



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2015.

(Apenso: PL nº 3.499/2015, PL nº 3.767/2015, PL nº 5.519/2016, PL nº 6.851/2017, PL nº 7.343/2017 e PL nº 7.525/2017)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Autor: Deputado Jhonatan de Jesus

Relator: Deputado Hugo Leal

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar o *caput* do art. 128 e o § 2º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com o objetivo de permitir a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo e considerar licenciado o veículo, independentemente da existência de débitos relativos a tributos e encargos a ele vinculados. O texto também concede anistia para as multas e penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederem a publicação da Lei que vier a originar-se desta proposta.

O autor da proposta justifica sua iniciativa afirmando que a apreensão de veículo em via pública por débito de IPVA configura abuso do poder de polícia da Administração Pública, sendo ato equivalente a “expulsar, sem qualquer prévio procedimento, o contribuinte de seu lar em caso de inadimplemento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana”.

À presente proposição estão apensadas quatro outras, a saber:

- **PL nº 3.499/2015**, do Sr. Glauber Braga, que altera o § 2º do art. 131 do CTB para retirar a quitação de débitos relativos a tributos da relação de exigências para o licenciamento anual de veículo automotor;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- **PL nº 3.767/2015**, do Sr. Walney Rocha, que revoga o § 2º do art. 262 do CTB e acrescenta § 6º ao mesmo artigo, para excluir o pagamento de pagamento das multas impostas, taxas e encargos como condição para a restituição de veículo apreendido, bem como para impedir a remoção de veículo por débitos tributários ou multas;
- **PL nº 5.519/2016**, do Sr. Ezequiel Fonseca, que inclui entre os requisitos para que o veículo seja considerado licenciado o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, bem como estabelece que o órgão máximo executivo de trânsito da União é competente para coordenar esse ressarcimento quando os danos ocorrerem em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
- **PL Nº 6.851/2017**, Sr. Marcelo Matos, que altera a aplicação da medida administrativa de remoção de veículo para dispor que: quando o proprietário ou condutor do veículo estiver presente, no local da infração, não se dará a remoção do veículo; e que não será devida a diária de permanência em depósito no caso do condutor ou proprietário provar que estava no local e que não lhe foi permitido conduzir o veículo ao depósito;
- **PL nº 7.343/2017**, da Sra. Josi Nunes, que altera o § 2º do art. 131 e o inciso V do art. 230, ambos do CTB para retirar a exigência de pagamento do IPVA para licenciar o veículo, dividir as condutas de registrar e licenciar o veículo e retirar a medida administrativa de remoção do veículo em decorrência da falta de licenciamento anual de veículo automotor; e
- **PL nº 7.525/2017**, do Sr. Cleber Verde, que altera o inciso V do art. 230 do CTB para excluir a infração por falta de licenciamento anual, permanecendo apenas a infração por falta de registro.

Nesta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria chegou a receber parecer favorável, com substitutivo, da Deputada Clarissa Garotinho, o qual não chegou a ser apreciado, em virtude do término da sessão legislativa de 2015. Na sequência, as propostas deverão ser apreciadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), em regime ordinário e conclusivo.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.



II – VOTO DO RELATOR

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (art. 120, *caput*) e licenciado anualmente pelo mesmo órgão que tiver realizado o registro (art. 130, *caput*). O mesmo CTB condiciona a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo (necessária em caso de transferência de propriedade, por exemplo), à quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas (arts. 124, inciso VIII, e 128, *caput*), condição que também vincula o licenciamento (art. 131, § 2º).

É exatamente esse ponto que a maioria dos projetos de lei deseja modificar, permitindo a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo e considerando licenciado o veículo, independentemente da existência de débitos relativos a tributos e encargos a ele vinculados, bem como impedir que o veículo seja removido quando houver débitos tributários ou de multa. Há razões para crer, contudo, que a medida não reúne mérito que recomende sua aprovação na forma como está sendo apresentada.

No caso do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), citado nas justificações das propostas, é importante destacar que, conforme dispõe o art. 155, inciso III, da Constituição Federal, a competência para a sua instituição é dos Estados e do Distrito Federal, constituindo-se em uma das principais fontes de receita desses entes e, também, dos Municípios, vez que parte da arrecadação é rateada entre estes entes, na proporção direta da respectiva frota de veículos registrados. Nesse caso, a eventual perda de arrecadação viria diminuir ainda mais a já combalida capacidade de investimento dos governos.

