



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016. (Apensado: PL nº 237, de 2020)

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados.

Autor: Deputado ALEXANDRE LEITE

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Compete à Comissão de Viação e Transporte apreciar matéria referente aos assuntos atinentes ao transporte aéreo, marítimo, aquaviário, ferroviário, rodoviário e metroviário, conforme disposto na alínea “b” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O Projeto de Lei nº 6.468, de 2016, de autoria do Deputado Alexandre Leite, “dispõe sobre a importação de veículos automotores usados”, a fim de permitir, em todo o território nacional, a importação de veículos automotores usados que estejam em condições que permitam sua imediata utilização no Brasil.

Apensado a este, encontra-se o Projeto de Lei nº 237, de 2020, de autoria do Deputado Marcel Van Hattem, no qual “dispõe sobre a importação de veículos automotores novos e usados para fins terrestres”, com a finalidade de admitir às pessoas física ou jurídicas a importarem veículos automotores, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação.

Nos termos do art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Viação e Transporte (CVT), à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria,



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Gabinete 631 – Anexo IV
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211679023200>
Cep: 70160-900– Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br

* C D 2 1 1 6 7 9 0 2 3 2 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Comercio e Serviços (CDEICS), à Comissão Finanças e Tributação (CFT) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 6.468, de 2016, e do seu apensado, o PL nº 237, de 2020, sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

No prazo regimental, foi apresentada emenda, de autoria do Deputado Lucas Gonzales, ao substitutivo apresentado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 6.468, de 2016, de autoria do Deputado Alexandre Leite, “dispõe sobre a importação de veículos automotores usados”, a fim de permitir, em todo o território nacional, a importação de veículos automotores usados que estejam em condições que permitam sua imediata utilização no Brasil.

A proposição apensada, o Projeto de Lei nº 237, de 2020, de autoria do Deputado Marcel Van Hattem, também “dispõe sobre a importação de veículos automotores novos e usados para fins terrestres”, com a finalidade de admitir às pessoas física ou jurídicas a importarem veículos automotores, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação.

Em 1991 o Ministério da Fazenda publicou a Portaria do Departamento do Comércio Exterior – DECEX nº 8, de 13/05/1991, alterada pela Portaria MDIC nº 235 de 07/12/2006, disposições infralegais que disciplinam o “Registro do Importador, aos interessados em atuar como importadores”. Esses normativos permitem apenas a importação de “veículos antigos, com mais de trinta anos de fabricação, para fins culturais e de coleção”.

Logo, ambas propostas são meritórias por questionarem uma norma infralegal que regula uma questão econômica muito relevante e sensível àqueles que apreciam o antigomobilismo, além de se preocuparem com o





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

bem-estar nas relações de consumo, por meio de maior oferta de produtos aos consumidores brasileiros. Nesses termos, cabe algumas reflexões sobre a matéria.

Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (1999), ¹“O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro”, aponta que “após julho de 1993, os preços dos veículos começaram a cair em função da concorrência com os importados”. Se partirmos dessa premissa, a lógica de maior oferta, previstas nos projetos, está correta como redutor de preço e melhor qualidade dos produtos. No entanto, cabe observar que o Brasil também começou a exportar veículos. Então, para haver redução de preço pela oferta de veículos usados oriundos de outros países é necessário, como ocorreu no início da década de 90, um certo nível de reciprocidade entre os países importadores e exportadores, isso traria equilíbrio a esse modelo de negócio.

Observem que, segundo o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira/2019, em 1991 o Brasil exportava 36.728 automóveis, houve um pico em 2005 com 595.098 exportações, enquanto em 2018 o País comercializou 500.343 veículos para o exterior. É possível inferir que o aumento das exportações se deve pelo fato de as montadoras instaladas no País possuírem, em muitos casos, modelos de veículos de uso global, algo que não ocorria na década de 90. Boa parte dos veículos utilizados nas ruas brasileiras são comercializados em muitos países, atendendo padrões de segurança do mundo globalizado. ²Reportagem da CNNBrasil afirma que o carro popular pode acabar no Brasil. Isso se deve porque os modelos brasileiros já possuem Airbag, Freio ABS, controle de emissão de poluentes e a partir de 2024 controle de estabilidade, entre outros equipamentos de segurança. Importante registrar que muitos desses avanços foram construídos na CVT.

1 IPEA. Disponível em:

http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3415/3/PPE_v29_n02_Custo.pdf

2 CNNBrasil. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/04/25/o-carro-popular-pode-acabar-e-a-culpa-tambem-e-sua>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Desse modo, a indústria automobilística brasileira possui estrutura industrial capaz de atender ao mercado interno com peças de reposição e manutenção do mercado nacional, algo que deve ser questionado sobre a importação indiscriminada de automóveis usados, uma vez que ainda não temos um sistema de inspeção veicular e ambiental na maioria das unidades da federação com capacidade avaliar a qualidade desses veículos.

A tese defendida pelas proposições de que o crescimento da oferta de veículos no mercado interno, por meio da exportação de veículos usados, reduzirá os preços praticados no mercado interno, não merece prosperar no que concerne a análise desta Comissão. Olhar para esse tema apenas pela ótica da relação de consumo não é adequada. Consequentemente, não é possível mensurar o ciclo de vidas desses veículos, de modo a evitar que se tornem sucatas, assim como é impossível avaliar a capacidade de reposição de peças e de manutenção adequada pelo mercado brasileiro, que muitas vezes não terá condições de ofertar mão-de-obra especializada. O deleite de possuir um carro importado, com mais conforto e recursos tecnológicos do que os ofertados no mercado interno por um menor preço não pode passa pela importação daquilo que é descartado em outros países.

Além dos questionamentos quanto ao ordenamento jurídico que regula a exportação de veículos usados, fica evidenciado a complexidade dessa matéria pela distribuição dessas proposições às Comissões de Viação e Transporte (CVT), de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS), de Finanças e Tributação (CFT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Estamos diante discussões que, além das temáticas da CVT, geram impactos na política comercial e tributária. Isso torna o debate ainda mais acalorado quando se evidencia o protecionismo absoluto do regime automotivo brasileiro até o início dos anos noventa.

Mas, ao contrário do que ocorria em 1991, diante desse mundo globalizado, arriscaria em dizer que esse conjunto de projetos deve ser objeto de análise da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), principalmente, pelos preceitos da Lei de Resíduos Sólidos, que





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

disciplina ações importantes para o mundo moderno como a ³“logística reversa”, o “ciclo de vida do produto”, a “responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos”, entre outros aspectos.

Por fim, cabe destacar os problemas de mobilidade urbana dos grandes centros urbanos. Estudo do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados - CEDES relata que, entre os anos de 2003 e 2012, a quantidade de automóveis registrados aumentou 70% e a de motocicletas incríveis 209%. No mesmo período, o crescimento das viagens por modos individuais (carros e motos, inclusive) foi três vezes maior do que o apresentado em viagens por modo coletivo (ônibus e metrô, por exemplo). Segundo estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, os congestionamentos nas vias urbanas das regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro respondiam, já em 2013, por perdas de quase 150 bilhões de reais, considerados os gastos a maior com combustível e a subtração de horas de trabalho.

Não bastasse isso, é importante levar em conta que o ingresso de veículos importados usados, como resultado de uma política pública eventualmente subscrita pelo Parlamento brasileiro, vai de encontro à Lei nº 12.587, de 2012 - Lei de Mobilidade Urbana. De fato, ali, o próprio legislador federal definiu que a Política Nacional de Mobilidade Urbana deve se orientar, entre outras diretrizes, pela concessão de prioridade a modalidades de transportes não motorizados e aos serviços de transporte público coletivo, pondo em segundo plano o transporte individual motorizado.

Em vista dessas considerações, parece de todo inadequado que a matéria continue regulada por intermédio de norma infralegal (Portaria DECEX nº 8/91, e alterações posteriores). O legislador federal, tendo em vista as muitas e sérias implicações que decorreriam de uma abertura de mercado como a que foi proposta neste projeto – a qual pode ser materializada a qualquer tempo, a depender apenas da vontade do Poder Executivo –, não deve se omitir a respeito do tema, sendo oportuno e conveniente que

3 Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010: incisos IV, XII e XVII do art. 3º e art. 30.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211679023200>
Cep: 70160-900 – Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

estabeleça no domínio mesmo da lei a proibição que hoje se encontra ao abrigo de mera portaria. Ao fazê-lo, deve, também, contemplar a exceção já existente na norma, dirigida a veículos antigos, cuja importação pode ser autorizada se o automotor possuir valor histórico e for destinado a coleção.

Cabe ainda destacar que foi apresentada pelo Deputado Lucas Gonzalez Emenda ao Substitutivo – ESB nº 1, na qual o mérito está em harmonia com a proposição principal e de seu apensado, assegurando “a importação de veículos automotores, novos ou usados, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou à restauração desses veículos”.

Tudo isso posto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.468, de 2016, e do Projeto de Lei nº 237, de 2020, na forma do **Substitutivo**, e pela rejeição da Emenda ao Substitutivo – ESB nº 1.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016, E AO PROJETO DE LEI Nº 237, DE 2020.

Disciplina a importação de veículos automotores, com mais de 25 (vinte e cinco) anos de fabricação, para fins culturais e de coleção e altera o Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para redefinir o conceito de “veículo de coleção”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a importação de veículos automotores, com mais de 25 (vinte e cinco) anos de fabricação, para fins culturais e de coleção e altera o Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para redefinir o conceito de “veículo de coleção”.

Art. 2º É assegurada a importação de veículos automotores com mais de 25 (vinte e cinco anos) de fabricação, para fins culturais e de coleção, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou à restauração desses veículos.

Parágrafo único. Os veículos automotores constantes no caput classificam-se como veículo de coleção, nos termos definidos na alínea “g”, inciso II do art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 3º O anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“ANEXO I



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Gabinete 631 – Anexo IV
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211679023200>
Cep: 70160-900 – Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
VEÍCULO DE COLEÇÃO – aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de vinte e cinco anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

.....”
(NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator

