



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.630, DE 2023

Apensado: PL nº 969/2024

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a possibilidade de realização de vistoria de veículos em qualquer unidade da federação.

Autor: Deputado NICOLETTI

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) o Projeto de Lei (PL) nº 2.630, de 2023, de autoria do nobre Deputado Nicoletti, ao qual se encontra apensado o Projeto de Lei nº 969, de 2024, de autoria do nobre Deputado Delegado Caveira.

A proposição principal, de autoria do Deputado Nicoletti, visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para estabelecer a possibilidade de realização de vistoria de veículos em qualquer unidade da federação, independentemente do local de registro do automóvel.

Para tanto, o projeto propõe o acréscimo de um § 2º ao art. 22 do CTB, com a seguinte redação: "As vistorias e inspeções de que trata o inciso III do caput podem ser realizadas em qualquer unidade da federação, mesmo que distinta da do registro do veículo, devendo ser informadas ao órgão de registro do veículo, nos termos de regulamentação do Contran".





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Zé Trovão - PL/SC

Apresentação: 06/10/2025 16:28:20.560 - CCJC
PRL 1 CCJC => PL 2630/2023

PRL n.1

Em sua justificação, o autor argumenta que a restrição territorial para a realização de vistorias se tornou anacrônica e excessivamente onerosa para o cidadão, especialmente diante da avançada integração sistêmica dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Com a consolidação de bases de dados nacionais, como o Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), e a digitalização da documentação veicular, não subsistem razões técnicas que justifiquem a obrigação de um condutor, que se encontre temporariamente em outro estado, ter de deslocar seu veículo por longas distâncias apenas para cumprir uma exigência administrativa que poderia ser realizada por qualquer órgão executivo de trânsito do país.

Apensado ao projeto original, o PL nº 969, de 2024, de autoria do Deputado Delegado Caveira, também propõe modificações no CTB, porém com foco em um procedimento distinto: a inspeção de segurança veicular.

A proposta visa conferir ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a prerrogativa de regulamentar situações especiais nas quais a inspeção de segurança veicular possa ser realizada de forma remota. A motivação para a medida, conforme exposto na justificação do projeto, decorre de um problema de acessibilidade e capilaridade da rede de serviços. Em regiões de grande extensão territorial e baixa densidade demográfica, como a Amazônia Legal, a quantidade de Instituições Técnicas Licenciadas (ITL) é insuficiente para atender à demanda. Isso obriga proprietários de veículos específicos, como caminhões com carroceria basculante que necessitam de inspeções periódicas, a percorrer centenas de quilômetros para ter acesso ao serviço, gerando custos elevados e dificuldades logísticas.

É fundamental, para a correta análise da matéria, distinguir a natureza dos procedimentos abordados por cada projeto. A vistoria, objeto do PL 2630/2023, é um ato administrativo de verificação da conformidade de um veículo com suas características originais de fábrica, a autenticidade de sua identificação (chassi, motor) e a presença dos equipamentos obrigatórios, sendo comumente exigida em processos de transferência de propriedade ou de localidade de registro. A inspeção de segurança veicular, por sua vez, é um exame técnico aprofundado e periódico das condições de segurança de componentes e sistemas específicos do veículo, como freios, suspensão e emissão de poluentes. As proposições, portanto, não são redundantes; são complementares, pois atacam, com soluções legislativas distintas e adequadas a cada





caso, dois gargalos diferentes no sistema de trânsito: um de natureza burocrática e geral (PL 2630) e outro de natureza técnica e específica (PL 969).

As proposições foram distribuídas para análise de mérito na Comissão de Viação e Transportes (CVT) e para análise de admissibilidade nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na Comissão de Viação e Transportes, em 22/05/2024, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Hugo Leal (PSD-RJ), pela aprovação deste e do PL 969/2024, apensado, com substitutivo e, em 14/08/2024, aprovado o parecer.

No parecer da CVT, o Relator Deputado Hugo Leal destacou que tanto a permissão para vistorias em trânsito quanto a possibilidade de inspeções remotas em casos especiais representam medidas de desburocratização que reduzem custos para os cidadãos sem comprometer a segurança viária. Reconhecendo a pertinência e a complementaridade das propostas, o relator propôs um Substitutivo para acomodar ambas as medidas em um único texto legislativo, o qual foi adotado por aquela Comissão.

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões, em conformidade com o art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). O regime de tramitação é o ordinário, nos termos do art. 151, inciso III, do mesmo diploma regimental. Cumpre ressaltar que, conforme o art. 54 do RICD, o parecer desta CCJC sobre a constitucionalidade e a juridicidade da matéria é de natureza terminativa.

À proposição principal e ao seu projeto apensado não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A. Da Competência da Comissão

A competência desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para a análise da matéria em apreço está expressamente delineada nos artigos 32,





inciso IV, alínea 'a', e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. A análise a ser empreendida abrange os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Conforme o art. 54, inciso I, do RICD, o parecer desta CCJC sobre a constitucionalidade e a juridicidade da matéria é de natureza terminativa, o que confere a esta análise um caráter decisivo para a regular tramitação do projeto.

B. Análise da Constitucionalidade, Juridicidade e Boa Técnica Legislativa

As proposições em exame, tanto em suas versões originais quanto na forma do Substitutivo aprovado pela CVT, revelam-se plenamente admissíveis sob os prismas constitucional, jurídico e de técnica legislativa.

1. Da Constitucionalidade Formal

No que tange à constitucionalidade formal, a análise recai sobre a competência legislativa da União para tratar do tema, sobre a legitimidade da iniciativa parlamentar e sobre a eleição da espécie legislativa adequada para veicular a inovação normativa.

