



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.468-B, DE 2016**

**(Do Sr. Alexandre Leite)**

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 237/20, apensado, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda apresentada ao substitutivo (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, pela aprovação deste e do de nº 237/20, apensado, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. SAULO PEDROSO).

**NOVO DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 237/20

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- 1º Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Emenda apresentada ao substitutivo
- 2º Parecer do relator
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a importação de veículos automotores usados.

Art. 2º É permitida em todo o território nacional a importação de veículos automotores usados que estejam em condições que permitam sua imediata utilização no Brasil.

§ 1º Para fins desta Lei, a definição de veículo automotor é a estabelecida por meio do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º A permissão de que trata o *caput* não se aplica a veículos que apresentem graves defeitos ou avarias, na forma estabelecida pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 3º Os veículos usados de que trata o *caput* deverão contar, previamente à sua entrada no País, com todos os itens de segurança exigidos para os veículos novos produzidos no Brasil.

Art. 3º Para a importação de que trata o art. 2º, o importador ou o interessado na importação efetuará o requerimento do prévio licenciamento do veículo com a emissão do número do Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAL e das respectivas placas para o veículo.

§ 1º O veículo importado de que trata o art. 2º poderá circular provisoriamente no País mediante comprovação do desembaraço aduaneiro do veículo e da solicitação de vistoria do veículo junto aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º O período de circulação provisória de que trata o § 1º será válido até a data agendada da vistoria do veículo, sendo presumido, na ausência de outras informações, que essa data não é inferior a sessenta dias da data do desembaraço aduaneiro.

§ 3º A ausência de emissão dos documentos ou placas de que trata o *caput*, caso tenham sido requeridos há no mínimo dez dias úteis, não impedirá o desembaraço aduaneiro e o período de circulação provisória do veículo de que trata o § 1º.

Art. 3º O valor de qualquer tributo incidente sobre a importação do veículo usado de que trata o art. 2º não será superior a uma vez e meia o valor do tributo incidente sobre a importação de veículo novo equivalente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente iniciativa busca permitir, no Brasil, a importação de veículos automotores usados. A medida, caso aprovada, 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.

É importante ter em mente que a maior parte da população não dispõe de condições econômicas para adquirir um veículo zero quilômetro. Mesmo a parcela da população que adquire um veículo novo o faz, muitas vezes, mediante o pagamento de pesadas despesas financeiras em face dos elevados juros reais existentes no País.

A propósito, é oportuno destacar que, por vezes, os encargos financeiros sequer estão explícitos nas condições de venda a prazo. Na verdade, esses encargos estão ocultos nas tão frequentes promoções que propalam a enganosa mensagem publicitária de cobrança de juro zero nas vendas a prazo, como se o setor fosse imune às pesadas taxas básicas de juros e ao expressivo *spread* bancário existentes em nossa economia.

Desta forma, muitas vezes os veículos usados são mantidos em circulação no Brasil mesmo após decorridos dez, quinze, vinte anos ou mais da data de sua fabricação. Com isso, observa-se uma expressiva frota de veículos poluentes, malconservados e pouco eficientes sob a ótica do consumo de combustíveis.

Deve-se destacar que os proprietários desses veículos simplesmente não dispõem de condições econômicas suficientes sequer para efetuar a aquisição de um veículo usado em melhor estado, e muito menos para adquirir um veículo zero quilômetro. Sem alternativa, continuam utilizando seus veículos excessivamente antigos e muitas vezes malconservados não apenas nas cidades, mas também nas rodovias, colocando a sua vida e a de outras pessoas em risco.

Nesse ambiente, que é o cenário **real** observado no interior e nos recônditos deste gigantesco país, a autorização da importação de veículos usados poderá propiciar um significativo aumento da segurança no trânsito e redução da poluição ambiental. O motivo reside no impacto dessa importação sobre a redução do valor dos veículos usados comercializados no Brasil.

A redução do preço permitirá que a população de menor renda possa adquirir veículos menos antigos e em melhores condições de uso. Trata-se de efeito importante que poderá salvar vidas, e que depende da liberação da importação desses veículos.

Ademais, é necessário reduzir drasticamente o protecionismo existente em relação ao setor automotivo. Também com relação a esse aspecto, temos a convicção de que a medida contribuirá de forma relevante para a consecução de ganhos de produtividade na produção de veículos novos no Brasil.

Assim, certos do caráter responsável e meritório da presente proposição e de sua substancial importância para a população brasileira, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2016.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**  
DEM/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I** **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

## ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

**BICICLETA** - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

**BICICLETÁRIO** - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

**BONDE** - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

**BORDO DA PISTA** - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

**CALÇADA** - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

**CAMINHÃO-TRATOR** - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

**CAMINHONETE** - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

**CAMIONETA** - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

**CANTEIRO CENTRAL** - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

**CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO** - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

**CARREATA** - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

**CARRO DE MÃO** - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

**CARROÇA** - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

**CATADIÓPTRICO** - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

**CHARRETE** - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

**CICLO** - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

**CICLOFAIXA** - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

**CICLOMOTOR** - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

**CICLOVIA** - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

**CONVERSÃO** - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

**CRUZAMENTO** - interseção de duas vias em nível.

**DISPOSITIVO DE SEGURANÇA** - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

**ESTACIONAMENTO** - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

**ESTRADA** - via rural não pavimentada.

**ETILÔMETRO** - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

*(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*



**FAIXAS DE DOMÍNIO** - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**FAIXAS DE TRÂNSITO** - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

