



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.509-B, DE 2024

(Do Sr. Pedro Jr)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e da emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. GILBERTO ABRAMO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, da emenda da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda; e da emenda apresentada nesta comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Emenda apresentada
- Parecer da relatora
- Subemenda oferecida pela relatora
- Parecer da Comissão
- Subemenda adotada pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. PEDRO JR)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a responsabilidade por penalidades atribuídas a veículo objeto de transferência de propriedade.

Art. 2º O art. 257 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 12:

“Art. 257.

.....

.

§ 12. No caso de transferência de propriedade do veículo, as penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário e eventualmente 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.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO



Não raras vezes, vendedores e compradores de veículo se deparam com situações desagradáveis durante os trâmites para a transferência de propriedade por ocasião do lançamento de penalidades no Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), relativas a infrações cometidas antes da efetivação da transferência junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, responsável pelo registro do veículo.

Ocorre que, conforme previsto no § 6º do art. 282 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a autoridade de trânsito tem, no máximo, caso haja interposição de defesa prévia, 360 dias após a data do cometimento da infração para lançar a penalidade no Renainf e, conseqüentemente, expedir a notificação da penalidade ao infrator. Se o veículo vier a ser vendido durante esse prazo, é possível que haja infrações cuja defesa prévia ainda não tenha sido julgada e, por conseguinte, a respectiva notificação de penalidade ainda não tenha sido expedida e a penalidade ainda não conste no Renainf. Quando isso ocorre, o vendedor e, muito menos, o comprador têm conhecimento dessa infração e a transferência de propriedade se concretiza sem nenhum problema.

No entanto, a dor de cabeça vem algum tempo depois, geralmente quando o novo proprietário vai licenciar o veículo no ano seguinte ou, antes disso, quando vai vendê-lo. Do nada, surge a misteriosa multa no prontuário do veículo, juntamente com a dúvida sobre de quem é a responsabilidade pela infração. Muitas vezes, a transação comercial é feita por meio de agência de veículos seminovos. Nesses casos, a situação é ainda pior, pois envolve mais um ator na história e, em várias situações, o antigo proprietário se exime de assumir a responsabilidade pela multa, alegando que a agência já cobrou tudo que era devido no ato da transação e que não deve mais nada.

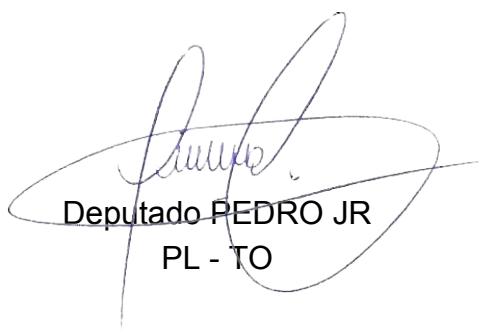
Para resolver essa questão, propomos que a solução para esse conflito concreto e recorrente esteja expressamente prevista no CTB, atribuindo ao antigo proprietário (real infrator) a responsabilidade por penalidades aplicadas a infrações cometidas antes da efetivação da transferência junto ao órgão de trânsito, independentemente de a penalidade ter sido lançada no Renainf após esse marco temporal. Pela proposta, nesse



caso específico, a penalidade deixa de ser vinculada ao veículo e, consequentemente, ao novo proprietário, que não tem nada a ver com isso.

Ante o exposto, com a certeza de que aprimoraremos ainda mais nossa legislação de trânsito, no sentido de tornar os complexos processos de trânsito mais simples e mais justos, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2024.



Deputado PEDRO JR
PL - TO





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503
--	---

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

Apresentação: 26/11/2024 11:36:27.840 - CVT
EMC 1/2024 CVT => PL 3509/2024
EMC n.1/2024

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se, ao art. 2º do Projeto a seguinte redação:

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

“Art. 257:..... .

.....

§ 12. No caso de transferência de propriedade do veículo, as penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário e eventualmente 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 e, em se tratando de operação de arrendamento mercantil, as penalidades indicadas serão igualmente atribuídas aos arrendatários na qualidade de real infrator” (NR)

§ 13. 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)

JUSTIFICAÇÃO

O projeto é pertinente e merece o apoio desta Casa ao apontar mecanismo para pacificar uma fonte de grande transtorno para os brasileiros.

Nessa esteira, é preciso considerar não apenas a condição de proprietário para atribuição das infrações de trânsito, mas os reais infratores que podem assumir outras naturezas específicas, como a de mero condutor (quando há a devida



comunicação realizada ao órgão de trânsito) e arrendatário que é o real infrator nos casos de veículos objeto de arrendamento mercantil.

Tais hipóteses não foram consideradas na redação original, motivo que nos leva a propor a presente emenda.

Também é oportuno ampliar a segurança jurídica dessas transferências de propriedade.

Por isso, submetemos ao nobre relator e demais pares a presente emenda.

Sala da Comissão, de novembro de 2024.

Datado e assinado digitalmente

Deputado VINICIUS CARVALHO
Republicanos-SP



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

RELATOR: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - PARECER

Passamos a analisar o presente projeto de lei que tem por objetivo modificar o art. 257 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer condições para a transferência de propriedade de veículos em relação às penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário.

A citada proposição, além desta Comissão de Viação e Transportes, será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Durante o prazo regimental, foi oferecida a EMC nº 1/2024 – CVT pelo nobre Deputado Vinicius Carvalho.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Alerta o ilustre autor da presente proposição, Deputado Pedro Jr. a respeito dos transtornos vividos por compradores de veículos que se deparam, tempos após a compra, com multas relacionadas ao bem de responsabilidade do proprietário anterior e que, por algum motivo, não foram equacionadas.



A proposição, portanto, visa assegurar a vinculação dessas pendências ao prontuário do real infrator.

A medida é justa e merece o nosso apoio.

Não se justifica que o comprador que cumpriu todas as determinações legais seja surpreendido com débitos anteriores à compra principalmente quando é uma exigência à transferência da propriedade que todas as dívidas relacionadas ao veículo estejam quitadas.

A proposição apresenta medida saudável e oportuna.

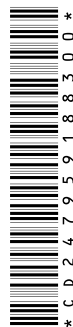
O mesmo podemos dizer em relação à EMC nº 1/2024 – CVT que aperfeiçoa o projeto ao mencionar outros casos nos quais a propriedade envolve pessoa jurídica que, por sua natureza, também exigem a identificação dos reais infratores, adicionando a baixa de operações relacionadas aos veículos para produção de efeitos perante terceiros. Com a medida, aumenta-se a segurança jurídica em prol do comprador de boa fé e que cumpriu as exigências para a devida transferência de propriedade.

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.509/2024 e da EMC nº 1/2024 apresentada neste Colegiado.

Sala da Comissão, de dezembro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO

Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.509/2024 e da Emenda nº 1 da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gilberto Abramo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa e Luiz Fernando Faria - Vice-Presidentes, Airton Faleiro, Alex Santana, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Diego Andrade, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Marco Brasil, Rosana Valle, Rubens Otoni, Zé Trovão, Antonio Carlos Rodrigues, Beбето, Cobalchini, Filipe Martins, Hugo Leal, Jonas Donizette, Luciano Vieira, Márcio Honaiser, Maurício Carvalho, Nicoletti, Ricardo Ayres e Rodrigo de Castro.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2024

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

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.

Dê-se, ao art. 2º do Projeto a seguinte redação:

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

“Art. 257.....

§ 12. No caso de transferência de propriedade do veículo, as penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário e eventualmente 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 e, em se tratando de operação de arrendamento mercantil, as penalidades indicadas serão igualmente atribuídas aos arrendatários na qualidade de real infrator. (NR).

§ 13. 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

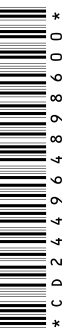
ou de alienação fiduciária perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal produz efeitos contra terceiros.” (NR)

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente

Apresentação: 11/12/2024 16:47:24.763 - CVT
EMC-A 1 CVT => PL 3509/2024

EMC-A n.1



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.

EMENDA (DE JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA)

Dê-se ao art. 2º do Projeto a seguinte redação:

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

Art. 257.....

.....

§ 12. Em relação ao inciso I do parágrafo anterior, as penalidades decorrentes de infrações de trânsito atribuídas ao antigo proprietário e eventualmente 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 ficando 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)

JUSTIFICAÇÃO

No que toca à juridicidade, observa-se que tanto a matéria do Projeto quanto a Emenda 1/2024 CVT, não transgridem os princípios gerais do direito que formam o sistema jurídico pátrio. No entanto, cabe ajuste para, por



exemplo, reproduzir no § 12 o que está disposto no § 13 oferecido pela CVT no tocante à alienação fiduciária, harmonizando com a Legislação em vigor.

No que concerne à técnica e à redação legislativa acreditamos haver espaço para aperfeiçoamento sob a égide da Lei Complementar nº 95, de 1998 e em respeito à legística. Nesse aspecto, entendemos ser pertinente a partilha, em dois dispositivos (§§ 12 e 13) o teor original do § 12 conferindo, inclusive, maior clareza.

Para tanto, submetemos à nobre relatora e demais pares.

Sala da Comissão, de de 2025.

Datado e assinado digitalmente

Deputado VINICIUS CARVALHO
Republicanos-SP



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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.509/2024, da Emenda da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda, e da Emenda nº 1/2025 apresentada nesta comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Felipe Francischini, Claudio Cajado e Capitão Alberto Neto - Vice-Presidentes, Alfredo Gaspar, Aluisio Mendes, Carlos Jordy, Cezinha de Madureira, Coronel Assis, Daiana Santos, Daniel Freitas, Defensor Stélio Dener, Delegado Éder Mauro, Delegado Fabio Costa, Delegado Marcelo Freitas, Dr. Jaziel, Eunício Oliveira, Fernanda Melchionna, Gisela Simona, Helder Salomão, José Guimarães, José Rocha, Leur Lomanto Júnior, Lídice da Mata, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Mauricio Marcon, Mersinho Lucena, Nikolas Ferreira, Olival Marques, Orlando Silva, Pastor Eurico, Patrus Ananias, Pedro Campos, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Zé Trovão, Alencar Santana, Cabo Gilberto Silva, Chris Tonietto, Cleber Verde, Clodoaldo Magalhães, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Erika Kokay, Flávio Nogueira, Hildo Rocha, Hugo Leal, José Medeiros, Julia Zanatta, Julio Cesar Ribeiro, Lafayette de Andrada, Laura Carneiro, Luiz Gastão, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marussa Boldrin, Nilto Tatto, Pedro Lupion, Professora Luciene



Cavalcante, Rafael Brito, Sargento Portugal, Soraya Santos, Tabata Amaral e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 09 de dezembro de 2025.

Deputado PAULO AZI
Presidente

Apresentação: 10/12/2025 16:05:20.303 - CCJC
PAR 1 CCJC => PL 3509/2024
DAD n 1





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**SUBEMENDA ADOTADA PELA CCJC
À EMENDA DA CVT
AO PROJETO DE LEI Nº 3.509, DE 2014**

Apresentação: 10/12/2025 16:05:28.143 - CCJC
SBE-A 1 CCJC => EMC-A 1 CVT => PL 3509/2024

SBE-A n.1

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.

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)”





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2025.

Deputado PAULO AZI
Presidente

Apresentação: 10/12/2025 16:05:28.143 - CCJC
SBE-A 1 CCJC => EMC-A 1 CVT => PL 3509/2024

SBE-A n.1

