

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 685, DE 2003

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI Nºs 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 1.791/03, 3.891/04, 3.998/04, 4.937/05, 1.144/07 e 1.433/07)

Altera a redação dos arts. 126 e 243, que tratam respectivamente da baixa de registro de veículos e das obrigações das empresas seguradoras nas ocorrências de perda total, na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputado PAULO PIMENTA e outros

Relator: Deputado CAMILO COLA

I - RELATÓRIO

Para exame desta Comissão comparece o Projeto de Lei nº 685, de 2003, de autoria dos Deputados Paulo Pimenta, Rubinelli e Antônio Carlos Biscaia, que tem por objetivo promover modificações nos arts. 126 e 243 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, com o intuito de regular a baixa de veículos roubados ou irrecuperáveis, de forma a criar instrumentos que dificultem as ações criminosas nesse setor.

A alteração pretendida no art. 126 enseja prever a possibilidade da baixa de veículo roubado, que teria características especiais, a fim de permitir seu cancelamento na eventualidade de se recuperar o automotor. Também determina que o veículo recuperado, após roubo, já sob propriedade de seguradora – mediante pagamento de indenização ao segurado – só possa ser comercializado como sucata, sendo necessário proceder-se à baixa definitiva de seu registro.



9F9CAC5852

Na nova redação pretendida para o art. 243 do CTB, passaria a vigorar o prazo de trinta dias para que as seguradoras comuniquem ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total de veículo, além de lhe devolver as respectivas placas e documentos. Por sua vez, a infração a esse dispositivo passaria a ser considerada gravíssima.

Apensados à proposição principal encontram-se os Projetos de Lei nºs 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 1.791/03, 3.891/04, 3.998/04, 4.937/05, 1.144/07 e 1.433/07.

O Projeto de Lei nº 1.590, de 2003, de autoria do Deputado Neuton Lima, 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.

O Projeto de Lei nº 1.654, de 2003, de autoria do Deputado Carlos Alberto Leréia, também tenciona modificar o art. 126 do CTB, inovando no que se refere à possibilidade de baixa do registro de veículo roubado, que poderia ser cancelada, em favor do proprietário, quando encontrado o veículo.

O Projeto de Lei nº 1.769, de 2003, de autoria do Deputado Dr. Heleno, ainda por meio de alterações no art. 126 do CTB, passa a exigir a realização, por entidade credenciada pelo INMETRO, de inspeção técnica nos veículos envolvidos em acidentes, de forma a classificar o nível dos danos. Feita a inspeção, a entidade credenciada emitiria Certificado de Segurança Veicular, onde se inscreveria o tipo de dano sofrido pelo veículo, se pequeno ou médio, ou, ainda, grande (perda total). Tal certificado deveria ser apresentado ao órgão de trânsito, para expedição de novo registro, já contendo a anotação de sinistro. A iniciativa veda a participação de empresas seguradoras nas entidades responsáveis pela inspeção técnica e determina, por fim, que, na hipótese do certificado atestar perda total, seja o mesmo encaminhado ao órgão de trânsito para que se efetue a baixa na documentação do veículo, o qual, só então, poderia ser vendido, já como sucata.



O Projeto de Lei nº 1.791, de 2003, de autoria da Deputada Almerinda de Carvalho, busca proibir a comercialização de veículos "sinistrados com perda total", bem como responsabilizar as seguradoras pela completa inutilização desses veículos e pela baixa de sua documentação.

O Projeto de Lei nº 3.891, de 2004, cujo autor é o Deputado Takayama, 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 sucateados somente sejam levados à hasta pública se acompanhados de nota fiscal, onde conste o número do chassi do automotor.

O Projeto de Lei nº 3.998, de 2004, outro de autoria do Deputado Takayama, 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.

