



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016

Apensado: PL nº 237/2020

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados.

Autor: Deputado ALEXANDRE LEITE

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Vem à Comissão o Projeto de Lei nº 6.468, de 2016, de autoria do Deputado Alexandre Leite. A iniciativa permite a importação de veículos usados que estejam em conformidade com a legislação de trânsito brasileira. De acordo com a proposta, o valor de qualquer tributo incidente sobre a importação do veículo usado não será superior a uma vez e meia o valor do tributo incidente sobre a importação de veículo novo equivalente.

Segundo o autor, a liberação da importação *“propiciará maior segurança no trânsito, menor poluição ambiental, menores preços de comercialização de veículos novos e usados, e maior eficiência na produção de veículos novos no Brasil”*. Para S. Ex.^a, veículos usados estrangeiros poderão entrar com preço competitivo no mercado nacional, favorecendo a substituição da parte mais antiga da frota de automóveis, espalhada pelo interior do País.

A matéria recebeu parecer, não apreciado, do relator anterior, Deputado Roberto Sales. S. Ex.^a opinou pela aprovação, com emenda.

Em fevereiro de 2020, foi apensado à proposta o Projeto de Lei nº 237, de 2020, do Deputado Marcel Van Hatten. A iniciativa de S. Ex.^a garante a qualquer pessoa física ou jurídica o direito de realizar a importação de veículos automotores para fins terrestres, novos ou usados,





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

independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação. Exige-se, no entanto, que o veículo a ser importado atenda aos limites legais de emissões veiculares vigentes no país, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria. Determina-se, finalmente, que o montante de tributos federais incidentes sobre a importação de veículo não ultrapasse o montante de tributos federais incidentes sobre veículos similares fabricados no País.

Para o autor do projeto de lei apensado, a restrição imposta à importação de veículos novos e a proibição da importação de veículos usados representam uma reserva de mercado para as grandes empresas que já atuam no Brasil. S. Ex.^a entende que essas regras impedem a ampla concorrência e reduzem a liberdade econômica. Afirma que, no médio e longo prazos, o protecionismo reduz a competitividade e a produtividade da indústria protegida. Acrescenta que não existe lei proibindo a importação e que o instrumento normativo que a impede (Portaria DECEX nº 8, de 1991, do então Ministério da Fazenda) não tem validade.

No dia 11 de maio de 2021, apresentei parecer favorável aos projetos, na forma de substitutivo. Aberto o prazo de emendas à proposta de substitutivo, uma foi apresentada, pelo Deputado Lucas Gonzales.

No dia 4 de junho de 2021, apresentei parecer à emenda, concluindo pela rejeição dela e, conseqüentemente, pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.468/16 e do Projeto de Lei nº 237/20, na forma do substitutivo que havia proposto.

No dia 11 de junho de 2021, os Deputados Lucas Gonzales e Paulo Ganime apresentaram voto em separado, no qual manifestam posição contrária à proibição de importação de veículos usados, hoje vigente. Oferecem proposta de substitutivo que mantém a intenção original dos projetos em exame: facultar a importação de veículos, novos ou usados, mediante a observância de alguns poucos critérios, relacionados a itens de segurança, emissões de poluentes e tributos.





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

Finalmente, no dia 12 de julho de 2021, requeri a realização de audiência pública para discutir a proposta de liberação da importação de veículos automotores usados, conforme Projetos de Lei nº 6.468, de 2016, de autoria do Deputado Alexandre Leite, e nº 237, de 2020, de autoria do Deputado Marcel Van Hattem.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Após a divulgação do parecer aos Projetos de Lei nº 6.468, de 2016, e nº 237, de 2020, e à emenda ao substitutivo que apresentei, recebi nova contribuição a respeito do tema, que julgo ser capaz de aperfeiçoar a proposta oferecida à Comissão. Trata-se de permitir que agentes e funcionários a serviço da Administração Pública federal, residentes no exterior, possam voltar ao País trazendo veículo adquirido fora, hipótese hoje não considerada na legislação. É o caso de diplomatas, por exemplo, os quais, após cumprir missão oficial em país estrangeiro, por alguns anos, são obrigados a se desfazer de seus veículos antes de retornar ao Brasil, sempre com algum prejuízo financeiro. Não se tem notícia de que semelhante restrição seja aplicada, em outros países, a servidores que cumpram missão oficial no exterior. De mais a mais, a exceção que aqui se estabelece não tem o condão de oferecer nenhum risco à política de controle de importações e de estímulo ao investimento em território pátrio, dado o pequeno universo dos beneficiados.