**FISCALIZAÇÃO** - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

**FOCO DE PEDESTRES** - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

**FREIO DE ESTACIONAMENTO** - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

**FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR** - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

**FREIO DE SERVIÇO** - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

**GESTOS DE AGENTES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

**GESTOS DE CONDUTORES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

**ILHA** - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

**INFRAÇÃO** - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

**INTERSEÇÃO** - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

**INTERRUPÇÃO DE MARCHA** - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

**LICENCIAMENTO** - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

**LOGRADOURO PÚBLICO** - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

**LOTAÇÃO** - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

**LOTE LINDEIRO** - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

**LUZ ALTA** - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

**LUZ BAIXA** - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.



**LUZ DE FREIO** - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

**LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO** (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

**LUZ DE MARCHA À RÉ** - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

**LUZ DE NEBLINA** - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

**LUZ DE POSIÇÃO** (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

**MANOBRA** - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

**MARCAS VIÁRIAS** - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

**MICROÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

**MOTOCICLETA** - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

**MOTONETA** - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

**MOTOR-CASA (MOTOR-HOME)** - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

**NOITE** - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

**ÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

**OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA** - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**OPERAÇÃO DE TRÂNSITO** - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

**PARADA** - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

**PASSAGEM DE NÍVEL** - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

**PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO** - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

**PASSAGEM SUBTERRÂNEA** - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

**PASSARELA** - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

**PASSEIO** - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

**PATRULHAMENTO** - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

**PERÍMETRO URBANO** - limite entre área urbana e área rural.

**PESO BRUTO TOTAL** - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

**PESO BRUTO TOTAL COMBINADO** - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

**PISCA-ALERTA** - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

**PISTA** - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

**PLACAS** - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

**POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO** - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

**PONTE** - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

**REBOQUE** - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

**REGULAMENTAÇÃO DA VIA** - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

**REFÚGIO** - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

**RENACH** - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

**RENAVAM** - Registro Nacional de Veículos Automotores.

**RETORNO** - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

**RODOVIA** - via rural pavimentada.

**SEMI-REBOQUE** - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

**SINAIS DE TRÂNSITO** - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

**SINALIZAÇÃO** - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**SONS POR APITO** - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

**TARA** - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

**TRAILER** - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

**TRÂNSITO** - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

**TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS** - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

**TRATOR** - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

**ULTRAPASSAGEM** - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

**UTILITÁRIO** - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

**VEÍCULO ARTICULADO** - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

**VEÍCULO AUTOMOTOR** - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

**VEÍCULO DE CARGA** - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

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

**VEÍCULO CONJUGADO** - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

**VEÍCULO DE GRANDE PORTE** - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

**VEÍCULO DE PASSAGEIROS** - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

**VEÍCULO MISTO** - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

**VIA** - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

**VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO** - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**VIA ARTERIAL** - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

**VIA COLETORA** - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

#### ANEXO II – SINALIZAÇÃO

*(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)*

## PROJETO DE LEI N.º 237, DE 2020

(Do Sr. Marcel Van Hattem)

Dispõe sobre a importação de veículos automotores novos e usados para fins terrestres.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-6468/2016.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Qualquer pessoa física ou jurídica poderá realizar a importação de veículos automotores para fins terrestres, novos ou usados, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação.

**Art. 2º** O veículo de que trata o art. 1º deverá atender aos limites legais de emissões veiculares vigentes no país, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria.

Parágrafo único. São meios de comprovação do atendimento aos limites de emissões os índices dispostos na especificação ou no manual do veículo, elaborado por seu fabricante, assim como, entre outras formas, os limites de emissões constantes da norma do país de sua fabricação.

**Art. 3º** O montante dos tributos federais incidentes sobre a importação do veículo de que trata o art. 1º não poderá ser superior ao montante incidente sobre os veículos similares fabricados no país.

Parágrafo único. Define-se como veículo similar aquele que seja equivalente em termos de peso bruto total e potência, admitidas variações de até 15%.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Há muitos anos foi instituída no Brasil, equivocadamente, uma reserva de mercado que proíbe a importação de veículos usados e dificulta a importação de veículos novos. Ao consumidor brasileiro é permitida a importação apenas de veículos novos e, ainda assim, é necessário que o comprador se submeta a uma série de requisitos burocráticos para obtenção da autorização prévia de importação. Na prática, esses requisitos configuram uma barreira à entrada de novos agentes e um empecilho à competição, de forma que os consumidores ficam dependentes de um círculo restrito de grandes empresas importadoras.

Como toda política protecionista, o modelo de importação atual de veículos prejudica os consumidores porque impede que haja ampla competição e liberdade econômica. No médio e longo prazos, é uma política que reduz a competitividade e a produtividade da indústria protegida. O que nasce como uma proteção setorial acaba por desproteger a sociedade brasileira como um todo.