A competência legislativa para dispor sobre a matéria insere-se, de forma inequívoca, na esfera privativa da União para legislar sobre "trânsito e transporte", conforme estipulado no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. O Código de Trânsito Brasileiro é uma lei federal que estabelece um sistema nacional, cuja normatização e uniformização são de responsabilidade do Congresso Nacional. As proposições em tela visam, precisamente, a alterar esse diploma legal, exercendo a competência que a Carta Magna outorga à União. E, por fim, a lei ordinária é a espécie legislativa adequada, uma vez que não há imposição constitucional de que a matéria seja veiculada em lei complementar ou outra classe normativa.

Quanto à iniciativa parlamentar, poder-se-ia cogitar, em uma análise superficial, de eventual vício de iniciativa, sob o argumento de que as proposições





interferem na organização e no funcionamento de órgãos da administração pública estadual (os Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRANs), matéria cuja disciplina poderia ser entendida como de iniciativa reservada ao Chefe do Poder Executivo, nos termos do art. 61, § 1º, II, da Constituição.

Contudo, tal alegação não prospera. A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) é pacífica no sentido de que a reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo se restringe às matérias que tratam especificamente do regime jurídico dos servidores públicos (criação de cargos, alteração de remuneração, plano de carreira) e da estrutura ou atribuições de seus órgãos. As proposições em análise não adentram esse núcleo restrito. Elas não criam, extinguem ou modificam a estrutura dos DETRANs, nem alteram o regime jurídico de seus servidores. O que se propõe é a modificação de um procedimento administrativo aplicável aos cidadãos no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito, com o objetivo de otimizar a prestação de um serviço.

Conforme a tese fixada pelo STF no Tema 917 de Repercussão Geral, “não usurpa a competência privativa do chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a administração pública, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos”. Assim sendo, uma lei que não cria despesa e apenas racionaliza um procedimento, como no caso em tela, está plenamente albergada pela iniciativa parlamentar geral. Portanto, a iniciativa é plenamente constitucional.

2. Da Constitucionalidade Material

Do ponto de vista da constitucionalidade material, as proposições não apenas são compatíveis com a Carta Magna, mas também promovem ativamente princípios fundamentais da Administração Pública nela inscritos.

A justificação do PL 2.630/2023 menciona explicitamente a evolução tecnológica e a integração sistêmica dos órgãos de trânsito como fundamento para a mudança. Este argumento encontra ressonância direta no princípio da

Eficiência, consagrado no caput do art. 37 da Constituição Federal. Manter uma restrição territorial para vistorias, quando já existe uma base de dados





nacional (Renavam) que permite a comunicação instantânea entre os DETRANs de todas as unidades federativas, representa uma clara ofensa a esse princípio. A norma atual, nesse contexto, tornou-se irrazoável e desproporcional, impondo um ônus excessivo ao cidadão (custos de deslocamento, perda de tempo) sem um correspondente ganho para a segurança jurídica ou viária.

Da mesma forma, o PL 969/2024, ao buscar soluções para a falta de capilaridade dos serviços de inspeção técnica, também se alinha ao princípio da Eficiência e ao direito fundamental de acesso aos serviços públicos. Ao permitir que o Contran regulamente inspeções remotas, o projeto viabiliza que o Estado cumpra sua função fiscalizatória de forma mais racional e menos gravosa para o administrado, garantindo que a segurança veicular seja verificada sem impor barreiras geográficas e econômicas proibitivas.

Ambas as propostas, portanto, materializam o ideal de uma administração pública menos burocrática, mais ágil e focada no cidadão, em perfeita sintonia com os princípios constitucionais que regem a atuação do Estado.

3. Da Juridicidade

As proposições demonstram plena juridicidade. As alterações propostas são direcionadas corretamente ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997), diploma legal pertinente à matéria. Não há conflito com outras leis de hierarquia igual ou superior, nem com princípios gerais do direito. As mudanças se integram de forma harmoniosa à estrutura do Sistema Nacional de Trânsito, aprimorando seu funcionamento sem criar antinomias ou lacunas no ordenamento jurídico.

4. Da Boa Técnica Legislativa

Quanto à técnica legislativa, observa-se que as proposições e o substitutivo, em linhas gerais, atendem aos ditames de redação normativa e legística estabelecidos pela Lei Complementar nº 95, de 1998.





Cumpre assinalar, todavia, que o projeto principal (PL nº 2.630/2023) pretendia possibilitar a realização de vistoria e inspeção veicular em qualquer unidade da Federação, mediante a inclusão de um § 2º no art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ocorre que a Lei nº 14.599, de 2023, já inseriu um § 2º no referido dispositivo, dispondo sobre a competência dos órgãos e entidades de trânsito para fiscalização, autuação e aplicação de medidas administrativas e penalidades.

Dessa forma, o meio tecnicamente adequado para introduzir a alteração pretendida pela proposição seria a inclusão de um § 3º ao art. 22 do CTB, e não de um novo § 2º. Tal vício de técnica legislativa, de natureza meramente formal, é corrigido pelo substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes (CVT), que já considerou a modificação legislativa anteriormente promovida pela Lei nº 14.599, de 2023.

C. Conclusão do Voto

Ante o exposto, e considerando que as proposições em análise se conformam com os preceitos da Constituição Federal, com o ordenamento jurídico vigente e com as normas de boa técnica legislativa, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.630, de 2023 e do Projeto de Lei nº 969, de 2024, apensado, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator

