

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2024

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade por penalidades atribuídas a veículo objeto de transferência de propriedade.

Autor: Deputado PEDRO JR

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) o Projeto de Lei (PL) n. 3.509, de 2024, de autoria do nobre Deputado Pedro Jr.

A proposição original tem por objetivo alterar o art. 257 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) –, mediante o acréscimo do § 12. A alteração visa a assegurar que, nos casos de transferência de propriedade de veículo, as penalidades decorrentes de infrações cometidas pelo antigo proprietário, mas lançadas no Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf) somente após a efetivação da transferência, sejam desvinculadas do veículo e, por conseguinte, do novo proprietário, permanecendo vinculadas exclusivamente ao prontuário do real infrator.



Em sua justificação, o autor argumenta que a medida busca solucionar uma recorrente fonte de insegurança jurídica e injustiça que afeta compradores de veículos. Atualmente, devido aos prazos administrativos para o processamento e registro de infrações, é comum que penalidades cometidas pelo antigo proprietário só apareçam no sistema meses após a venda, onerando indevidamente o novo dono e gerando litígios desnecessários. A proposta, portanto, visa a conferir maior transparência e justiça às transações veiculares, alinhando a responsabilidade administrativa à conduta efetivamente praticada.

A matéria foi distribuída, em caráter conclusivo, à Comissão de Viação e Transportes (CVT) e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), tramitando em regime ordinário.

Na Comissão de Viação e Transportes, em 09/12/2024, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Gilberto Abramo (REPUBLIC-MG), pela aprovação deste, e da Emenda 1/2024 da CVT e, em 11/12/2024, aprovado o parecer.

A referida emenda propôs o acréscimo de dois parágrafos ao art. 257 do CTB. O § 12, em linha com a proposição original, estabelece a desvinculação das penalidades lançadas postumamente à transferência. Adicionalmente, o § 13 estende a responsabilidade ao arrendatário em operações de arrendamento mercantil (*leasing*) e dispõe sobre os efeitos contra terceiros do registro da baixa de contratos de arrendamento ou alienação fiduciária junto ao órgão de trânsito.

Encerrada a análise na CVT, a matéria foi remetida a este colegiado para o exame de sua admissibilidade.

No prazo regimental, foi apresentada nesta Comissão a EMC nº 1/2025, de autoria do Sr. Vinicius Carvalho. A citada emenda busca aprimorar a juridicidade e a técnica legislativa do texto original, reorganizando seu conteúdo em três parágrafos (§§ 12, 13 e 14) do art. 257 do Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de conferir ao projeto maior clareza



normativa e alinhamento com a legislação vigente, especialmente com a Lei nº 11.882/2008.

A proposição em análise não possui apensados.

É o relatório.



II - VOTO DA RELATORA

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. Compete a este colegiado, portanto, a análise da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa da proposição.

Cumprе ressaltar que o parecer desta CCJC sobre a constitucionalidade e a juridicidade da matéria é de natureza terminativa, nos termos do art. 54, inciso I, do RICD, o que confere a esta análise um caráter decisivo para a regular tramitação do projeto.

B. Análise de Admissibilidade

1. Da Constitucionalidade

Sob o prisma da **constitucionalidade formal**, a proposição não apresenta óbices. A competência para legislar sobre trânsito e transporte é privativa da União, conforme estabelece o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar, por sua vez, é legítima, uma vez que o tema não se enquadra nas hipóteses de iniciativa reservada a outros Poderes, elencadas no art. 61 da Carta Magna.

No que tange à **constitucionalidade material**, a proposição não apenas se mostra compatível com a Lei Maior, mas também a fortalece. A prática administrativa que o projeto visa a corrigir, ao imputar ao novo proprietário a responsabilidade por infração cometida por terceiro, afronta diretamente o princípio da individualização da pena, consagrado no art. 5º,



inciso XLV, da Constituição, segundo o qual "nenhuma pena passará da pessoa do condenado". Embora se trate de sanção administrativa, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal tem estendido a aplicação desse princípio às penalidades de natureza não criminal, por se tratar de uma garantia fundamental.

Ademais, a vinculação de um débito imprevisto e de responsabilidade alheia ao bem adquirido pelo novo proprietário representa uma limitação indevida ao seu direito de propriedade, garantido pelo art. 5º, inciso XXII, da Constituição. Tal prática gera um quadro de insegurança jurídica que é incompatível com os postulados do Estado Democrático de Direito. Ao assegurar que a penalidade seja vinculada ao prontuário do real infrator, o projeto promove a justiça, a segurança jurídica nas relações negociais e a efetividade dos princípios constitucionais mencionados.

2. Da Juridicidade

A proposição demonstra plena conformidade com o ordenamento jurídico pátrio. A análise da juridicidade da matéria passa pela correta qualificação da natureza da multa de trânsito. Diferentemente das obrigações *propter rem* (como o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU), que acompanham o bem independentemente de quem seja seu titular, as penalidades por infrações de trânsito possuem natureza punitiva e, portanto, caráter pessoal (*intuitu personae*). Devem, por conseguinte, recair sobre o indivíduo que praticou o ato ilícito.

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) tem se consolidado no sentido de que, embora o art. 134 do CTB preveja a responsabilidade solidária do antigo proprietário pelas penalidades impostas até a data da comunicação da venda, a responsabilidade principal é do infrator. O que o projeto propõe é uma solução legislativa para uma lacuna específica: a das infrações cujo lançamento no sistema ocorre tardiamente, após a transferência já ter sido concluída de boa-fé.



Dessa forma, ao positivar a desvinculação da penalidade do veículo e sua correta imputação ao prontuário do infrator, o projeto alinha o Código de Trânsito Brasileiro à melhor doutrina e à jurisprudência, corrigindo uma distorção administrativa que, na prática, confere à multa de trânsito um caráter de obrigação *propter rem* que não lhe é próprio. A medida é, portanto, juridicamente hígida e recomendável.

3. Da Técnica Legislativa

O Projeto de Lei n. 3.509, de 2024, assim como a Emenda n. 1, aprovada na Comissão de Viação e Transportes, são em geral de boa técnica legislativa e buscam aprimorar o arcabouço normativo do trânsito. Contudo, no exercício de sua competência de zelar pela clareza, precisão e ordem lógica das normas, esta Comissão identifica a oportunidade de aperfeiçoar a redação do texto aprovado na CVT, a fim de conferir-lhe maior rigor técnico e sistêmico.

A Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, estabelece em seu art. 11, inciso III, alínea 'b', que se deve "restringir o conteúdo de cada artigo da lei a um único assunto ou princípio". Este preceito visa a garantir a clareza e a unidade temática de cada dispositivo legal.

A Emenda n. 1 da CVT, ao propor o acréscimo dos §§ 12 e 13 ao art. 257 do CTB, aglutinou no § 12 duas matérias distintas: (i) a responsabilidade do real infrator em relação a penalidades lançadas no Renainf após a efetivação da transferência do veículo; e (ii) a responsabilidade do arrendatário e financiado em contratos de arrendamento mercantil ou alienação fiduciária. Embora correlatas, essas disposições tratam de situações jurídicas com efeitos e escopos diferentes, merecendo, para fins de clareza e precisão normativa, tratamento em parágrafos distintos.

A EMC nº 1/2025, de autoria do Sr. Vinicius Carvalho, alertou sobre a necessidade de se proceder aos ajustes de técnica legislativa supracitados, propondo texto normativo com a finalidade de conferir ao projeto



maior clareza normativa. No entanto, haja vista a existência de pequeno deslize na supracitada EMC nº 1/2025 – no § 12, utiliza-se a expressão “Em relação ao inciso I do parágrafo anterior”, em vez de citar que se trata de “caso de transferência de propriedade do veículo”, o que prejudica a clareza e precisão do dispositivo –, apresentaremos Subemenda de técnica legislativa à Emenda nº 1 aprovada na CVT.

Nesse sentido, a Subemenda de técnica legislativa aprimora a redação da Emenda nº 1 aprovada na CVT, aproveitando a contribuição da EMC nº 1/2025, de autoria do Sr. Vinicius Carvalho, distribuindo as matérias em parágrafos distintos (§§ 12, 13 e 14), de modo que cada um verse sobre um único comando normativo, em plena conformidade com as diretrizes da Lei Complementar nº 95, de 1998. Tal ajuste não modifica o mérito da proposta, mas confere ao texto final maior qualidade redacional, facilitando sua interpretação e aplicação futuras.

Além disso, A Subemenda de Redação visa sanar lapso manifesto e aprimorar a técnica legislativa do texto aprovado, garantindo a clareza e a precisão exigidas pelo art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998.

A inclusão da expressão “ou de alienação fiduciária” e “ou financiados” no § 12 é medida imperativa para manter a coesão textual e o paralelismo jurídico com o § 13 do mesmo artigo, que cita expressamente ambos os institutos. A omissão no § 12 gera uma ambiguidade inaceitável, podendo levar à interpretação equivocada de que o legislador pretendeu, sem qualquer motivo razoável, excluir a alienação fiduciária da regra de responsabilização pessoal do condutor.

Ressalte-se que tal ajuste não constitui alteração de mérito, mas mera explicitação da norma para fins de clareza. Pela interpretação sistêmica do ordenamento jurídico — notadamente o art. 257, § 3º, do CTB e a própria natureza do contrato de alienação fiduciária —, a responsabilidade pelas infrações já recai inequivocamente sobre o devedor fiduciante, único detentor da posse direta, do uso e da guarda do veículo. O credor fiduciário, titular apenas da propriedade resolúvel para fins de garantia, não possui ingerência sobre a circulação do bem. Portanto, a redação proposta apenas



declara texto expresso o que já decorre da sistemática legal, evitando controvérsias administrativas.

Ademais, a manutenção do texto original feriria a lógica jurídica ao permitir interpretação que impusesse tratamento diferenciado para situações fáticas idênticas. Tanto no arrendamento mercantil quanto na alienação fiduciária, o detentor da posse direta é o devedor. Conferir tratamento legal diferenciado — ou permitir tal interpretação pela obscuridade ou omissão do texto — resultaria em inconstitucionalidade por afronta ao princípio da isonomia, discriminando injustificadamente institutos que devem receber a mesma proteção legal quanto à imputação de penalidades ao real infrator.

Assim sendo, o Projeto de Lei n. 3.509, de 2024, com as emendas a ele apresentadas, adotando-se a alteração proposta na subemenda abaixo, respeitam as normas de redação normativa e legística contidas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

C. Conclusão

Ante o exposto, o voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** do Projeto de Lei nº 3.509, de 2024, da Emenda nº 1 da Comissão de Viação e Transportes, com a Subemenda de Técnica Legislativa em anexo, e da Emenda nº 1, apresentada nesta CCJC.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2025.

Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2024

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade por penalidades atribuídas a veículo objeto de transferência de propriedade.

SUBEMENDA DE TÉCNICA LEGISLATIVA Nº

Dê-se à Emenda nº 1, adotada pela Comissão de Viação e Transportes, a seguinte redação:

“Art. 2º O art. 257 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 12, 13 e 14:

Art. 257.
.....
.

§ 12. No caso de transferência de propriedade do veículo, as penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário e lançadas no Renainf após a efetivação da transferência junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal serão desvinculadas do veículo e, conseqüentemente, do novo proprietário e ficarão vinculadas ao prontuário do real infrator.

§ 13. Em se tratando de operação de arrendamento mercantil ou que envolva alienação fiduciária, as penalidades indicadas serão igualmente atribuídas aos arrendatários ou financiados, na qualidade de reais infratores.

§ 14. Para os efeitos do art. 6º da Lei nº 11.882, de 23 de dezembro de 2008, o registro da baixa de contrato de arrendamento mercantil ou de alienação fiduciária perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal produz efeitos contra terceiros. (NR)”



Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2025.



Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