Muitos desses veículos, novos ou usados, fabricados na Europa, na América do Norte ou na Ásia, possuem maior tecnologia, garantem melhor segurança aos passageiros e, ainda, com menores emissões poluentes. Independentemente da discussão sobre o preço do veículo importado, se é de fato competitivo ou se chegará mais caro ao consumidor brasileiro, a proibição de importação por si só é totalmente prejudicial ao direito de liberdade de escolha desse consumidor. Cabe somente a ele - o consumidor - tomar essa decisão.

A vedação à importação de veículos usados no Brasil foi instituída pela Portaria DECEX nº 8, de 1991, do então Ministério da Fazenda. Essa Portaria somente autoriza importação de veículos bastante antigos (com mais de 30 anos de fabricação), e somente para fins culturais e de coleção. Além de restringir direitos, essa Portaria, formalmente, tem como fundamento o Decreto nº 99.244, de 1990, que já se encontra revogado, não mais produzindo efeitos jurídicos.

Ressalta-se que, observado o princípio da legalidade, nenhum brasileiro pode ser obrigado a fazer algo, ou a deixar de fazer, senão em virtude da lei. Contudo, inexiste no Brasil lei *stricto sensu* que impõe restrição à importação de veículos usados. Assim, qualquer restrição aos direitos e liberdades individuais e econômicas, inclusive aquelas relacionadas à importação de veículos novos e usados, deveria ser um tema a ser disciplinado pelo Congresso Nacional, no exercício de suas competências constitucionais, e não por ato infralegal do Poder Executivo.

Dessa forma, com o intuito de aperfeiçoar o ordenamento jurídico no que concerne à importação de veículos, bem como para garantir a observância do princípio constitucional da

livre concorrência, peço o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em 11 de fevereiro de 2020.

**Deputado MARCEL VAN HATTEM**  
**NOVO-RS**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

### **PORTARIA DECEX Nº 8, DE 13 DE MAIO DE 1991**

Dispõe sobre o Registro do Importador, aos interessados em atuar como importadores, e revoga os normativos que menciona.

O Diretor do Departamento de Comércio Exterior, no uso de suas atribuições, com fundamento no art. 165 do Decreto nº 99.244, de 10 de maio de 1990, e tendo em vista a necessidade de desregulamentar e agilizar os procedimentos administrativos na importação,

Resolve:

#### **I - Registro do Importador:**

Art. 1º Os interessados em atuar como importadores deverão inscrever-se no Registro de Exportadores e Importadores do DECEX, de acordo com as normas a serem estabelecidas em portaria específica.

Parágrafo único. As importações realizadas por pessoas físicas registradas deverão ser destinadas a uso próprio, sem caráter comercial.

#### **II - Sistema Administrativo:**

Art. 2º As importações brasileiras estão sujeitas à emissão de Guia de Importação previamente ao embarque das mercadorias no exterior, com exceção dos seguintes casos:

a) importações indicadas no Anexo "A" desta Portaria, que serão desembaraçadas mediante pedido direto à repartição aduaneira, observada, quando prevista em legislação específica, a manifestação de outros órgãos governamentais; e

b) importações de partes, peças, componentes e acessórios destinados à manutenção e reparo de máquinas, equipamentos, aparelhos, instrumentos, aeronaves, veículos, embarcações e locomotivas, quando a Guia de Importação deverá ser emitida anteriormente ao desembarço aduaneiro.

Art. 3º O DECEX, através de convênio definirá os bancos e divulgará a relação de agências habilitadas a emitir documentos de importação.

.....

.....

**DECRETO Nº 99.244, DE 10 DE MAIO DE 1990**

*\* Revogado pelo Decreto nº 9.917, de 18 de Julho de 2019*

Dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV e VI, da Constituição,

DECRETA:

**TÍTULO I**  
**DISPOSIÇÃO PRELIMINAR**

Art. 1º A Administração Pública Federal direta compreende a Presidência da República e os seguintes Ministérios:

- I - da Justiça;
- II - da Marinha;
- III - do Exército;
- IV - das Relações Exteriores;
- V - da Educação;
- VI - da Aeronáutica;
- VII - da Saúde;
- VIII - da Economia, Fazenda e Planejamento;
- IX - da Agricultura e Reforma Agrária;
- X - do Trabalho e da Previdência Social;
- XI - da Infra-Estrutura; e
- XII - da Ação Social.

**TÍTULO II**  
**DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**

**CAPÍTULO I**  
**DA ORGANIZAÇÃO**

Art. 2º A Presidência da República é constituída essencialmente, pela Secretaria-Geral, pelo Gabinete Militar e pelo Gabinete Pessoal do Presidente da República.

.....

.....





## 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 físicas 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,





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, não foram apresentadas emendas ao projeto.

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 físicas 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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210963067800>





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

consumidores brasileiros. Nesses termos, cabe algumas reflexões sobre a matéria.

Estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (1999), <sup>1</sup>“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. <sup>2</sup>Reportagem 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.