O Projeto de Lei nº 4.937, de 2005, proposto pelo Deputado Jorge Pinheiro, obriga as seguradoras a encaminhar pedido de baixa de veículo com laudo de perda total junto ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, assim como os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito a proceder a baixa dos veículos apreendidos e recolhidos em depósito, desde que não possuam condições técnicas ou documentais para circular. A proposta tenciona, ainda, obrigar os órgãos de trânsito a providenciar a prensagem dos veículos cuja baixa tenha sido solicitada, devendo o Poder Executivo expedir os procedimentos necessários para a realização de tal tarefa.

O Projeto de Lei nº 1.144, de 2007, de autoria do Deputado Dagoberto, busca promover alterações nos arts. 126, 240 e 243 do CTB, para ampliar as situações em que é obrigatória a baixa de veículo, bem como especificar os prazos e os responsáveis pela referida baixa, o proprietário ou companhia seguradora, além de diferenciar as respectivas penalidades em caso de descumprimento.



Por fim, o Projeto de Lei nº 1.433, de 2007, de autoria do Deputado Willian Woo, tenciona alterar a redação do art. 126 do CTB, de forma a acrescentar a hipótese de “declarado de perda total” entre as situações de obrigatoriedade da baixa, além de alterar a redação de “definitivamente desmontado” para “definitivamente desmontado legalmente”.

Além disso, estabelece que a obrigação pela baixa é da seguradora, nos casos em que esta suceder ao proprietário, mesmo que o veículo seja destinado ao desmanche. Acrescenta, ainda, mais um artigo ao CTB, de forma a caracterizar como crime contra a fé pública, com pena de reclusão e suspensão das atividades, a conduta de seguradora que, sendo sucessora do proprietário, deixar de providenciar a devida baixa de veículo.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na seqüência, as proposições serão encaminhadas para a análise das Comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado – CSPCCO, e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Em virtude da apensação do PL nº 1.433/07, que trata de matéria penal, as proposições passaram a estar sujeitas à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados, devendo a CCJC manifestar-se também quanto ao seu mérito.

No prazo regimental em que as proposições estiveram abertas à apresentação de emendas, estas não foram apresentadas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR



As proposições sob análise, com exceção dos Projetos de Lei nºs 1.144/07 e 1.433/07, que foram apensados posteriormente, já receberam, nesta Comissão, pareceres apresentados pelos eminentes Deputados Devanir Ribeiro – Projeto de Lei nº 685/03 e seus apensos – e Mário Negromonte – Projeto de Lei nº 1.590/03 e seus apensos –, os quais não chegaram a ser apreciados na legislatura anterior.

Cumpre-nos, agora, examinar o mérito das dez proposições de forma conjunta. Para tanto, adotaremos como parte de nosso voto, desde que consideremos pertinentes e adequadas para o trato da matéria e não tenham sido superadas por legislação posterior, várias manifestações dos Relatores que nos antecederam.

Sobre o **Projeto de Lei nº 685/03**, principal, em que pese a boa intenção do autor, acreditamos que a proposta de se possibilitar a baixa provisória de veículo roubado em nada contribuiria para o combate à ação de criminosos. Essa conclusão decorre do fato de que já são inscritos no RENAVAM os alertas de roubo ou furto do veículo, bastando à autoridade pública que esteja procedendo à fiscalização policial ou de trânsito recorrer ao mencionado Registro.

Relevante apontar, apenas, que a atualidade e confiabilidade dessas informações dependem do grau de interação dos órgãos policiais com o sistema controlado pelo órgão executivo de trânsito da União. Nesse sentido, cabe destacar que, especialmente nos últimos anos, tem ocorrido uma significativa melhora na integração dos diversos bancos de dados das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, notadamente em âmbito estadual e federal.

No que diz respeito à sugestão de se levar à sucata o veículo roubado e recuperado cujo proprietário já tenha sido ressarcido pela seguradora, somos da opinião de que se trata de medida draconiana. Cabe lembrar que, muitas vezes, um veículo roubado é encontrado em perfeito estado de conservação e funcionamento, não fazendo sentido seu sucateamento. Tal determinação contribuiria apenas para aumentar ainda mais os prejuízos decorrentes do furto ou roubo do veículo.