A citada contribuição foi apresentada a este relator pelo Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB).

Feito esse esclarecimento, necessário em vista da modificação introduzida em meu parecer, reproduzo aqui os termos do voto anteriormente proferido, para que se tenha bastante clara, mais uma vez, a motivação de meu posicionamento. Eis aquele conteúdo:

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

Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (1999), “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 1990. Boa parte dos veículos utilizados nas ruas brasileiras são comercializados em muitos países, atendendo padrões de segurança do mundo globalizado. Reportagem da CNN Brasil 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.

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 passar pela importação daquilo que é descartado em outros países.

Além dos questionamentos quanto ao ordenamento jurídico que regula a exportação de veículos usados, fica evidenciada a complexidade dessa matéria pela distribuição dessas proposições às Comissões de Viação e Transporte (CVT), de Desenvolvimento Econômico, Indústria,





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

Comercio e Serviços (CDEICS), de Finanças e Tributação (CFT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Estamos diante de 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 deste mundo globalizado, arriscaria 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 disciplina ações importantes para o mundo moderno como a “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





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

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 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”.

Em vista de todo o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.468, de 2016, e do Projeto de Lei nº 237, de 2020, na forma do **Substitutivo** anexo, e pela **rejeição** da Emenda ao Substitutivo – ESB nº 1.

Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 2021.

Deputado HUGO LEAL
Relator

2021-18477



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218443284800>





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados para fins culturais e de coleção e os de propriedade de servidores em missão oficial no exterior.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a importação de veículos usados para fins culturais e de coleção e os que pertençam a pessoas que retornem ao Brasil após serviço público prestado ao País no exterior.

Art. 2º É permitida a importação de veículos automotores usados:

I – referidos no art. 3º desta Lei;

II – com mais de 25 (vinte e cinco) anos de fabricação, para fins culturais ou de coleção, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou restauração desses veículos, nos termos de regulamento.

Parágrafo único. Os veículos automotores a que se refere o inciso II deste artigo são os classificados no art. 96 da Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 3º Em seu retorno ao Brasil, podem importar um veículo automotor com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor, e peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas as seguintes pessoas que estiveram a serviço do País no exterior por, no mínimo, dois anos ininterruptos:

I – os Chefes de Missão diplomática, provenientes da Carreira de Diplomata ou não;

II – os integrantes do Serviço Exterior Brasileiro;





III – os adidos, adjuntos e auxiliares dos adidos militares;

IV – os servidores públicos federais.

§ 1º A importação do veículo automotor referida no *caput* é condicionada:

I – à comprovação de atendimento aos requisitos de segurança veicular e de emissão de poluentes e ruídos estabelecidos pela legislação, na forma do regulamento;

II – ao cumprimento das seguintes formalidades:

a) o interessado deverá comprovar a não existência de pendência de recall do veículo no país de origem;

b) deverão ser obtidas as licenças previstas pelos órgãos e entidades competentes, inclusive o certificado de adequação à legislação de trânsito (CAT) emitido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União; e

c) o veículo deve estar registrado em nome do interessado há mais de cento e oitenta dias, na data do retorno ao Brasil.

§ 2º A importação do veículo automotor referida no *caput* será efetuada com isenção de Imposto de Importação (II), de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), de contribuição para o Programa de Integração Social (PIS) e de Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social (COFINS).

§ 3º O veículo automotor importado com as isenções de que trata o § 2º somente poderá ser alienado ou transferido para outra pessoa após três anos do ingresso do bem em território nacional, salvo se houver autorização da Secretaria Especial da Receita Federal.

§ 4º Caso o veículo seja alienado antes do prazo previsto no § 3º, deverão ser recolhidos todos os tributos devidos desde a data de entrada do bem no território nacional.





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

§ 5º Não se aplica o disposto no § 4º se o proprietário do veículo for designado, pela Administração, para exercer cargo ou função no exterior.

§ 6º Não poderão ser importados veículos que tenham sido construídos ou adaptados para a circulação pelo lado esquerdo da via.

§ 7º Os cônjuges e companheiros das pessoas referidas nos incisos I a IV do *caput* também poderão importar um veículo automotor, cumpridos os requisitos estabelecidos neste artigo.

Art. 4º O anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

.....

VEÍCULO DE COLEÇÃO – veículo fabricado há mais de 25 (vinte e cinco anos), original ou modificado, que possui valor histórico próprio.

.....” (NR)

Art. 5º Regulamento poderá definir critérios para importação de veículos não previstos nesta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