Desse modo, a indústria automobilística brasileira possui estrutura industrial capaz de atender ao mercado interno com peças de reposição e

1 IPEA. Disponível em:

[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3415/3/PPE\\_v29\\_n02\\_Custo.pdf](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

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 à análise desta Comissão. Olhar para esse tema apenas pela ótica da relação de consumo não é adequado. 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 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 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 disciplina ações importantes para o mundo moderno como a <sup>34</sup>logística

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





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

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 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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210963067800>





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

existente na norma, dirigida a veículos antigos, cuja importação pode ser autorizada se o automotor possuir valor histórico e for destinada a coleção.

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**.

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**  
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210963067800>





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  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210963067800>







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 10 de maio de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**  
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210963067800>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### EMENDA AO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PL 6.468, DE 2016, E AO PROJETO DE LEI Nº 237, DE 2020.

Dispõe sobre a importação de veículos  
automotores usados.

#### EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se ao Substitutivo do Relator na CVT ao Projeto de Lei nº 6468/2016 e ao PL 237/2020, a seguinte redação:

*"Art. 1º Esta Lei disciplina a importação de veículos automotores.*

*Art. 2º É assegurada a importação de veículos automotores, novos ou usados, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou à restauração desses veículos.*

*Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação." (NR)*

Sala das comissões, 24 de maio de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez  
(NOVO/MG)

#### JUSTIFICAÇÃO



Há muitos anos foi instituída no Brasil, equivocadamente, uma reserva de mercado que proíbe a importação de veículos usados e dificulta o processo para veículos novos. Ao consumidor brasileiro é permitida a importação apenas de veículos novos e, ainda assim, é necessário que o comprador se submeta a uma série de requisitos burocráticos para obtenção da autorização prévia de importação.

Na prática, esses requisitos configuram uma barreira à entrada de novos agentes e um empecilho à competição, de forma que os consumidores ficam dependentes de um círculo restrito de grandes empresas importadoras.

A vedação à importação de veículos usados no Brasil foi instituída pela Portaria DECEX nº 8, de 1991, do então Ministério da Fazenda. A normativa somente autoriza importação de veículos bastante antigos (com mais de 30 anos de fabricação), e somente para fins culturais e de coleção. Além de restringir direitos, essa Portaria, formalmente, tem como fundamento o Decreto nº 99.244, de 1990, que já se encontra revogado, não mais produzindo efeitos jurídicos. Ressalta-se que, observado o princípio da legalidade, nenhum brasileiro pode ser obrigado a fazer algo, ou a deixar de fazer, senão em virtude da lei. Contudo, até o presente momento, inexiste no Brasil lei *stricto sensu* que impõe restrição à importação de veículos usados.

Assim, qualquer restrição aos direitos e liberdades individuais e econômicas, inclusive aquelas relacionadas à importação de veículos novos e usados, deveria ser um tema a ser disciplinado pelo Congresso Nacional, no exercício de suas competências constitucionais, e não por ato infralegal do Poder Executivo. Dessa forma, com o intuito de aperfeiçoar o ordenamento jurídico no que concerne à importação de veículos, bem como para garantir a observância do princípio constitucional da livre concorrência, foi



apresentado o Projeto de Lei nº 237/2020, de autoria do Deputado Marcel van Hattem (NOVO/RS), buscando permitir a importação de veículos automotores usados para fins terrestres.

Ocorre que o substitutivo apresentado no dia 11 de maio de 2021, pretende tornar norma de caráter legal a própria Portaria DECEX nº 8, de 1991 do antigo Ministério da Fazenda, mantendo a proibição da importação de veículos usados no Brasil. O substitutivo praticamente adota a Portaria como norma legal na sua integralidade (com exceção do prazo de 30 anos que foi diminuído para 25, com relação aos veículos antigos para fins culturais e de coleção), colidindo frontalmente com a intenção inicial dos PL's de n.º 237/2020 (mencionado acima) e 6.468/2016 (proposição principal) de autoria do Deputado Alexandre Leite, que buscam trazer liberdade com relação à importação de veículos usados no Brasil.

Nesse sentido, a presente emenda busca retomar a ideia inicial de promover liberdade na possibilidade de importação de veículos usados no Brasil, para melhor atender aos consumidores brasileiros.

Como toda política protecionista, o modelo de importação atual de veículos prejudica os consumidores porque impede que haja ampla competição e liberdade econômica. No médio e longo prazos, é uma política que reduz a competitividade e a produtividade da indústria protegida. O que nasce como uma proteção setorial acaba por desproteger a sociedade brasileira como um todo.

Muitos desses veículos, novos ou usados, fabricados na Europa, na América do Norte ou na Ásia, possuem maior tecnologia, garantem melhor segurança aos passageiros e, ainda, com menores emissões poluentes. Independentemente da discussão sobre o preço do veículo importado, se é de fato competitivo ou se chegará mais caro ao consumidor brasileiro, a proibição de importação por si só é totalmente prejudicial ao direito de



liberdade de escolha desse consumidor. Cabe somente a ele - o consumidor - tomar essa decisão.

Ante o exposto, solicitamos que seja acatada a presente emenda, para que possamos avançar nesse tema tão importante para a economia e sobretudo para os consumidores brasileiros.