Em virtude do eventual comportamento ilegítimo de uma ou outra companhia de seguros, não seria viável estabelecer mandamento que prejudicasse o conjunto de seguradoras, como se todas estivessem a transgredir a lei. Ademais, em última instância, os prejudicados seriam todos os proprietários de veículos, na medida em que os prêmios dos seguros certamente seriam substancialmente reajustados com a entrada em vigor de medida dessa natureza.

Quanto ao estabelecimento de prazo, na lei, para que a seguradora comunique ao órgão executivo de trânsito a perda total do veículo, entendemos que a medida é desnecessária, em virtude de o CONTRAN, cumprindo determinação do art. 126 do CTB, já haver fixado tal prazo em quinze dias, nos termos da Resolução nº 11, de 23 de janeiro de 1998, alterada pela Resolução nº 179, de 07 de julho de 2005.

Julgamos conveniente, no entanto, a alteração proposta na tipificação da infração prevista no art. 243 do CTB, de grave para gravíssima, quando o responsável deixar de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado, especialmente em razão das seríssimas conseqüências que podem advir dessa conduta.

Aproveitando o ensejo da alteração no art. 243 do CTB, consideramos também oportuno alterar a redação do art. 240, que, inadequadamente, cuida de tipificar como infração a atitude de “não se promover a baixa do veículo”, quando, na verdade, o correto seria tipificar como infração a atitude de “não se requisitar a baixa do veículo”. Esta é providência do particular – proprietário, seguradora ou adquirente do veículo destinado à desmontagem –, aquela, do agente público a serviço da repartição de trânsito.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 1.590/03**, que propõe o recolhimento de veículo considerado irrecuperável ou com laudo de perda total ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem, notamos que a intenção é de sequer permitir a comercialização dos veículos danificados ou de suas peças, imaginando que, ao determinar o recolhimento e a prensagem desses bens, 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 desse veículo. Acreditamos 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 veículos 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 conseqüente aumento do preço das mesmas.

Outra crítica que fazemos 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 julgamos improvável o sucesso da proposta no combate à criminalidade no setor de veículos, consideramos muito provável seu efeito deletério no mercado de seguros. Além de não acreditarmos que o projeto seja capaz de proporcionar redução no roubo de veículos, o que poderia diminuir o custo dos seguros, parece-nos 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.

Do mesmo modo que o Projeto de Lei nº 1.590/03, o **Projeto de Lei nº 4.937/05** pretende solucionar o problema da criação dos chamados “clones” ou “dublês” – que são os automotores que contam com estruturas e peças de veículo roubado acopladas a chassi de veículo acidentado, permanecendo com a identificação e os documentos deste último – obrigando a prensagem dos veículos sinistrados com laudo de perda total, bem como daqueles apreendidos e considerados inadequados para circular nas vias públicas, sendo vedado o reaproveitamento de qualquer parte, peça ou componente do veículo, independentemente de seu estado.

Pela similaridade das propostas, reiteramos aqui todos os argumentos já apresentados na análise do Projeto de Lei nº 1.590/03.

O **Projeto de Lei nº 1.654/03** tem objetivo similar ao proposto em um dos dispositivos do projeto de lei principal, qual seja a possibilidade de baixa do registro de veículo roubado, que poderia ser cancelada, em favor do proprietário, quando encontrado o veículo. Voltamos, por isso, a reiterar as palavras acima escritas: “já são inscritos no RENAVAM os alertas de roubo ou furto do veículo, bastando à autoridade pública que esteja procedendo à fiscalização policial ou de trânsito recorrer ao mencionado Registro”.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 1.769/03**, que também tenciona extinguir as possibilidades de se produzirem os veículos “dublês”, consideramos que, infelizmente, parece bastante improvável que se consiga implementar tal medida, qual seja a criação de entidades de inspeção técnica, destinadas a classificar o grau do dano sofrido por todos os veículos envolvidos em acidentes de trânsito.

