

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 345, DE 2007

Disciplina o funcionamento de empresas de desmontagem de veículos automotores terrestres, altera o art. 114 e o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e dá outras providências.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado MARCELO ITAGIBA

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 345, de 2007, de autoria do Senado Federal que “Disciplina o funcionamento de empresas de desmontagem de veículos automotores terrestres, altera o art. 114 e o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e dá outras providências”.

O projeto foi apresentado em Plenário, do Senado, no dia 27 de outubro de 2005 e remetido para a Câmara dos Deputados em 6 de março de 2007, e, por despacho da Mesa Diretora da Câmara, no dia 14 do mesmo mês, distribuído às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e Constituição e Justiça e de Cidadania, para manifestação (Art. 54, RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, encerrado o prazo, não foram apresentadas emendas, tendo o parecer favorável do Relator, o Dep. Nelson Bornier (PMDB-RJ), sido aprovado à unanimidade, no dia 10 de maio de 2007. No dia 29 de agosto seguinte, na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, com base no parecer do Relator, o Dep.

Osório Adriano (DEM-DF), o projeto foi aprovado, também à unanimidade, mas com emendas.

No dia 25 de junho de 2007, vale registrar, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados indeferiu o Requerimento nº 1.118/07, nos termos do artigo 141 do RICD, negando a solicitação de redistribuição do PL. 345/07 à Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado tendo em vista não ter restado comprovada a pertinência meritória da matéria projetada com a da competência daquela Comissão, decisão da qual o Deputado João Campos apresentou, com acerto, o Recurso nº 62, ainda não julgado.

Recebido na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em 13 de setembro de 2007, fui designado para a presente relatoria.

No prazo regimental, foram apresentadas três emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO

Relativamente à adequação constitucional, tratando-se de disciplina de direito civil e comercial, bem como regramento sobre a produção de veículos automotores e consumo de peças de reposição e sucata, sem descurar das medidas atinentes à proteção do meio ambiente, a matéria tratada na proposta está incluída no rol daquelas cuja competência legislativa é da União, conforme preceituado no art. 22, inciso I¹ e parágrafo único do art. 170², mas, também, desta no exercício da sua competência concorrente com a

¹ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - **direito civil, comercial**, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

² Art. 170.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, **salvo nos casos previstos em lei**.

dos Estados Membros e do Distrito Federal, nos termos do art. 24, incisos V, VIII e XVI³, todos da Lei Fundamental.

Não se tratando de matéria de iniciativa reservada, também presente o requisito da legitimidade para propositura de lei ordinária, conforme o disposto no *caput* dos arts. 48 e 61, ambos da Lei Maior.

Não há, outrossim, qualquer violação a princípios de ordem material na Constituição vigente.

Nada a opor, de mesmo modo, quanto à juridicidade.

No mérito, o autor da proposta a justifica nos seguintes termos:

“O propósito deste projeto de lei é criar regras rígidas e objetivas de autorização para o funcionamento dos estabelecimentos que desenvolvam a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres e a comercialização de peças de reposição e sucatas, de acordo com determinados critérios.”

Realmente, conforme proposto, a autorização de funcionamento às empresas do setor ficará restrita àqueles que se dediquem, exclusivamente, às atividades que a lei especifica (art. 5º), atividades estas que por sua vez, só poderão ter como objeto de comercialização peças de reposição ou sucata previstas em regulamento (art. 9º), após a expedição de certidão de baixa do veículo (art. 10).

Ademais disso, para maior efetividade das regras que se pretende implementadas, o projeto cria o Sistema Nacional de Controle de

³ Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

.....
V - **produção e consumo**;

.....
VIII - **responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor**, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

.....
XVI - organização, garantias, direitos e **deveres das polícias civis**.

Desmanches e Revenda de Peças Usadas que consistirá em banco de dados sobre as atividades das empresas do ramo e em cadastro das peças de reposição ou sucata por elas comercializadas (art. 16), afora as sanções administrativas para as infrações que especifica (arts. 17 a 21).

Por meio do presente projeto, outrossim, os arts. 114⁴ e 126⁵ da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com alteração em suas redações para estabelecerem a necessidade de identificação não só do veículo, mas também das peças principais que o compõem a fim de dar-lhes a necessária rastreabilidade, e a obrigação de requerimento de baixa a cargo da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário definitivo, *verbis*:

Art. 22. O art. 114 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 114. **O veículo será identificado**, obrigatoriamente, **por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, e reproduzido em seus componentes e peças principais**, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º **A gravação será realizada** pelo fabricante ou montador, **de modo a identificar o veículo e suas peças**, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

⁴ Redação atual:

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, **reproduzidos em outras partes**, conforme dispuser o CONTRAN.