Sala das comissões, em 24 de maio de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez  
NOVO/MG





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado Federal Hugo Leal**

**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. Exa., 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. Exa. 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 Hattem. A iniciativa de S. Exa. garante a qualquer pessoa física ou jurídica o direito de realizar a importação de veículos





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

automotores para fins terrestres, novos ou usados, 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. Exa. 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, de 2016 e do Projeto de Lei nº 237, de 2020, 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 Deputado Federal Hugo Leal**

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.

No dia 1º de dezembro de 2021, apresentei novo parecer à matéria, com voto favorável à aprovação dos projetos em exame, na forma do substitutivo proposto, e contrário à Emenda ao Substitutivo nº 1 – ESB nº 1.

Nos anos de 2022 e 2023 a matéria não foi mais analisada, permanecendo sem deliberação.

Em 22 de março de 2024, novamente fui designado relator dos projetos. Reaberto o prazo de emendas, nenhuma foi apresentada.

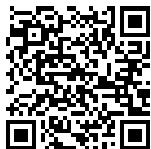
É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Na qualidade de relator anterior da matéria, tive a oportunidade de estudá-la com muita atenção. Recebi manifestações de variados setores da sociedade, com as quais pude chegar mais firmemente à conclusão de que a ideia, assim como vazada nos projetos, é prejudicial aos interesses do País.

Muito tempo se passou desde que apresentei a última versão de meu parecer: mais de dois anos. Não houve, todavia, fatos novos que pudessem me levar a novas reflexões e, eventualmente, a mudanças no texto. Ao contrário. O que se tem observado é a adoção de programas de incentivo à modernização da frota aqui produzida, com grande ênfase à eficiência ambiental – caso do Programa Mover (Projeto de Lei nº 914, de 2024, do Poder Executivo), ainda por ser deliberado nesta Casa.

Não há necessidade, assim, de se juntarem novos argumentos aos que já espousei nos pareceres anteriores. Passo a reproduzir, em seguida, os





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

termos dos votos que proferi naquelas peças. Começo com o texto do parecer apresentado em 11 de maio de 2021. Na sequência, transcrevo o adendo acerca da importação de veículos por agentes e funcionários a serviço da Administração Pública federal, residentes no exterior, contido no parecer apresentado no dia 1º de dezembro de 2021.

*“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*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

*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*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

*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, Comércio 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*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

*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 serviços de transporte público coletivo, pondo em segundo plano o transporte individual motorizado.*





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

*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”.*

No 3º parecer, como dito anteriormente, fiz esse acréscimo:

*“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*







## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

*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.”*

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 07 de maio de 2024.

**Deputado HUGO LEAL**  
Relator







**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete Deputado Federal Hugo Leal**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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

Proíbe a importação de veículos automotores usados, com exceção dos que completem trinta anos de fabricação e dos que pertençam a pessoas que retornem ao Brasil após serviço público prestado ao País no exterior.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei veda a importação de veículos usados, exceto dos antigos que completem trinta anos de fabricação, para fins culturais e de coleção, e dos que pertençam a pessoas que retornem ao Brasil após serviço público prestado ao País no exterior.

**Art. 2º** É vedada a importação de veículos automotores usados, com exceção:

I – dos referidos no art. 3º desta Lei;

II – de veículos antigos, originais ou modificados, que tenham completado trinta anos de fabricação e que ostentem valor histórico próprio, para fins culturais e de coleção, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou restauração desses veículos.

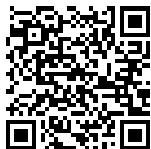
**Parágrafo único.** Os veículos automotores a que se refere o inciso II deste artigo são os assim classificados no art. 96 da Lei nº 9.503, de 1997.

**Art. 3º** No retorno ao Brasil, podem importar um veículo automóvel as seguintes pessoas que estiveram a serviço do Brasil 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;





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Gabinete Deputado Federal Hugo Leal

**IV** – os servidores públicos federais.

**§ 1º** Os cônjuges e companheiros das pessoas referidas nos incisos I a IV deste artigo também poderão importar um veículo automóvel.

**§ 2º** A importação de um veículo automóvel por qualquer das pessoas referidas no *caput* e no § 1º está condicionada:

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

**II** – ao cumprimento das seguintes formalidades:

**a)** o veículo deve estar licenciado no país em que servia o interessado;

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

**§ 3º** A importação dos veículos automóveis por qualquer das pessoas referidas no *caput* e no § 1º 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).

**§ 4º** O veículo automóvel importado com as isenções de que trata o § 3º somente poderá ser alienado ou transferido para outra pessoa após dois anos do ingresso do bem em território nacional, salvo se houver autorização da Secretaria Especial da Receita Federal.

**§ 5º** Caso o veículo seja alienado antes do prazo previsto no § 4º, deverão ser recolhidos todos os tributos devidos desde a data de entrada do bem no território nacional.

**§ 6º** Não se aplica o disposto no § 5º se o proprietário do veículo for designado, pela Administração, para exercer cargo ou função no exterior.

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

Sala da Comissão, em 07 de maio de 2024.

**Deputado HUGO LEAL**  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.468/2016 e do PL 237/2020, apensado, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda ao Substitutivo 1 da CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa - Vice-Presidente, Airton Faleiro, Bruno Ganem, Gerlen Diniz, Gutemberg Reis, Leônidas Cristino, Marco Brasil, Mauricio Neves, Rosana Valle, Afonso Hamm, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cobalchini, Daniel Trzeciak, Delegado Fabio Costa, Filipe Martins, Hugo Leal, Luciano Azevedo e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016  
(Apensado: PL nº 237/2020)**

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Proíbe a importação de veículos automotores usados, com exceção dos que completem trinta anos de fabricação e dos que pertençam a pessoas que retornem ao Brasil após serviço público prestado ao País no exterior.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei veda a importação de veículos usados, exceto dos antigos que completem trinta anos de fabricação, para fins culturais e de coleção, e dos que pertençam a pessoas que retornem ao Brasil após serviço público prestado ao País no exterior.

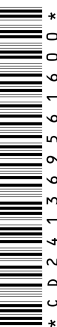
Art. 2º É vedada a importação de veículos automotores usados, com exceção:

I – dos referidos no art. 3º desta Lei;

II – de veículos antigos, originais ou modificados, que tenham completado trinta anos de fabricação e que ostentem valor histórico próprio, para fins culturais e de coleção, bem como de partes e acessórios destinados à manutenção ou restauração desses veículos.

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

Art. 3º No retorno ao Brasil, podem importar um veículo automóvel as seguintes pessoas que estiveram a serviço do Brasil no exterior por, no mínimo, dois anos ininterruptos:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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 Os cônjuges e companheiros das pessoas referidas nos incisos I a IV deste artigo também poderão importar um veículo automóvel.

§ 2º A importação de um veículo automóvel por qualquer das pessoas referidas no caput e no § 1º está condicionada:

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

II – ao cumprimento das seguintes formalidades:

a) o veículo deve estar licenciado no país em que servia o interessado;

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

§ 3º A importação dos veículos automóveis por qualquer das pessoas referidas no caput e no § 1º 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).

§ 4º O veículo automóvel importado com as isenções de que trata o § 3º somente poderá ser alienado ou transferido para outra pessoa após dois anos do ingresso do bem em território nacional, salvo se houver autorização da Secretaria Especial da Receita Federal.

§ 5º Caso o veículo seja alienado antes do prazo previsto no § 4º, deverão ser recolhidos todos os tributos devidos desde a data de entrada do bem no território nacional.

§ 6º Não se aplica o disposto no § 5º se o proprietário do veículo for designado, pela Administração, para exercer cargo ou função no exterior.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2024.

**Deputado GILBERTO ABRAMO  
Presidente**

Apresentação: 03/06/2024 10:57:27.623 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 6468/2016

**SBT-A n.1**





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

#### 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:

Encontra-se em análise na Comissão de Viação e Transporte o projeto de lei nº 6. 468, de 2016, que permite a importação de veículos automotores usados, desde estejam em condições de imediato uso no Brasil.

O projeto tem apensado a seguinte iniciativa:

- Projeto de Lei Nº 237, de 2020, de autoria do Deputado Marcel van Hattem – NOVO/RS, que dispõe sobre a importação de veículos automotores novos e usados para fins terrestres.

Dessa forma, as proposições, que tramitam em conjunto, e em regime ordinário, passam à apreciação conclusiva das seguintes Comissões: Comissão de Viação E Transporte (CVT); desenvolvimento. Econômico, indústria, comércio e serviços (CDEICS); Finanças E Tributação (CFT) e Constituição E Justiça E De Cidadania (CCJC).



O prazo regimental de cinco sessões expirou, sendo apresentada apenas uma emenda, de minha autoria.

## II - VOTO EM SEPARADO

Há muitos anos foi instituída no Brasil, equivocadamente, uma reserva de mercado que proíbe a importação de veículos usados e dificulta o processo para veículos novos. Ao consumidor brasileiro é permitida a importação apenas de veículos novos e, ainda assim, é necessário que o comprador se submeta a uma série de requisitos burocráticos para obtenção da autorização prévia de importação.

Na prática, esses requisitos configuram uma barreira à entrada de novos agentes e um empecilho à competição, de forma que os consumidores ficam dependentes de um círculo restrito de grandes empresas importadoras.

A vedação à importação de veículos usados no Brasil foi instituída pela Portaria DECEX nº 8, de 1991, do então Ministério da Fazenda. A normativa somente autoriza importação de veículos bastante antigos (com mais de 30 anos de fabricação), e somente para fins culturais e de coleção. Além de restringir direitos, essa Portaria, formalmente, tem como fundamento o Decreto nº 99.244, de 1990, que já se encontra revogado, não mais produzindo efeitos jurídicos. Ressalta-se que, observado o princípio da legalidade, nenhum brasileiro pode ser obrigado a fazer algo, ou a deixar de fazer, senão em virtude da lei. Contudo, até o presente momento, inexiste no Brasil lei *stricto sensu* que impõe restrição à importação de veículos usados.