Trata-se de providência grandiosa, pretensiosa, mesmo. Difícil imaginar os milhares de veículos que se envolvem diariamente em pequenos, médios ou grandes acidentes tendo que ser conduzidos até as instalações de órgão ou entidade credenciada pelo INMETRO. Mais difícil ainda é conceber ser possível ao órgão executivo de trânsito do Estado emitir novo



certificado de registro para o veículo, sempre que este se envolver em acidente de trânsito.

Por fim, restaria perguntar qual o interesse do proprietário em encaminhar seu veículo à entidade de inspeção técnica. Sabendo que no novo certificado de registro do veículo iria constar observação quanto ao dano sofrido, fato que desvalorizaria o automotor, natural que ignore a determinação legal e recorra à oficina de sua confiança, para proceder à recuperação do veículo, sem nada comunicar às autoridades.

O **Projeto de Lei nº 1.791/03**, da mesma forma que a proposição anterior, pretende evitar a produção de veículos "dublês". Para isso, proíbe as seguradoras de comercializar veículos para os quais tenham conferido laudo de perda total, além de atribuir às seguradoras a responsabilidade pela "completa inutilização" desses veículos.

Ocorre que não é função das companhias de seguro promover a desmontagem e inutilização do veículo cuja propriedade lhe tenha sido transmitida, em razão do pagamento do seguro. Daí não se proibir, hoje, a comercialização do veículo, no estado em que se encontra, para ferros-velhos, oficinas e revendedores de autopeças, a fim de que estes executem aqueles procedimentos.

O que entendemos adequado no referido projeto, é a determinação expressa, em texto de lei, de que as seguradoras são as responsáveis pela baixa dos veículos sinistrados com laudo de perda total. Julgamos, no entanto, que a forma correta de inserção desse dispositivo seria por meio de alteração na redação do parágrafo único do art. 126 do CTB, retirando a figura do "adquirente do veículo destinado à desmontagem".

Cabe lembrar, que na regulamentação do referido art. 126, o CONTRAN, por meio da Resolução nº 11/1998, já exclui, na prática, a possibilidade de baixa por esse "adquirente", ao estabelecer, no § 1º do art. 1º, que *"os procedimentos previstos neste Artigo deverão ser efetivados **antes da venda do veículo** ou sua destinação final"*.



Ora, se a baixa de veículo sinistrado com laudo de perda total deve ser efetivada antes de sua venda, é claro que cumpre à seguradora, a legítima sucessora do proprietário em caso de indenização integral, a solicitação desse procedimento. Assim, a adequação de redação do Código de Trânsito contribuiria para sanar possíveis equívocos praticados e, até mesmo, inibir ações mal intencionadas.

Passamos, agora, à análise conjunta do **Projeto de Lei nº 3.891/04** e do **Projeto de Lei nº 3.998/04**, por se tratarem de propostas conexas e do mesmo autor. Enquanto o PL nº 3.998/04 determina que a comercialização de peças e sucatas de veículos ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito, o PL nº 3.891/04 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.

Acontece que, 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.

Pelo que se infere da leitura das duas propostas, 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 nos pareceu mais plausível, somos levados a discordar da proposta por algumas razões que consideramos importantes.

De imediato, sem entrar em aspectos conceituais, não vemos 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-nos 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.

Para não nos estender demais nessa questão, cremos 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 julgamos 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.

Consideramos que o **Projeto de Lei nº 1.144/07**, ao pretender criar uma lista exaustiva das situações em que a solicitação da baixa do registro é obrigatória, acaba por pecar por excesso, na medida em que o texto de lei deve ser suficientemente claro e genérico, de forma a evitar sua rápida desatualização e sua inadequação ao surgimento de novas situações. Entendemos que o detalhamento das disposições legais encontra melhor amparo em regulamento, como o já editado para o referido artigo por meio da Resolução nº 11/98, do CONTRAN.

