



CONGRESSO NACIONAL

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 regulação do trânsito ocupa posição singular no ordenamento jurídico brasileiro, por incidir diretamente sobre a proteção da vida, da integridade física e da segurança coletiva em um espaço de convivência social permanente. A circulação de veículos automotores, ao mesmo tempo em que viabiliza o desenvolvimento econômico e a mobilidade urbana e rural, gera riscos objetivos que, quando concretizados em acidentes, produzem impactos humanos e sociais de grande magnitude. É dever do Estado, nesse contexto, não apenas disciplinar condutas, mas estruturar mecanismos eficazes de proteção às vítimas e de repartição social dos riscos inerentes à atividade.



Durante décadas, o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores — o DPVAT — exerceu papel central nesse sistema de proteção, garantindo indenização mínima e imediata às vítimas de acidentes de trânsito, independentemente da identificação ou da solvência do responsável pelo dano. A extinção definitiva desse instrumento, embora motivada por críticas legítimas quanto à sua gestão e ao seu modelo institucional, resultou na supressão abrupta de uma rede de amparo que cumpria relevante função social. Desde então, instaurou-se uma lacuna normativa que deixou desprotegidos milhares de cidadãos vítimas de sinistros, transferindo para o Poder Judiciário e para o sistema público de saúde o ônus de lidar com consequências financeiras que deveriam ser mitigadas por instrumentos próprios do direito securitário.

Embora o Código Civil consagre, de forma clara, o dever de reparar o dano decorrente de ato ilícito, a experiência prática demonstra que essa previsão, isoladamente, revela-se insuficiente para assegurar tutela efetiva às vítimas de acidentes de trânsito. A inexistência de patrimônio ou de capacidade financeira do causador do dano transforma o direito à indenização em expectativa incerta, sujeita a longos processos judiciais e, não raras vezes, à completa frustração do crédito. Esse cenário aprofunda desigualdades, penaliza os mais vulneráveis e compromete a confiança social na eficácia do sistema jurídico.

A emenda ora apresentada busca enfrentar essa distorção estrutural por meio da inclusão, entre os seguros obrigatórios previstos no ordenamento jurídico, da responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres por danos corporais causados a terceiros. Trata-se de solução tecnicamente adequada, juridicamente coerente e amplamente respaldada por experiências internacionais consolidadas, nas quais a exigência de cobertura mínima de responsabilidade civil constitui pressuposto elementar para a circulação de veículos em vias públicas. Ao redistribuir coletivamente os riscos do trânsito, o seguro cumpre sua função social clássica, assegurando proteção às vítimas sem depender da capacidade econômica individual do responsável pelo sinistro.

Sob a ótica institucional, a medida contribui para a racionalização do sistema de justiça e para a redução da pressão sobre o Sistema Único de Saúde, frequentemente chamado a absorver os custos decorrentes de acidentes graves.



Ao garantir fonte imediata de indenização, promove-se maior celeridade na reparação dos danos, reduz-se a litigiosidade e fortalece-se a previsibilidade jurídica. A atribuição ao Conselho Nacional de Seguros Privados da competência para definir parâmetros técnicos, limites de cobertura e valores de prêmio assegura flexibilidade regulatória e equilíbrio econômico, permitindo a adaptação do modelo às realidades regionais e à dinâmica do mercado securitário.

Cumprе ressaltar que a proposta não se confunde com a simples recriação do DPVAT nos moldes anteriormente existentes. Ao contrário, trata-se de instrumento jurídico distinto, de escopo delimitado, voltado especificamente à cobertura de danos corporais a terceiros, alinhado à lógica da responsabilidade civil e às boas práticas internacionais. A superação de um modelo não pode significar a renúncia à proteção social que ele assegurava; impõe-se, antes, a construção de soluções mais eficientes, transparentes e juridicamente bem calibradas.

Dessa forma, a emenda apresentada reafirma o compromisso do Parlamento com a proteção da vida, com a justiça social e com a responsabilidade institucional do Estado diante dos riscos do trânsito. Ao preencher lacuna normativa relevante deixada pela extinção do DPVAT, harmoniza o ordenamento jurídico brasileiro com padrões internacionais, fortalece a tutela das vítimas e contribui para um sistema de trânsito mais seguro, solidário e juridicamente consistente, em consonância com a dignidade do exercício do mandato parlamentar e com as legítimas expectativas da sociedade brasileira.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal

