



CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DEPUTADO FEDERAL NILTO TATTO

EMENDA Nº - CMMPV 1327/2025
(à MPV 1327/2025)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘**Art. 20.**’

I –’

.....’

n) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, por danos corporais causados a terceiros, em razão de sinistro envolvendo o veículo.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, entre os seguros obrigatórios previstos no Decreto-Lei nº 73, de 1966, o seguro de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, com vistas a cobrir danos corporais causados a terceiros em razão de sinistros envolvendo veículos.

Embora a legislação brasileira, por meio do art. 927 do Código Civil, estabeleça a obrigação de reparar o dano causado a terceiro por ato ilícito (princípio da responsabilidade civil), na prática essa reparação com frequência se torna inexequível. Isso porque o causador do dano – no caso específico, o proprietário ou condutor do veículo – pode não possuir recursos



financeiros suficientes para cobrir os prejuízos, tornando o processo judicial longo e ineficaz para o terceiro prejudicado.

A necessidade dessa medida torna-se ainda mais premente diante da extinção definitiva do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores, o DPVAT. O referido seguro deixou de ser cobrado em 2021, após decisão do Conselho Nacional de Seguros Privados, e, embora o governo federal tenha buscado recriá-lo sob a denominação de SPVAT em 2024, a tentativa foi revertida com a aprovação da Lei Complementar nº 211, de 31 de dezembro de 2024, que revogou em definitivo o modelo. Dessa forma, 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.

Essa lacuna legislativa agrava a realidade brasileira, marcada por índices alarmantes de acidentes. O anuário da Polícia Rodoviária Federal (PRF), divulgado em abril, revela que 6.160 pessoas morreram e 84.526 ficaram feridas em acidentes de trânsito em 2024.

A ausência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos automotores também distancia o Brasil das melhores práticas internacionais. Na União Europeia e no Reino Unido, por exemplo, a contratação de cobertura mínima de responsabilidade civil é exigência para circulação de veículos em vias públicas. Em países como Canadá e Austrália, os sistemas obrigatórios de proteção a terceiros encontram-se consolidados, frequentemente administrados em regime estadual ou territorial. No próprio contexto regional, o Mercosul já conta com o Seguro Carta Verde, exigido para veículos que circulam entre os países do bloco, contemplando danos materiais e pessoais causados a terceiros.

Nesse sentido, a proposta ora apresentada busca aproximar o Brasil dessas experiências bem-sucedidas, ampliando a proteção das vítimas de acidentes de trânsito, assegurando indenização célere e reduzindo a judicialização.

Além disso, a presente medida se harmoniza com a política nacional de trânsito (Lei nº. 9.503/1997), que visa à preservação da vida, à redução de acidentes e à mitigação de seus impactos sociais e econômicos.



Por fim, ao atribuir ao CNSP a competência para fixar limites mínimos de cobertura, valores de prêmio e demais condições técnicas, garante-se flexibilidade regulatória e segurança jurídica, evitando rigidez normativa e assegurando que o seguro seja economicamente viável para os proprietários de veículos.

Diante do exposto, entendemos que a instituição do seguro obrigatório de responsabilidade civil contra terceiros representa medida necessária e oportuna para preencher uma lacuna histórica do ordenamento jurídico brasileiro, reforçar a proteção social às vítimas de trânsito e harmonizar o país com as práticas internacionais mais avançadas no campo dos seguros obrigatórios.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Nilto Tatto
(PT - SP)
Vice-Líder