Assim, qualquer restrição aos direitos e liberdades individuais e econômicas, inclusive aquelas relacionadas à importação de veículos novos e usados, deveria ser um tema a ser disciplinado pelo Congresso Nacional, no exercício de suas competências constitucionais, e não por ato infralegal do Poder Executivo. Dessa forma, com o intuito de aperfeiçoar o ordenamento jurídico no que concerne à importação de veículos, bem como para garantir a observância do princípio constitucional da livre concorrência, foram apresentados os Projetos de Leis nº 237/2020, de autoria do Deputado Marcel van Hattem (NOVO/RS), e 6.468/2016, de autoria do deputado Alexandre Leite (DEM/SP) que em suas, buscam permitir a importação de veículos automotores usados para fins terrestres.





Ocorre que o substitutivo apresentado no dia 11 de maio de 2021, pretende tornar norma de caráter legal a própria Portaria DECEX nº 8, de 1991 do antigo Ministério da Fazenda, mantendo a proibição da importação de veículos usados no Brasil. O substitutivo praticamente adota a Portaria como norma legal na sua integralidade (com exceção do prazo de 30 anos que foi diminuído para 25, com relação aos veículos antigos para fins culturais e de coleção), colidindo frontalmente com a intenção inicial dos PL's de n.º 237/2020 e 6.468/2016, que buscam trazer liberdade com relação à importação de veículos usados no Brasil.

Nesse sentido, o presente voto em separado busca retomar a ideia inicial de promover liberdade na possibilidade de importação de veículos usados no Brasil, para melhor atender aos consumidores brasileiros.

Como toda política protecionista, o modelo de importação atual de veículos prejudica os consumidores porque impede que haja ampla competição e liberdade econômica. No médio e longo prazo, é uma política que reduz a competitividade e a produtividade da indústria protegida. O que nasce como uma proteção setorial acaba por desproteger a sociedade brasileira como um todo.

Muitos desses veículos, novos ou usados, fabricados na Europa, na América do Norte ou na Ásia, possuem maior tecnologia, garantem melhor segurança aos passageiros e, ainda, com menores emissões poluentes. Independentemente da discussão sobre o preço do veículo importado, se é de fato competitivo ou se chegará mais caro ao consumidor brasileiro, a proibição de importação por si só é totalmente prejudicial ao direito de liberdade de escolha desse consumidor. Cabe somente a ele - o consumidor - tomar essa decisão.

Ante o exposto, solicitamos que **sejam aprovados os projetos de lei nº 6.468, de 2016 e 237, de 2020, na forma do substitutivo**, para que possamos avançar nesse tema tão importante para a economia e sobretudo para os consumidores brasileiros.



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados.

**Autor:** Deputado Alexandre Leite

**Relatora:** Deputado Hugo Leal

Art. 1º Esta Lei disciplina a importação de veículos automotores.

Art. 2º Qualquer pessoa física ou jurídica poderá realizar a importação de veículos automotores para fins terrestres, novos ou usados, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação.

Art. 3º O veículo de que trata o art. 2º deverá atender aos limites legais de emissões veiculares vigentes no país, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria.

Parágrafo único. São meios de comprovação do atendimento aos limites de emissões os índices dispostos na especificação ou no manual do veículo, elaborado por seu fabricante, assim como, entre outras formas, os limites de emissões constantes da norma do país de sua fabricação.

Art. 4º O montante dos tributos federais incidentes sobre a importação do veículo de que trata o art. 1º não poderá ser superior ao montante incidente sobre os veículos similares fabricados no país.

Parágrafo único. Define-se como veículo similar aquele que seja equivalente em termos de peso bruto total e potência, admitidas variações de até 15%.

Art. 5º Os veículos usados de que trata o caput deverão contar, previamente à sua entrada no País, com todos os itens de segurança exigidos para os veículos novos produzidos no Brasil.



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

Sala das comissões, 07 de junho de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez  
(NOVO/MG)





## **Voto em Separado** **(Do Sr. Lucas Gonzalez )**

Dispõe sobre a importação de  
veículos automotores usados.

Assinaram eletronicamente o documento CD212503956800, nesta ordem:

- 1 Dep. Lucas Gonzalez (NOVO/MG)
- 2 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ)



# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

## PROJETO DE LEI Nº 6468, de 2016

Apensado o PL nº 237, de 2020

Dispõe sobre a importação de veículos automotores usados

**Autor:** Deputado Alexandre Leite (DEM-SP)

**Relator:** Deputado Saulo Pedroso (PSD-SP)

### I – RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 6468, de 2016, de autoria do Deputado Alexandre Leite, dispõe sobre a importação de veículos automotores<sup>1</sup> usados que estejam em condições que permitam sua imediata utilização no Brasil. A permissão não se aplica a veículos que apresentem graves defeitos ou avarias, na forma estabelecidas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Ademais, o PL determina que os veículos usados devam possuir, previamente à sua entrada no País, todos os itens de segurança exigidos para os veículos novos produzidos no Brasil. Também, o importador ou o interessado na importação efetuará o requerimento do prévio licenciamento do veículo com a emissão do número do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM e das respectivas placas para o veículo.

Por fim, o PL estabelece que o valor de qualquer tributo incidente sobre a importação do veículo usado não poderá ser superior a uma vez e meia o valor do tributo incidente sobre a importação de veículo novo equivalente.

<sup>1</sup> Conceito do Código de Trânsito Brasileiro: Para fins desse PL, entende-se como veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas, compreendidos na definição os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).



Foi apensado o PL nº 237, de 2020, de autoria do Deputado Marcel Van Hattem (NOVO-RS), que pretende permitir que qualquer pessoa física ou jurídica possa realizar a importação de veículos automotores para fins terrestres, novos ou usados, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação. O autor entende que as regras atuais 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.

O autor justifica a sua iniciativa em razão de que a medida 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.

O PL percorre o seguinte trâmite: à CVT (parecer aprovado com substitutivo), à CDE, à CFT e à CCJC.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CDE. Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR:

Atualmente a importação de carros usados só é permitida para coleção e para fins culturais. Segundo a Portaria DECEX nº 8, de 13 de maio de 1991, Art. 25, alínea h<sup>2</sup>, o carro usado, para que possa ser importado, precisa ter mais de 30 anos de fabricação. Assim, é possível aos colecionadores e aos aficionados em veículos antigos terem a importação como principal fonte de aquisição.

Ainda que para fins de coleção, o processo de importação de automóveis antigos não é simples e demanda uma série de trâmites e tributações. O prazo, para a chegada ao Brasil, é de no mínimo três meses, e o preço é bem mais alto do que aquele praticado no país de origem.

<sup>2</sup> h) veículos antigos, com mais de trinta anos de fabricação, para fins culturais e de coleção;



O projeto de lei pretende permitir a importação de veículos automotores usados que estejam em condições para a sua imediata utilização no Brasil. O PL apensado visa permitir que qualquer pessoa física ou jurídica possa realizar a importação de veículos automotores para fins terrestres, novos ou usados, independentemente de autorização prévia e do ano de fabricação.

Em razão da alta recorrente dos preços dos automóveis novos e usados, o debate acerca da legalização da importação sempre vem à tona. Sem dúvida, tal permissão possui alguns pontos defensáveis como o aumento da frota de veículos, a acessibilidade ao mercado externo, além da diminuição dos preços dos veículos e de maiores opções de modelos.

Em contraposição, há pontos prejudiciais ao mercado interno devido a uma possível permissão de importação de veículos usados. Primeiramente, é importante destacar que, de acordo com o estudo da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), a quantidade de poluentes emitidos por um único carro fabricado em 1992 equivale ao que emitem 23 veículos novos. Ademais, essas pesquisas mostram que mais de 80% da poluição automotiva é proveniente de apenas 33,8% dos veículos mais antigos.

É necessário enfatizar que o país importador de veículos usados precisa ofertar mão de obra especializada para a reparação desses carros importados que venham a sofrer avarias. No Brasil, há algumas oficinas especializadas em conserto de carros importados, mas quanto mais o veículo envelhece, mais difícil é encontrar profissional que solucione essas demandas. Afora isso, mesmo as peças que devam ser trocadas preventivamente, na hora da compra ou da troca de óleo, podem ser muito mais caras.

Some-se a isso que veículos produzidos em outras regiões, como Europa e Ásia, podem não estar aptos para as condições brasileiras, como, por exemplo, a especificidade da nossa gasolina, que possui 27% de etanol na mistura, além dos componentes de suspensão, que podem não suportar as condições da pavimentação brasileira. Demais disso, os carros usados podem encontrar dificuldade na questão da garantia ou mesmo em conseguir peças de reposição.



Para além disso, a liberação da importação pode trazer mais **inseguranças** para os veículos que rodam no país, uma vez que pode desencadear a entrada de veículos velhos, que não atendem as normas de segurança brasileiras, o que pode gerar um mercado de importação de carros que vão rapidamente para o desmanche.

Por um lado, entende-se que a matéria não deve continuar sendo regulada por intermédio de norma infralegal (Portaria Decex nº 8, de 1991). Por outro lado, em caso de abertura do mercado, que pode ocorrer a qualquer momento por interesse do Poder Executivo, é essencial que o órgão legislador aprove lei que insira a proibição constante na Portaria, assim como a exceção já existente para carros antigos. Agregue-se a isso a permissão para que os 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

Assim, diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6468, de 2016, e do Apensado PL nº 237, de 2020, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes (CVT).

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2024.

**Deputado Saulo Pedroso**  
(PSD-SP)







CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

### PROJETO DE LEI Nº 6.468, DE 2016

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.468/2016 e do PL nº 237/2020, apensado, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Saulo Pedroso.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Daniel Almeida e Luiz Gastão - Vice-Presidentes, Any Ortiz, Augusto Coutinho, Florentino Neto, Julio Cesar Ribeiro, Mersinho Lucena, Saulo Pedroso, Tadeu Oliveira, Bia Kicis, Carlos Henrique Gaguim, Gilson Daniel, Julio Lopes, Keniston Braga e Silvia Cristina.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2024.

Deputado DANILO FORTE  
Presidente

