



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025
(à MPV 1327/2025)

Dê-se nova redação ao art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 96.

.....

III – quanto à categoria:

.....

e) de aprendizagem, quando vinculado a Centro de Formação de Condutores - CFC regularmente credenciado pelo órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal, devendo o veículo possuir, obrigatoriamente, duplo comando de freio e ser utilizado exclusivamente para a formação e avaliação de condutores.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o Código de Trânsito Brasileiro, conferindo clareza normativa, segurança jurídica e proteção à vida no processo de formação e avaliação de condutores.

Ao inserir de forma expressa o conceito de veículo de aprendizagem na alínea “e” do inciso III do art. 96 do CTB, a proposta elimina interpretações divergentes que têm permitido, de maneira indevida, a utilização de veículos particulares comuns, desprovidos de adaptações técnicas mínimas de segurança, na instrução prática de novos condutores.

A exigência do duplo comando de freio constitui medida técnica essencial de segurança veicular, pois possibilita a intervenção imediata do



instrutor em situações de risco, reduzindo significativamente a probabilidade de sinistros durante o período de aprendizagem.

A vinculação obrigatória do veículo de aprendizagem a Centros de Formação de Condutores regularmente credenciados reforça a responsabilidade institucional, facilita a fiscalização pelos órgãos de trânsito e assegura a padronização nacional do processo formativo, reconhecendo o trânsito como matéria de segurança pública.

A proposta está plenamente alinhada ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS 2025, especialmente aos seguintes pilares:

Pilar 1 - Gestão da Segurança no Trânsito

O primeiro pilar busca assegurar o compromisso político e a responsabilidade no mais alto nível, desenhando estratégias passíveis de adoção em níveis subnacionais, orientados por inteligência de dados, com base no enfoque de Sistema Seguro, que garantam a segurança no trânsito no país, priorizando os usuários mais vulneráveis.

Pilar 3 - Segurança Veicular

O projeto, a construção e a manutenção de veículos seguros, incluindo veículos motorizados de duas e três rodas, desempenham um papel importante na segurança do trânsito. Muitas das tecnologias veiculares são projetadas para mitigar o impacto de uma colisão, reduzindo assim a gravidade dos ferimentos e evitando fatalidades. Diversas inovações tecnológicas de segurança estão sendo usadas para evitar sinistros.

Pilar 4 - Educação para o Trânsito

As iniciativas e ações deste pilar atuam, em curto prazo, para eliminar os erros intencionais dos seres humanos, coibindo comportamentos de risco, e, a médio e longo prazo, para construir e difundir conceitos mais amplos de cidadania, mobilidade e de Sistemas Seguros. Deseja-se que, no longo prazo, cada indivíduo seja capaz de participar de forma autônoma na construção e na melhoria do espaço público, da mobilidade e da segurança, garantindo a prioridade aos usuários



mais vulneráveis, pedestres, ciclistas e motociclistas, conforme estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Pilar 6 - Normatização e Fiscalização

O objetivo deste pilar é estimular o cumprimento das regras de trânsito e, conseqüentemente, a mitigação de comportamentos de risco intencionais dos usuários, por meio de leis que garantam sanções efetivas, proporcionais e dissuasivas; de operações de fiscalização de trânsito contínuas e integradas, baseadas em dados e evidências e com uso de tecnologia; e da aplicação das penalidades previstas. Mesmo assim, entende-se que humanos são falíveis e que suas capacidades e limitações devem ser previstas na perspectiva de um sistema de trânsito seguro. O presente pilar relaciona-se diretamente com o Pilar 4 deste Plano, na busca por promover mais segurança aos usuários e criando uma estratégia robusta para minimizar lesões graves e fatais no trânsito.

Dessa forma, a proposta contribui para a redução de sinistros, o fortalecimento da formação de condutores e a preservação de vidas, sem gerar ônus adicional ao Estado.

Por essas razões, solicito aos pares apoio à presente emenda.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