Quanto ao estabelecimento de prazo para providenciar a baixa, tema já comentado anteriormente, a citada Resolução nº 11/98 já fixou tal prazo em quinze dias, sendo despicienda qualquer nova referência. Julgamos também inadequada a previsão de comunicação do órgão de trânsito à



Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, em virtude de se tratar de medida administrativa não prevista no art. 269 do CTB.

Consideramos, no entanto, que a proposta vai bem ao estabelecer a obrigatoriedade de providenciar a baixa pela seguradora, nos casos em que ela seja sucessora do proprietário, bem como no estabelecimento de relação entre o valor estimado para a reparação dos danos e a chamada “perda total”, de forma a evitar que empresas seguradoras mal intencionadas utilizem-se de artifícios para deixar de efetuar a devida baixa de um veículo sinistrado.

Por fim, entendemos adequada a determinação, no **Projeto de Lei nº 1.433/07**, da obrigação de solicitação da baixa pela seguradora, nos casos em que esta suceder ao proprietário, mesmo que o veículo seja destinado ao desmanche. Quanto ao acréscimo da hipótese de “declarado de perda total”, entre as situações de obrigatoriedade da baixa, julgamos ser desnecessária, visto que a regulamentação do CONTRAN já contempla tal situação. Outro cuidado a ser tomado é com a inclusão da palavra “legalmente” no texto da lei, o que implicaria que os veículos desmontados ilegalmente deixariam de ter sua baixa obrigatória.

Quanto à tipificação como crime contra a fé pública o fato de o proprietário ou seguradora deixarem de providenciar a baixa do registro no prazo determinado, consideramos ser tal medida desproporcional, pelo menos no que diz respeito aos proprietários dos veículos. Como exemplo de situações absurdas que poderiam ser criadas, um proprietário que permanecesse hospitalizado durante um período de quinze dias após a ocorrência de um acidente em que seu veículo tornou-se irrecuperável, ou seja, impossibilitado de solicitar a baixa, passaria a ser considerado um criminoso.

Já quanto aos representantes das seguradoras, que dispõem de recursos humanos e materiais para a realização de tais procedimentos em tempo hábil, consideramos que tal tipificação poderia contribuir para a redução desse tipo de conduta omissa, mesmo que em padrões inferiores e compatíveis com os demais crimes estabelecidos no CTB. No entanto, o mérito



da presente proposta deverá ser melhor analisado na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Mostra-se evidente, a partir da análise das propostas aqui analisadas, a preocupação desta Casa com as manobras e subterfúgios empregados para a produção de veículos "dublês", prática tornada pública por meio de ampla divulgação na imprensa brasileira, bem como nos trabalhos da CPMI dos Salvados. Infelizmente, não é tarefa fácil criar mecanismos legais capazes de evitar que malfeitores continuem a executar tal ilícito. Muitas são as portas por intermédio das quais se pode chegar aos "dublês" e improvável que se consiga trancá-las, todas.

Entendemos que as providências a serem tomadas devem atacar mais o fim – a comercialização e circulação dos veículos "dublês" – do que os meios para atingi-lo. De fato, percebe-se grande interesse em regular a atuação das companhias seguradoras em relação à perda total de veículos sinistrados, mas há que se esclarecer que somente uma pequena parcela da frota de veículos está segurada, sendo evidente, portanto, que parte expressiva do conjunto de "dublês" não é feita a partir de veículos irrecuperáveis oriundos das seguradoras, e sim de particulares.

