



PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2013 (Projeto de Lei nº 23, de 2011, na Casa de origem), do Deputado Armando Vergílio, que *regula e disciplina a desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências* e o Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu, que *altera o artigo 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a baixa de veículo irrecuperável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloadado como sucata.*

RELATOR: Senador **ROMERO JUCÁ**

I – RELATÓRIO

Vêm ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), em tramitação conjunta, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 38, de 2013 (Projeto de Lei nº 23, de 2011, na Casa de origem), de autoria do Deputado Armando Vergílio, e o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu.

O PLC nº 38, de 2013, pretende disciplinar a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres. Disposta em vinte artigos, a proposição:

a) estabelece os conceitos de desmontagem (“atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças para reposição, sucata ou outra destinação final”) e de empresa de desmontagem (“empresário individual ou sociedade empresária que





realiza atividade de desmontagem”), a serem adotados na aplicação da futura lei;

b) fixa requisitos para o exercício da atividade por empresa de desmontagem (registro junto ao órgão de trânsito; inscrição nos órgãos fazendários; situação regular perante o Registro Público de Empresas; dedicação exclusiva à atividade; instalações com unidade de desmontagem fisicamente isolada de outras atividades; alvará de funcionamento expedido pela autoridade local; entre outros);

c) atribui ao exercício da atividade de desmontagem o caráter de livre concorrência, sendo vedado aos entes públicos intervir nos preços praticados, limitar o número de empresas ou de locais para exercício da atividade ou estabelecer regras de exclusividade territorial;

d) condiciona o desmonte à prévia obtenção da baixa do registro do veículo, de acordo com o disposto no art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

e) determina que a oferta e a apresentação de peças, conjuntos de peças ou serviços que incluam, total ou parcialmente, peças oriundas de desmontagem devem assegurar ao adquirente informações claras e suficientes acerca da procedência e das condições do produto;

f) estabelece procedimentos (de comunicação, de registro e de arquivo das operações realizadas) e prazos a serem observados na atividade de desmontagem;

g) prevê que o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) regulamentará as condições para reutilização, ou destinação para reposição, das peças ou conjunto de peças usadas, bem como relaciona os tópicos que deverão necessariamente constar da referida regulamentação – por exemplo, requisitos de segurança, discriminação das peças que não poderão ser utilizadas para reposição, critérios para verificação das condições de reutilização e forma de rastreabilidade de peças;

h) define os procedimentos, e os respectivos prazos, aplicáveis às peças que não apresentarem condições de reutilização, caso em que serão destinadas a sucata ou terão outra destinação final;

i) autoriza a realização de reparos ou de pintura para adequação das peças às condições exigidas para a reutilização, vedada a comercialização de qualquer tipo de peça nova;





j) cria o banco nacional de informações de veículos desmontados e das atividades exercidas pelos empresários individuais ou sociedades empresárias – a ser implementado e gerido pelo órgão de trânsito da União, com a participação dos órgãos de trânsito estaduais no fornecimento de informações –, no qual serão registradas as peças ou conjuntos de peças usadas destinadas a reposição e as partes destinadas a sucata ou a outra destinação final;

k) sujeita a multa, nas condições e valores que estabelece, aquele que exercer atividade de desmontagem em desacordo com as normas estabelecidas, no caso de condenação em processo administrativo;

l) tipifica e classifica em leves, médias e graves as infrações decorrentes de inobservância às normas estabelecidas;

m) adequa a redação do *caput* do art. 126 do CTB à nova disciplina legal;

n) fixa em três meses o prazo para adequação das unidades de desmontagem de veículos existentes quando da entrada em vigor da lei proposta;

o) fixa o prazo de um ano, contado da data de publicação, para o início da vigência da lei proposta.

Segundo a justificção apresentada, a iniciativa fundamenta-se em preocupações com a escalada de práticas relacionadas com o furto, o roubo, adulterações, fraudes e diversos outros tipos de irregularidades que atingem a frota de veículos automotores terrestres em circulação no País. Ressalta o autor do projeto que, além de significativas perdas materiais impostas a proprietários de veículos e suas cargas, tais ocorrências não raro envolvem atitudes de violência física e moral cometidas contra condutores e passageiros dos veículos.

Já o PLS nº 353, de 2012, de autoria da Senadora Kátia Abreu, pretende alterar o art. 126 do CTB com o propósito de tornar obrigatória a baixa de veículo irrecoverável, definitivamente desmontado, vendido ou leiloadado como sucata.

A iniciativa determina que a baixa será efetivada, pelo proprietário, se o veículo não for segurado, ou pela companhia seguradora,





quando o veículo sinistrado com perda total for objeto de indenização total ou parcial por desinteresse comercial de recuperar o bem.

Exige, ainda, que o órgão de trânsito competente recolha as placas e os documentos de registro e licenciamento, bem como determine a destruição da numeração do chassi do veículo avariado. O veículo deve ser impedido de voltar à circulação. Além disso, a baixa deve ocorrer independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que seriam cobrados posteriormente do contribuinte. Por fim, a lei proposta estabelece que a certidão de baixa seja exigida para o leilão ou venda como sucata do veículo irrecuperável.

Argumenta a autora que, embora a legislação determine a baixa definitiva do veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, a norma vigente tem se mostrado ineficaz, pois “vem ocorrendo a venda de veículos irrecuperáveis, os quais são indenizados pelas seguradoras por perda total e vendidos no mercado como sucata, sem, contudo, o procedimento prévio da baixa do veículo no órgão de trânsito”. Posteriormente, veículos idênticos aos destruídos, roubados por encomenda, são montados sobre o antigo chassi.

O PLC nº 38, de 2013, foi submetido, com exclusividade, ao exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Em função da aprovação dos requerimentos nº 1.375 de 2013, do Senador Delcídio do Amaral, e nº 1.377 de 2013, do Senador Gim, passou a tramitar conjuntamente com o Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012. As matérias retornaram para exame da CCJ.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CCJ opinar sobre a matéria de que tratam o PLC nº 38, de 2013, e o PLS nº 353, de 2012. Por força do caráter exclusivo da distribuição, a apreciação deve abranger os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Em primeiro lugar, verificamos que se encontram devidamente atendidos pelas proposições os requisitos de constitucionalidade e juridicidade.





Nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”, matéria sobre a qual não incide a reserva de iniciativa legislativa prevista no § 1º do art. 61 da Constituição Federal, o que torna possível a autoria parlamentar. Quanto à juridicidade, os projetos conformam-se adequadamente ao ordenamento vigente, nada havendo que impeça a sua aprovação.

No mérito, consideramos que o PLC nº 38, de 2013, representa um esforço louvável de estabelecimento de uma disciplina rigorosa para as atividades de desmontagem de veículos automotores. A nova disciplina abre perspectivas concretas de combate à indústria do furto e do roubo de veículos e à clandestinidade no exercício das atividades de desmontagem, com a proliferação dos desmanches ilegais que tantos prejuízos têm causado à sociedade brasileira. Adicionalmente, as medidas propostas poderão ter importantes desdobramentos no campo ambiental. Ao criar condições para o máximo aproveitamento de componentes automotivos de forma lícita, o projeto favorece a ampliação da vida útil de determinadas peças e, conseqüentemente, a redução do volume de sucatas e da quantidade de descartes irregulares ou inadequados no meio ambiente.

Registre-se, por oportuno, que, antes do PLC nº 38, de 2013, o Congresso Nacional chegou a aprovar projeto de lei com finalidade análoga (Projeto de Lei do Senado nº 372, de 2005, do saudoso Senador Romeu Tuma, que “disciplina o funcionamento de empresas de desmontagem de veículos automotores terrestres”). Encaminhado à sanção presidencial, foi integralmente vetado, com base em manifestação dos Ministérios das Cidades e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. À época, foram apresentadas as seguintes razões para o veto:

Não obstante a relevância da regulamentação do setor de desmontagem de automóveis e da destinação de seus componentes para comercialização como sucata e no mercado de reposição, a proposta não apresenta parâmetros técnicos mínimos para definir que tipos de peças usadas poderão ou não ser comercializadas no mercado de reposição, além de não assegurar o controle da qualidade e das condições de comercialização, de modo a garantir seu desempenho e a segurança do consumidor.

Avaliamos que, na nova versão, a proposição equaciona satisfatoriamente o problema que justificara o veto ao projeto anterior, garantindo-lhe plenas condições de aplicação e de alcance das finalidades a





que se destina. Ao remeter ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, a tarefa de regulamentar aspectos críticos da atividade de desmontagem de veículos, o PLC nº 38, de 2013, também evita, acertadamente, abordar minudências incompatíveis com a generalidade própria das leis.

Embora reconheça igualmente o mérito do PLS nº 353, de 2012, a alínea *a* do inciso II do art. 260 do Regimento Interno do Senado Federal determina que “na tramitação em conjunto [...] terá precedência [...] o projeto da Câmara sobre o do Senado”. De toda forma, o art. 7º do PLC nº 38, de 2013, já obriga a baixa e estabelece prazo para sua execução. Assim, por força regimental, sou obrigado a concluir pela rejeição do PLS em análise.

No tocante à técnica legislativa, o PLC nº 38, de 2013, dispensa reparos, pois se encontra disposto em conformidade com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da elaboração das leis.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 353, de 2012, e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2013, e, no mérito, por sua **aprovação**.

Sala de Reuniões,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**



SF/13954.46545-52