



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CCJ**  
**(ao PLP 233/2023)**

1) Dê-se à ementa do Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 233, de 2023, a seguinte redação:

Dispõe sobre o Seguro para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT); altera o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, as Leis nos 8.212, de 24 de julho de 1991, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e 14.075, de 22 de outubro de 2020, e a Lei Complementar nº 200, de 30 de agosto de 2023; e revoga as Leis nos 6.194, de 19 de dezembro de 1974, e 8.441, de 13 de julho de 1992, e dispositivos das Leis nos 8.374, de 30 de dezembro de 1991, 11.482, de 31 de maio de 2007, e 11.945, de 4 de junho de 2009.

2) Suprime-se o termo “OBRIGATÓRIO” no título do Capítulo I do PLP nº 233, de 2023.

3) Dê-se ao caput e ao § 2º do art. 1º do PLP nº 233, de 2023, a seguinte redação:

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o Seguro para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT).

.....

§ 2º O SPVAT é de contratação facultativa para todos os proprietários de veículos automotores de vias terrestres e é comprovado com o pagamento do prêmio, sem a necessidade de emissão de bilhete ou apólice de seguro.



Assinado eletronicamente, por Sen. Vanderlan Cardoso

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5643711818>

.....  
4) Dê-se ao § 1º do art. 3º do PLP nº 233, de 2023, a seguinte redação:

Art. 3º.....

§ 1º A indenização do SPVAT será devida ainda que no acidente estejam envolvidos veículos não identificados ou cujos proprietários não tenham contratado o seguro.

.....

5) Suprime-se o art. 20 do PLP nº 233, de 2023, e renumerem- se os demais artigos da proposição.

6) Dê-se ao parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, na redação conferida originalmente pelo art. 24 do PLP nº 233, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 27.....

Parágrafo único. O agente operador do Seguro para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT) poderá repassar à Seguridade Social percentual, a ser estabelecido em decreto do Presidente da República, de até 40% (quarenta por cento) do valor total do prêmio recolhido e destinado ao Sistema Único de Saúde (SUS), para custeio da assistência médica-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito.” (NR)

7) Dê-se ao parágrafo único do art. 78 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), na redação conferida originalmente pelo art. 25 do PLP nº 233, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 78.....

Parágrafo único. Será repassado, mensalmente, ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, para aplicação nos programas de que trata o caput deste artigo e na divulgação do SPVAT, o montante equivalente a até 5% (cinco por cento)



do total dos valores arrecadados destinados à Seguridade Social dos prêmios do Seguro para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT).” (NR)

8) Dê-se ao inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 14.075, de 22 de outubro de 2020, na redação conferida originalmente pelo art. 26 do PLP nº 233, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 3º.....

.....

VI – das indenizações do Seguro para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT);

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

O Seguro por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, foi estabelecido para garantir uma cobertura mínima a todas as vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, independentemente da culpabilidade. Desde sua criação, o DPVAT desempenhou um papel fundamental na assistência às vítimas de acidentes, financiando despesas médicas, indenizações por invalidez permanente e cobrindo casos de morte.

Entretanto, ao longo dos anos, várias questões têm surgido com relação à gestão e eficácia deste seguro. Relatórios da Superintendência de Seguros Privados (Susep) e investigações conduzidas por órgãos federais apontaram para problemas de fraude significativos, além de ineficiências administrativas que comprometem os objetivos. Por exemplo, a Polícia Federal já identificou múltiplas operações que desarticularam esquemas de fraude envolvendo o seguro, que não apenas inflam os custos para os segurados, mas também desviam recursos essenciais destinados às vítimas de acidentes.

Além disso, o modelo de cobrança universal impõe uma carga financeira sobre todos os proprietários de veículos, independentemente de sua



Assinado eletronicamente, por Sen. Vanderlan Cardoso

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5643711818>

escolha pessoal ou necessidade de cobertura adicional. Muitos proprietários já possuem seguros privados que oferecem coberturas semelhantes ou superiores às do SPVAT, o que torna o pagamento deste uma duplidade onerosa.

Tornar o SPVAT facultativo representa uma abordagem mais equilibrada e justa. Isso não apenas reduziria a carga financeira sobre os cidadãos, mas também incentivaria as seguradoras a oferecer produtos mais competitivos e inovadores no mercado. Dados do setor indicam que os seguros privados têm potencial para cobrir amplamente as necessidades dos motoristas, com a vantagem de oferecer serviços mais eficientes e personalizados.

Adicionalmente, a facultatividade do SPVAT pode promover uma cultura de segurança no trânsito mais efetiva, pois vincularia a proteção mais diretamente ao comportamento do condutor e à escolha consciente de seguros adequados às suas necessidades específicas.

Portanto, diante dos desafios apresentados pelo modelo atual e das potenciais vantagens de um sistema facultativo, solicito o apoio dos nobres Senadores para a aprovação desta emenda. Essa mudança legislativa traria benefícios significativos para os cidadãos e para a economia, alinhando o Brasil com práticas internacionais de flexibilidade e eficiência em seguros de acidentes de trânsito.

Sala da comissão, 29 de abril de 2024.

**Senador Vanderlan Cardoso  
(PSD - GO)**



Assinado eletronicamente, por Sen. Vanderlan Cardoso

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5643711818>