Dessa forma, além das idéias acatadas nas proposições sob análise, buscamos elaborar um substitutivo que estabeleça ações que buscarem atender ao anseio básico de todas as propostas analisadas, qual seja o combate à criminalidade e às fraudes envolvendo a clonagem de veículos. Essas ações têm por base a facilitação da identificação veicular por intermédio do acréscimo da numeração do motor no certificado de registro do veículo; a criação de um registro histórico, e público, do veículo junto ao RENAVAM, que contenha sua cadeia dominial, ocorrências policiais relacionadas e outros lançamentos considerados úteis pelo CONTRAN; e a inclusão, na inspeção de segurança prevista no art. 104 do CTB, de procedimentos voltados para certificar a identificação do veículo.

A inclusão do número de identificação do motor no certificado de registro do veículo é atitude que pode dificultar a atuação das



quadrilhas na medida em que o veículo "dublê" teria também que aproveitar o motor do veículo acidentado, e não apenas seu chassi. Para o comprador do veículo usado, é mais uma oportunidade de constatar irregularidades relacionadas ao automotor.

Já a criação de um registro histórico, informatizado, vinculado ao RENAVAM, é providência essencial para que o comprador de veículo usado possa julgar se convém ou não adquirir o automotor, em face das informações a ele relacionadas. Hoje, o consumidor não tem como avaliar os "antecedentes" do veículo, ficando a confiar na garantia oferecida por revendedores que, muitas vezes, são o elo final da cadeia criminosa.

Por fim, a previsão de uma vistoria para certificar a identificação veicular, realizada no contexto da inspeção de segurança prevista na lei de trânsito – e ainda não regulamentada – é idéia importante, em função da independência e autonomia de que irão desfrutar as entidades de inspeção. Muito provável que veículos com identificação adulterada sejam distinguidos nessa fiscalização, inibindo o comércio fraudulento e sinalizando para os consumidores de veículos usados que o Estado está agindo para coibir a circulação dos "dublês".

Pelo exposto, no que cumpre à análise desta Comissão, nosso voto é, quanto ao mérito, pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei de nºs 685/03, 1.791/03, 1.144/07 e 1.433/07, na forma do substitutivo anexo, e pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei de nºs 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 3.891/04, 3.998/04 e 4.937/05.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado CAMILO COLA
Relator



ArquivoTempV.doc_230



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 685, DE 2003

(e aos Projetos de Lei de nºs 1.791/03, 1.144/07 e 1.433/07)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre procedimentos de segurança contra as adulterações da identificação veicular.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer procedimentos de segurança contra ações de adulteração e clonagem de veículos automotores.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 104.....

§ 6º Na inspeção de segurança realizar-se-á, além dos procedimentos estabelecidos pelo CONTRAN, perícia para certificar a identificação do veículo. (NR)"

"Art. 121



Parágrafo único. O Certificado de Registro do Veículo deverá conter a numeração do motor, de acordo com o padrão do fabricante. (NR)"

"Art. 123

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM, onde se organizará cadeia dominial do veículo, para consulta pública dos interessados. (NR)"

"Art. 125-A. Todas as ocorrências policiais relacionadas ao veículo deverão ser informadas, pela autoridade policial, ao RENAVAM, para consulta pública dos interessados.

Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá que informações presentes na ocorrência policial deverão ser transmitidas ao RENAVAM."

"Art. 126.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora, quando esta suceder ao proprietário, ainda que o veículo seja destinado à desmontagem.

"Art.240. Deixar o responsável de requerer a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:

infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual. (NR)"

"Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração – gravíssima;



Penalidade – multa;

Medida administrativa – recolhimento das placas e dos documentos.

Parágrafo único. Sem prejuízo de outras interpretações cabíveis, entende-se como perda total qualquer ocorrência em que ocorra a indenização integral ao proprietário do valor referente ao veículo segurado. (NR)”

"Art. 312 – A. Constitui crime contra a fé pública deixar o representante legal da companhia seguradora que suceder ao proprietário nos termos do parágrafo único do art. 126, de requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN.

Penas – detenção de seis meses a um ano, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias da data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado CAMILO COLA
Relator