



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

Apresentação: 16/06/2026 17:52:27.110 - CCJC
PRL 1 CCJC => PL 1994/2025

PRL n.1

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.994, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para garantir a responsabilidade do proprietário anterior pelo pagamento de multas de trânsito incidentes sobre o veículo transferido, e estabelece medidas complementares para a transparência e eficiência na transferência de propriedade de veículos.

Autor: Deputado PEDRO AIHARA

Relator: Deputado LAFAYETTE DE ANDRADA

I - RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o Projeto de Lei nº 1.994, de 2025, de autoria do Deputado Pedro Aihara, objetiva alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para garantir a responsabilidade do proprietário anterior pelo pagamento de multas de trânsito incidentes sobre o veículo transferido, e estabelece medidas complementares para a transparência e eficiência na transferência de propriedade de veículos.

O autor da proposta argumenta em sua justificção que “a proposta busca garantir que os débitos de multas de trânsito incidentes sobre o veículo transferido, resultantes de infrações cometidas em data anterior à transferência, sejam cobrados diretamente do proprietário anterior, evitando



* C D 2 6 2 7 2 5 3 6 7 6 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

que o novo proprietário seja onerado financeiramente por infrações cometidas por terceiros”.

O Projeto tramita em regime ordinário (art. 151, III, RICD) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões (art. 24, II, RICD), tendo sido distribuído às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na Comissão de Viação e Transportes - CVT, o Projeto foi analisado quanto ao mérito e restou aprovado o relatório em 11/03/2026, pela aprovação da proposição principal, da Emenda 1/2025 apresentada na Comissão no prazo regimental, e da Emenda ao substitutivo, na forma de um novo substitutivo.

Vieram as propostas a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise exclusivamente quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e de técnica legislativa.

No prazo regimental, foram apresentadas 2 emendas nesta CCJC. A EMC nº 1/2026, de autoria do Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança, e a EMC nº 2/2026, de autoria do Deputado Vinicius Carvalho, objetivam igualmente suprimir o § 8º do art. 124 da Lei nº 9.503/1997.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em comento vem a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise dos aspectos constitucional, jurídico e de técnica legislativa (nos termos do disposto no art. 54, inciso I, e art. 139, inciso II, “c”, RICD).





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

Em relação à constitucionalidade formal, analisamos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e à adequação da espécie normativa.

Nesse sentido, a proposição não apresenta vícios. A matéria insere-se na competência legislativa privativa da União para legislar sobre trânsito (art. 22, XI, CF/88). Ou seja, apenas leis federais podem criar, extinguir ou alterar infrações e penalidades nessas áreas. Estados e Municípios não podem, por exemplo, criar uma nova multa de trânsito ou alterar o valor de uma infração federal.

Quanto à iniciativa, inexistente reserva em favor de outro Poder, sendo legítima a deflagração do processo legislativo por membro do Congresso Nacional. Portanto, é legítima a iniciativa parlamentar, prevista na regra geral do art. 61, *caput*, da CF/88.

Sobre a escolha de lei ordinária para veicular a matéria, inicialmente, importa esclarecer que o Projeto de Lei nº 1.994, de 2025, originalmente destinado a tratar da responsabilidade pelo pagamento de multas de trânsito em veículos transferidos, recebeu substitutivo na Comissão de Viação e Transportes (CVT).

O novo texto aglutinou duas matérias distintas:

- (i) a alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para desvincular multas anteriores à transferência do novo proprietário; e
- (ii) a recriação de um seguro obrigatório de responsabilidade civil (nos moldes do antigo DPVAT).

Quanto a alteração inicialmente pretendida no Código de Trânsito Brasileiro, relacionada à responsabilidade civil relacionada às multas de trânsito, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

ordinária, pois não há exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para a disciplina do assunto.

Então, a parte do substitutivo que altera os art. 124, art. 131, art. 257, art. 282 e art. 290-B do CTB é constitucional. Sob o prisma da técnica legislativa e juridicidade, esta seção da proposta é irrepreensível e meritória, pois protege o comprador de boa-fé.

Entretanto, o substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes inseriu uma proposta de instituição de contribuição e regras de funcionamento de um seguro obrigatório por meio de lei ordinária. O art. 3º do substitutivo, que altera o Decreto-Lei nº 73/1966 para instituir um novo seguro obrigatório de responsabilidade civil, padece de vício formal insanável. Conforme o art. 192 da Constituição Federal, a regulação do sistema financeiro, incluindo o setor de seguros, deve ser veiculada por Lei Complementar. Por arrastamento, o §8º inserido no art. 131 também se mostra inconstitucional.

Em que pese a boa intenção do relator na CVT, que argumenta que “atualmente inexistente seguro obrigatório que assegure indenizações às vítimas de acidentes de trânsito, o que além de prejudicial às próprias vítimas e aos sistemas públicos de saúde, também gera insegurança jurídica às partes e sobrecarrega o Poder Judiciário”, a proposta é, portanto, inconstitucional por tratar-se de matéria reservada pelo constituinte à lei complementar.

A despeito da relevância social do tema, cabe a esta Comissão zelar pela estrita observância do processo legislativo constitucional. No caso em tela, verifica-se óbice intransponível de natureza formal.

A matéria objeto da proposição envolve a estruturação de sistema financeiro e de seguros, além de instituir contribuição de natureza parafiscal. O Supremo Tribunal Federal (a exemplo da ADI 6262), em jurisprudência consolidada, e a própria Constituição Federal (art. 192, CF/88), estabelecem que a regulação do sistema financeiro e das instituições de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

seguros, que seria um subsistema financeiro, deve ser veiculada por Lei Complementar.

É notória a questão da ausência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos automotores hoje no Brasil. Desde a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores, o DPVAT deixou de ser cobrado em 2021, após decisão do Conselho Nacional de Seguros Privados.

O seguro foi recriado pelo governo federal sob a denominação de Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito – SPVAT, pela Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024. Entretanto, o referido diploma acabou sendo revogado em definitivo ainda em 2024, com a aprovação da Lei Complementar nº 211, de 31 de dezembro de 2024.

Por sua natureza de seguro obrigatório e compulsório, possui características que exigem a estabilidade e o quórum qualificado da lei complementar para sua disciplina. A tentativa de recriar tal instituto via lei ordinária configura vício de inconstitucionalidade formal por desrespeito à reserva de lei complementar.

Ademais, ressalte-se que a recente Lei Complementar nº 211/2024 já tratou da matéria fiscal e financeira correlata, reforçando o entendimento de que qualquer alteração ou recriação de seguros obrigatórios desta magnitude deve observar o mesmo rito e espécie normativa.

Dessa forma, sem adentrar na análise do mérito da proposta, que nos parece relevante, resta patente a inadequação da via eleita dessa parte do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

No que diz respeito ao exame da constitucionalidade material, vislumbramos no substitutivo da CVT uma ofensa aos princípios e preceitos inscritos na Lei Maior. Em verdade, regra geral, a proposição vai ao encontro dos valores tutelados pela Constituição e pelas leis do Brasil, uma vez que guardam harmonia com o princípio da personalidade da pena e da segurança





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

jurídica, ao garantir que o novo proprietário não seja penalizado por infrações cometidas pelo antigo dono.

Entretanto, o dispositivo inserido no substitutivo da CVT (§8º do art. 124) afronta jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. O dispositivo, objeto de supressão pelas 2 emendas apresentadas nesta CCJC, promove a equiparação de locatários, arrendatários, comodatários, credores pignoratícios e fiduciários ao proprietário do veículo para fins de responsabilidade por infrações de trânsito e destinação de notificações, estabelecendo responsabilização abstrata e automática, dissociada da efetiva prática da infração.

No julgamento do Tema 1153 de repercussão geral, o STF firmou a tese de que é inconstitucional a atribuição de responsabilidade ao credor fiduciário por obrigações relacionadas ao veículo, ressalvada a hipótese de consolidação da propriedade plena.

Dito isso, ainda que referido precedente trate de matéria relacionada à responsabilidade tributária quanto ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) incidente sobre veículo alienado fiduciariamente, seus fundamentos são plenamente aplicáveis ao presente caso, na medida em que evidenciam que a responsabilidade jurídica deve recair sobre quem efetivamente detém a posse e exerce os poderes sobre o bem, e não sobre aquele que figura apenas formalmente como proprietário em contratos de garantia. Há décadas, a jurisprudência pátria reconhece que multas de trânsito decorrentes da condução são de responsabilidade do arrendatário.

Ademais, a proposta do §8º do art. 124 dispõe que devem ser observadas “as exceções e outras especificações definidas pelo Contran” relacionadas à responsabilidade pelas infrações. Sobre o tema, identificamos afronta ao princípio da legalidade.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

Esclarecemos que as resoluções do CONTRAN não podem tratar de penalidades, seja para criá-las ou para estabelecer exceções quanto à responsabilidade.

De acordo com o entendimento do Supremo Tribunal Federal, todas as questões relacionadas às sanções e penalidades de trânsito só podem ser criadas por meio de lei em sentido formal e material, ou seja, aprovada pelo Poder Legislativo (como é o caso do Código de Trânsito Brasileiro - CTB).

Dessa forma, não se pode atribuir ou retirar responsabilidade por ato do CONTRAN, que deve se limitar a regulamentar e detalhar as leis e padronizar os procedimentos administrativos, não podendo inovar na ordem jurídica.

Quanto aos aspectos de juridicidade, também não há o que se opor na maior parte da proposta. A edição da lei, *a priori*, harmoniza o ordenamento jurídico e corrige possíveis lacunas causadas pela falta de previsão legal. Os textos integram-se adequadamente ao ordenamento jurídico vigente, sem conflitos com normas de hierarquia superior. Portanto, a iniciativa revela-se parcialmente jurídica.

Cumprе esclarecer que o dispositivo já mencionado (§8º inserido ao art. 124) é também injurídico, nos termos do disposto nos art. 1.361 a art. 1.368-B do Código Civil, uma vez que o credor fiduciário é proprietário resolúvel do bem, sem, contudo, ter a posse direta; não exerce uso; não pratica a conduta infracional.

A equiparação supramencionada também colide com o previsto na Lei nº 6.099/1974 - Lei do Arrendamento Mercantil, pois, no *leasing*, a posse direta pertence ao arrendatário.

Importa reforçar que a alteração do CTB, promovida pela Lei nº 14.071/2020, fortaleceu mecanismos de indicação do real infrator e responsabilização do condutor. O dispositivo ora avaliado contraria essa lógica





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

ao deslocar o foco da identificação do infrator para a desvinculação da penalidade do veículo.

Por fim, há patente antinomia do dispositivo com os diversos outros dispositivos do próprio projeto ao inverter a lógica que ele mesmo defende, qual seja de atribuição dessas infrações aos reais condutores. A manutenção do dispositivo implicaria, ademais, distorções relevantes no ambiente regulatório, ao transferir riscos indevidos às instituições que atuam no financiamento de veículos, sem qualquer correspondência com a prática do fato gerador das penalidades administrativas, comprometendo a racionalidade do sistema e potencializando a litigiosidade.

Portanto, sob o ponto de vista jurídico-material, a equiparação promovida desconsidera a natureza de figuras contratuais como a alienação fiduciária, em que há nítido desdobramento entre propriedade formal e posse direta, sendo esta exercida pelo devedor fiduciante, a quem compete o uso do bem e, conseqüentemente, a prática de eventuais infrações. Assim, a imputação de responsabilidade ao credor fiduciário, que não detém a posse nem exerce controle sobre o veículo, revela-se juridicamente inadequada.

Finalmente, quanto à técnica legislativa, não há objeções, uma vez que os Projetos de Lei estão em consonância com a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com clareza e precisão terminológica.

Para sanear os vícios sem prejudicar o avanço da parte legítima do Projeto, apresento o substitutivo anexo, que suprime integralmente as menções à recriação do seguro obrigatório e à equiparação da responsabilidade do credor fiduciário, mantendo apenas as inovações relativas à transferência de veículos e desvinculação da responsabilidade real quanto às multas.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

Ante o exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1994/2025, e suas emendas, do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes e das EMC nº 1/2026 e EMC nº 2/2026 desta CCJC, na forma do substitutivo ora apresentado, que saneia as inconstitucionalidades e injuridicidades observadas.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2026.

Deputado LAFAYETTE DE ANDRADA
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1994, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre responsabilidade pelo pagamento de débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo.

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 responsabilidade pelo pagamento de débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 124.

.....

§ 1º

§ 2º Os débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do *caput* serão atribuídos ao antigo proprietário, vinculados ao respectivo número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) ou no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), conforme o caso.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

§ 3º A não quitação dos débitos a que se refere o § 2º não impede a emissão de novo Certificado de Registro de Veículo ou de Certificado de Licenciamento Anual pelo novo proprietário.

§4º Nos termos do disposto no § 4º do art. 259, os pontos computados pelas infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do *caput* serão atribuídos ao antigo proprietário e vinculados à respectiva Carteira Nacional de Habilitação.

§ 5º Os locatários, arrendatários, devedores pignoratícios, comodatários e fiduciários serão equiparados aos proprietários para fins de responsabilização e destinação das notificações de que trata este Código.

§ 6º Para os efeitos do disposto no 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)

“Art. 131.

§ 2º-A. A não quitação de débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do *caput* do art. 124 não impede a emissão de Certificado de Licenciamento Anual pelo novo proprietário.

.....”
(NR)

“Art. 257.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

.....
§ 12. As penalidades serão desvinculadas do veículo nas seguintes situações:

I – na ocorrência de qualquer uma das hipóteses estabelecidas nos § 1º e § 2º do art. 124;

II – quando a infração for de responsabilidade de embarcador ou de transportador e este não for o proprietário do veículo;

III – no caso de perdimento do bem em favor da administração pública; e

IV – nas infrações de circulação e conduta cometidas na direção de veículos locados e de veículos utilizados como garantia em operações de arrendamento mercantil, penhor, comodato ou que envolva alienação fiduciária, nos termos de regulamentação do Contran.

§ 13. Nas situações previstas no § 12, as penalidades ficarão vinculadas ao prontuário do real infrator e ao respectivo número de inscrição no CPF ou no CNPJ, conforme o caso.

§ 14. O processo administrativo relativo às penalidades previstas nas situações de que trata o § 12 seguirão seu curso normal até o encerramento da instância administrativa, gerando todos os efeitos previstos neste Código.” (NR)

“Art. 282.
.....

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento, com exceção das situações previstas no § 12 do art. 257, em que a notificação, a responsabilidade pelo pagamento da multa e demais expedientes referentes ao processo administrativo de aplicação das





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Lafayette de Andrada**
Vice-líder do PL

penalidades serão desvinculados do veículo e dirigidas à pessoa física ou jurídica definida no ato de desvinculação, conforme o caso.

§ 3º-A O órgão máximo executivo de trânsito da União deverá disponibilizar procedimentos específicos no Renainf para a desvinculação das penalidades de que trata o § 3º.

.....”

(NR)

“Art. 290-B. Nas situações previstas no § 12 do art. 257, em caso de não quitação do débito de multas vencidas, fica vedado ao devedor:

I – obter, renovar ou mudar de categoria de sua habilitação, em caso de pessoa física;

II – registrar, licenciar ou renovar o licenciamento de qualquer veículo de sua propriedade.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2026.

Deputado LAFAYETTE DE ANDRADA
Relator