§ 1º **A gravação será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo**, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, **modificações da identificação de seu veículo**.

⁵ Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, **quando estes sucederem ao proprietário**.

.....

§ 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, **modificações da identificação de seu veículo e das respectivas peças.**" (NR)

Art. 23. O parágrafo único do art. 126 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 126.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, **quando estes sucederem ao proprietário em caráter definitivo.**" (NR)

Isto posto, passamos, a seguir, a analisar as emendas que já foram apresentadas.

II. 1. DAS EMENDAS APROVADAS PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, o Dep. Osório Adriano (DEM-DF), Relator do projeto, apresentou 6 (seis) emendas.

As de nºs 01 e 02 dão nova redação aos arts. 15 e 16 do projeto com vistas a nominar os órgãos que serão responsáveis pela fiscalização dos estabelecimentos e pelo Sistema Nacional de Controle de Desmanches e Revenda de Peças Usadas.

Tratando-se de regras atinentes à competência concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal prevista nos incisos V e VIII do art. 24 da Constituição, e, ainda, que as atribuições dos órgãos indicados têm correlação material com as que já são por eles desenvolvidas, não vemos óbice constitucional em acatá-las.

A Emenda nº 03, que altera o **caput** e os incisos do art. 17 do projeto, também pode ser acatada, por desvincular do salário mínimo o valor das multas a serem eventualmente aplicadas, além de criar um devido processo legal específico por meio de cinco parágrafos que lhe são acrescentados, em consonância com o disposto no inciso LV do art. 5º da Lei Maior.

Todavia, o §2º do art. 17 proposto pela referida emenda, ao criar efeito suspensivo às multas eventualmente aplicadas, a nosso ver, o faz de modo incompatível com a natureza das penalidades que tem como objetivo o controle eficaz da atividade ora regulamentada, razão pela qual sugerimos a supressão da expressão “ com efeito suspensivo” da redação por ela proposta.

A Emenda nº 4, por sua vez, quando estabelece que *órgão executivo de trânsito de que trata o art. 15 desta Lei poderá celebrar convênios*, o faz inutilmente, já que a possibilidade de convênios entre os entes da federação já decorrem da própria autonomia político-administrativa que possuem em face da Carta Maior e da própria legislação vigente⁶, razão pela qual não deve ser acatada, com base no disposto no inciso IV do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998⁷.

A Emenda nº 05 deve ser acatada no mérito, mas com aperfeiçoamento redacional. A referência ali exposta não deve ser à “empresa individual”, mas, sim, à figura do “empresário”, a fim de coadunar a redação proposta na emenda com a do novo Código Civil brasileiro.

⁶Decreto-Lei 200/1967:

Art. 10. A execução das atividades da Administração Federal deverá ser amplamente descentralizada.

§ 1º **A descentralização será posta em prática** em três planos principais: (...)

b) da Administração Federal para a das unidades federadas, quando estejam devidamente aparelhadas e **mediante convênio**;

⁷ Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios (...)

IV - **o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei**, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

A emenda tem procedência na medida em que, da leitura do texto originalmente proposto (art. 5º), eram destinatários da autorização de funcionamento que se pretendia legalizada, “a empresa e a sociedade empresária”.

A expressão “empresa” só foi retirada do texto por sugestão da Senadora Ideli Salvati sob o argumento de que *segundo a doutrina majoritária, o termo empresa refere-se à atividade econômica organizada para a produção, que não deve ser confundida com o empresário, nem com estabelecimento comercial.*

Ao que se vê o fundamento da modificação feita não leva à retirada da expressão “empresa” do texto projetado, mas a sua substituição por expressão que exprima a idéia originalmente proposta, a de legalizar a atividade empresarial que não esteja organizada em sociedade empresária, qual seja, na forma de empresa individual, tal qual pretendido na forma da Emenda nº 05 referida.

No novo Código Civil, no entanto, referida “Firma Individual” está presente na figura do “Empresário”. Portanto, todos os empreendedores que estavam registrados nas Juntas Comerciais como “Firmas Individuais” passaram a ser “Empresários”. Além destes, muitos dos que atuavam na condição de “autônomo”, também passaram à condição de “Empresário”⁸, pois foram recepcionados em seu conceito, na forma do art. 996 do citado diploma legal:

⁸ Diferentemente do que seja sociedade empresária:

Art. 982. Salvo as exceções expressas, considera-se empresária a sociedade que tem por objeto o exercício de atividade própria de empresário sujeito a registro (art. 967); e, simples, as demais. (...)

Art. 983. A sociedade empresária deve constituir-se segundo um dos tipos regulados nos arts. 1.039 a 1.092; a sociedade simples pode constituir-se de conformidade com um desses tipos, e, não o fazendo, subordina-se às normas que lhe são próprias. (...)

*São os tipos regulados nos arts. 1.039 a 1.092 referidos no art. 983: Sociedade em Nome Coletivo (1.030 a 1.044); Sociedade em Comandita Simples (1.045 a 1.051); Sociedade Limitada (1.052 a 1.089); e Sociedade em Comandita por Ações (1.090 a 1.092).

“Art. 966. Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços.”

Assim, adotamos essa emenda, mas aperfeiçoando-a, para dar à sua redação harmonia textual e conceitual relativamente ao ínsito no novo Código Civil brasileiro, substituindo-se, tão somente, a expressão nela contida, “empresa individual”, pela palavra “empresário”.

No que se refere à Emenda nº 06, por adequar a redação do art. 5º e seus parágrafos às alterações anteriores, também deve ser acolhida por esta Comissão.

II. 2. DAS EMENDAS APRESENTADAS NA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E CIDADANIA

No que se refere às Emendas propostas na Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, tempestivamente, pelo DD. Deputado Laerte Bessa, todas merecem acolhida, pois reforçam a eficiência e a segurança da atividade de desmanche, por adicionar os órgãos das polícias civis estaduais e do Distrito Federal como órgãos destinatários das comunicações previstas nos arts. 7º e 11 do projeto, bem como a necessidade de manifestação prévia da polícia civil para a emissão de autorização de funcionamento dos respectivos estabelecimentos.

Assim sendo, todas as emendas merecem aprovação dos nobres pares.

III.2.3. DAS EMENDAS DESTA RELATORIA

Considerando que as diversas remissões ao regulamento que constam da proposta legislativa acabam por enfraquecer, desnecessariamente, a eficácia da disciplina jurídica proposta pela Comissão Parlamentar Mista de Inquérito para apurar irregularidades cometidas na área do desmanche, sugerimos, para aperfeiçoamento do projeto, a retirada das expressões “na

forma do regulamento” contidas nas redações dos arts. 2º (§1º e 2º); 4º; 8º; 12 (parágrafo único); 13 (§1º) e 15, acrescentando-se novo art. 24 (renumerando-se, conseqüentemente, o atual art. 24 da proposta legislativa como art. 25):

“Art. 24. O regulamento disporá sobre os atos complementares necessários ao cumprimento desta Lei”.

Por último, com vista a dar plena efetividade à inovação legislativa proposta pela Comissão Parlamentar Mista de Inquérito do Desmanche, presidida pelo nobre Senador Romeu Tuma, e tendo em conta que na lei atual (Código de Trânsito) a gravação de chassi e monobloco já pode ser realizada pela fabricante e pela montadora, e a regravação por estabelecimento credenciado por autoridade executiva de trânsito (§2º do art. 114), bem como, considerando o objetivo buscado pela propositura ora em análise, e com o intuito de tornar a lei factível e o processo mais seguro e confiável, impedindo que os próprios desmanches ilegais realizem a gravação das peças, sugerimos a seguinte alteração de redação:

“Dê-se a seguinte redação ao artigo 22, do projeto:

Art. 22 – O art. 114 da lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 114. O veículo será identificado, obrigatoriamente, por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, e reproduzido em seus componentes e peças principais, conforme regulamentação do Contran.

§ 1º A gravação no chassi ou no monobloco não poderá ser alterada e será realizada necessariamente pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante, suas características e o ano de fabricação.

§ 2º A reprodução da identificação de que trata o parágrafo anterior em outros componentes e peças principais do veículo, poderá ser realizada por empresa devidamente credenciada junto aos órgãos de trânsito estaduais e do Distrito Federal, nos casos e na forma em que o Contran especificar.

§ 3º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 4º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo e das respectivas peças.” (NR)

Ou seja, com a gravação de caracteres indelévels no chassi ou no bloco e reproduzido em seus componentes e peças principais dos veículos, criamos a rastreabilidade das peças gravadas, dificultando a sua inviolabilidade, e, por conseguinte, coibindo o fomento do comércio ilícito, o furto e o roubo de veículos.

A gravação das peças deverá ser realizada pela fabricante e montadora, no caso do monobloco e do chassi, e, a reprodução desta identificação, poderá ser feita por empresa, desde que devidamente credenciada junto aos órgãos de trânsito estaduais e do Distrito Federal, nos casos e na forma em que o Contran especificar.

Isto posto, concluímos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 345, de 2007, com as Emendas da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio nºs 1, 2, 3, 5 e 6, com as alterações redacionais propostas por esta Relatoria; rejeição da Emenda nº 4 da mesma Comissão; e aprovação das Emendas nºs 1 a 3 do Deputado Laerte Bessa, apresentadas à Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado MARCELO ITAGIBA
Relator