Desvincular o pagamento do IPVA do licenciamento anual significa, na prática, estimular o não pagamento, uma vez que as alternativas existentes para a garantir a arrecadação, como a inscrição dos devedores no cadastro da dívida ativa, resultam em processos demorados e, até certo ponto, pouco eficazes, visto que muitos contribuintes preferem não recolher o tributo e aguardar eventuais programas de negociação de débitos fiscais, sempre levados a cabo pelas secretarias de fazenda. Trata-se, assim, de um estímulo reverso, isto é, em vez de incentivar uma atitude positiva, que é o pagamento do montante devido, estimula-se a atitude negativa, que é a inadimplência. Lembramos ainda que o não pagamento do IPVA não impede a propriedade do veículo, mas tão somente da circulação em vias públicas.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Cabe destacar ainda que o uso das vias públicas e a organização do trânsito dependem tanto de investimentos quanto do correto cumprimento das normas legais e regulamentares. Somos um dos países que mais mata no trânsito com mais de 40.000 (quarenta mil) pessoas mortas todos os anos mais cerca de 500.000 (quinhentas mil) com sequelas permanentes. Retirar a exigência do pagamento do IPVA será estimular a inadimplência de uma parte da sociedade em detrimento de outra parte que cumpre com suas obrigações e tem consciência de sua responsabilidade como cidadão, em prejuízo à segurança no trânsito.

Pelos mesmos motivos elencados acima, não podemos considerar razoável o não recolhimento ao depósito de veículos que estejam em débitos de tributos e de multas. Se o fizermos, estaremos desestruturando totalmente o sistema de trânsito no país e colocando os Estados e Municípios em situação ainda mais complicada financeiramente, eis que estes são os principais impactados com as medidas propostas. Não podemos esquecer que o art. 262 do CTB, que se pretende alterar pelo PL nº 3.767/2015, foi revogado pela Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, conforme já mencionado.

Pior saída seria acabar com a infração por não estar o veículo licenciado anualmente, como propõe o PL nº 7.525/2017, visto que além de isentar do pagamento do IPVA, também estaria excluindo a exigência de pagamento de multas decorrentes de infrações cometidas por veículos automotores.

No entanto, não obstante o entendimento que não é possível fazer essa desvinculação do IPVA, é razoável que se crie uma alternativa que não ocasione tanto impacto na vida do proprietário e que lhe dê a possibilidade de regularização sem que o veículo seja recolhido a depósito, pelo menos na primeira abordagem em que se constate a irregularidade.

Muitas vezes o vencimento do IPVA é muito próximo do vencimento do licenciamento, podendo gerar dificuldades para os proprietários de veículos automotores, que acabam tendo seus veículos recolhidos pelos órgãos de fiscalização logo que o licenciamento vence, sendo que muitos desses veículos são instrumentos de trabalho, sem os quais sequer o proprietário terá condições de juntar recursos para quitar os débitos pendentes. Tal proposta não prejudica os Estados, tendo em vista que não estamos interferindo no IPVA, que é de responsabilidade estadual, mas tão somente na aplicação da medida administrativa de remoção do veículo que é regra de trânsito. Caso o cidadão não regularize seu veículo e seja abordado novamente num interstício entre 15 dias e 12 meses da data da infração, além de nova multa, o veículo será removido ao depósito.

Quanto à proposta de que se insira a exigência do ressarcimento de danos causados a bens do patrimônio público, conforme dispõe o PL nº 5519/2016,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

entendemos não ser razoável, sendo que esse tipo de ação tem procedimentos distintos das regras processuais do CTB. Existem outros meios de cobrança que podem ser utilizados pelo Poder Público.

Em relação ao PL nº 6.851/2017, é razoável a proposta de que não haja remoção do veículo, nos casos de estacionamento irregular, quando o condutor, ou proprietário, se apresente ao local e se disponha a retirar o veículo imediatamente. Acreditamos que a legislação atual e o substitutivo ora apresentado atendem às preocupações do autor.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **rejeição** do PL nº 5.519/2016 e pela **aprovação** do PL nº 3.498/2015 e de seus apensos, PL nº 3.499/2015, PL nº 3.767/2015, PL nº 6.851/2017, PL nº 7.343/2017 e PL nº 7.525/2017, na forma do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2017.

Deputado **HUGO LEAL** - PSB/RJ
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.498, DE 2015.

(Apenso: PL nº 3.499/2015, PL nº 3.767/2015, PL nº 5.519/2016, PL nº 6.851/2017, PL nº 7.343/2017 e PL nº 7.525/2017)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para dispor sobre a medida administrativa de remoção do veículo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a medida administrativa de remoção de veículo automotor.

Art. 2º Os arts. 230 e 271 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 230.
.....

§ 3º *A medida administrativa de remoção do veículo de que trata o inciso V, no caso de veículo registrado que não esteja devidamente licenciado, somente será aplicada se houver reincidência, nessa conduta, no período de 15 (quinze) dias até 12 (doze) meses após a data da infração.*

§ 4º *O benefício previsto no § 3º somente será concedido se não houver débito de multas vencidas no prontuário do veículo.” (NR)*

“Art. 271.
.....

§ 14. *Não será aplicada a medida administrativa de remoção nos casos previstos nos arts. 182, 184 e 229, quando o condutor ou o proprietário*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

esteja presente ou chegue ao local do cometimento da infração e se disponha a retirar o veículo do local imediatamente, sem prejuízo da penalidade de multa prevista para a conduta verificada.

§ 15. Não será devido o valor referente à remoção e depósito realizados em desacordo com o § 14.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2017.

Deputado **HUGO LEAL** - PSB/RJ
Relator