

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 1.590, DE 2003**

(APENSOS OS PROJETOS DE LEI Nº 3.891, DE 2004, E Nº 3.998, DE 2004)

Acrescenta parágrafo ao art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, dispondo sobre veículos irrecuperáveis.

**Autor:** Deputado NEUTON LIMA

**Relator:** Deputado MÁRIO NEGROMONTE

## **I - RELATÓRIO**

Três propostas chegam para análise conjunta de mérito nesta Comissão: o Projeto de Lei nº 1.590, de 2003, do Deputado Neuton Lima, o Projeto de Lei nº 3.891, de 2004, do Deputado Takayama, e o Projeto de Lei nº 3.998, de 2004, do Deputado Takayama.

A primeira iniciativa acrescenta dispositivo ao art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro, de forma a obrigar que o veículo considerado irrecuperável pela seguradora, ou em relação ao qual a mesma tenha emitido laudo de perda total, seja recolhido ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem.

A segunda inclui artigo no capítulo das disposições finais e transitórias do Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os veículos sinistrados, definitivamente desmontados, com laudo de perda total ou sucatas somente sejam levados à hasta pública se acompanhados de nota fiscal, onde conste o número do chassis do automotor.



OD23025047

A terceira também acrescenta artigo ao capítulo das disposições finais e transitórias do Código de Trânsito Brasileiro, mas com o intuito de obrigar que a comercialização de peças ou sucatas de veículos irrecuperáveis ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Antes de analisar o Projeto de Lei nº 1.590, de 2003, que propõe o recolhimento de veículo sinistrado ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem, vou aos Projetos de Lei nº 3.891 e nº 3.998, ambos de 2004, já que são propostas conexas.

De fato, a compreensão do Projeto de Lei nº 3.891/04 ficaria absolutamente prejudicada se não se atentasse para o que dispõe o Projeto de Lei nº 3.998/04. Enquanto este determina que a comercialização de peças e sucatas de veículos ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito, aquele estatui que o veículo irrecuperável, desmontado ou sua sucata só seja levado à hasta pública se acompanhado de nota fiscal cujas informações contenham o número do respectivo chassi.

Ora, hoje os veículos irrecuperáveis, sinistrados, com laudo de perda total ou desmontados não precisam ser levados à hasta pública para serem vendidos por seus proprietários. Trata-se de um negócio de mercado, como qualquer outro. À hasta pública, em verdade, são encaminhados apenas os veículos apreendidos ou removidos, cuja situação não tenha sido regularizada no prazo de noventa dias.



OD23025047

Pelo que se infere da leitura das duas propostas do Deputado Takayama, portanto, o órgão de trânsito passaria a responsabilizar-se pela comercialização, em hasta pública, dos veículos danificados, peças advindas de desmonte e sucatas, sendo condição necessária para isso, todavia, que a venda desses bens fosse acobertada pela presença de nota fiscal cujo conteúdo abrigasse informação relativa ao número do chassi do respectivo veículo.

Sendo essa a interpretação que me pareceu mais plausível, sou levado a discordar das propostas por algumas razões que considero importantes.

De imediato, sem entrar em aspectos conceituais, não vejo como se possa implementar, na prática, essa sugestão. É de conhecimento geral que os órgãos executivos estaduais de trânsito, em sua grande maioria, já não conseguem prestar serviço adequado à população, em razão de falhas administrativas, restrição de pessoal e de meios, aumento contínuo da demanda, etc. Então, o que deles esperar no futuro se, além dos encargos atuais, um outro, de tal magnitude, lhes for repassado? Imaginem o trabalho hercúleo dos Detrans para gerenciar e controlar diretamente o processo de venda de veículos irrecuperáveis, sucatas e peças. Sem mencionar os custos e a burocracia que a organização de um leilão público suscitam.

De outra parte, parece-me uma certa arrogância tecnocrata imaginar que transações comerciais controladas pelo poder público estejam sujeitas a menor risco de fraude ou ilícito. Em realidade, a experiência mostra o contrário: quanto mais se vincula a realização de atividades e negócios particulares a autorizações, permissões ou ao controle da Administração, maior a propensão a que aconteçam atos condenáveis pela lei e pela ética.

Por fim, para não me estender demais nessa questão, creio que somente razões de inequívoco e contundente interesse público poderiam justificar a existência de uma norma que proibisse a livre transação de determinado bem no mercado. Não julgo que as peças e os restos de veículos possam ajustar-se ao caso, tanto mais porque, diante de milhares de compras e



vendas que se realizam diariamente nesse setor, relativamente poucas dão causa a delitos.

Passo agora a examinar o Projeto de Lei nº 1.590, de 2003.

Diferentemente das propostas anteriores, esta sequer admite a comercialização dos veículos danificados ou de suas peças. Imagina o autor que, ao determinar o recolhimento desses bens ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem, estará colocando o mercado irregular de autopeças e veículos em estado de inanição.

Tal suposição seria admissível em um mundo ideal, onde todos cumprissem a lei. Mas se todos cumprissem a lei, por que estaríamos a cuidar de uma sugestão como essa?

Parece inverossímil esperar que todo proprietário de veículo gravemente danificado, diante do prejuízo já sofrido, também se conforme em perder a oportunidade de negociar os restos e as peças do automotor. Acredito que, rapidamente, seria formado um mercado negro de fornecimento e compra de peças usadas, com periculosidade maior do que o mercado hoje existente, apesar de todas as restrições que a ele se possa fazer.

A par do risco acima citado, é também importante lembrar que inúmeros proprietários, especialmente os de automotores com alguns anos de uso, proprietários que nenhuma relação têm com os crimes de adulteração ou roubo de veículos, seriam bastante sacrificados com a diminuição da oferta de peças usadas e com o consequente aumento do preço das mesmas.

Outra crítica que faço à proposta é seu absoluto desrespeito ao direito de propriedade. Por que razão “social” dever-se-ia impedir alguém de obter recursos com a venda de seu veículo ou de partes dele? Porque há quadrilhas que se aproveitam da ineficiência da polícia, da incapacidade de fiscalização da Administração - e até dos preços abusivos que muitas vezes são cobrados pelas peças originais de reposição - para atender uma demanda sequiosa por automóveis e peças veiculares de baixo custo? Ora, há criminosos



explorando quase todo tipo de atividade que rende lucro. Se partirmos para impedir todo comércio que esteja sujeito à ação de criminosos, desintegraremos a economia.

Por fim, se julgo improvável o sucesso da proposta no combate à criminalidade no setor de veículos, julgo muito provável seu efeito deletério no mercado de seguros. Além de não acreditar que o projeto seja capaz de proporcionar redução no roubo de veículos, o que poderia diminuir o custo dos seguros, parece-me quase inevitável que, na hipótese de aprovação do projeto, o preço da contratação de seguro sofra elevação substancial, já que as seguradoras não poderiam mais comercializar os veículos que lhes são transmitidos após o pagamento das apólices.

**Feitas todas essas considerações, voto pela rejeição dos Projetos de Lei nº 1.590, de 2003, nº 3.891, de 2004, e nº 3.998, de 2004.**

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2005.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE  
Relator

2005\_2517\_Mário Negromonte\_065



OD23025047