



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 115; e acrescente-se § 7º ao art. 330, ambos 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. 115.** O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, visíveis e legíveis, sendo estas lacradas em sua estrutura, com suportes invioláveis, contendo impressas a sigla da unidade da Federação e o município de registro do veículo, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo Contran e observada a durabilidade dos materiais conforme as normas brasileiras sobre sinalização viária.

.....
§ 9º As placas que possuem tecnologia eletrônica que permita a identificação automática do veículo em movimento, ao qual estão atreladas, são dispensados do disposto § 10, no âmbito do seu município de registro, conforme previsto no caput, na forma a ser regulamentada pelo CONTRAN.

§ 10. Poderá ser utilizado dispositivo eletrônico complementar incorporado à placa de identificação veicular, na forma regulamentada pelo CONTRAN, para garantir a identificação do veículo em caso de fiscalização sem abordagem, por sistemas de fiscalização e monitoramento automáticos ou por sistema de pedágio de livre passagem, com vistas a proteger o proprietário de casos de clonagem de seu veículo e cobranças indevidas.

§ 11. A placa de identificação veicular deverá conter elementos de segurança obrigatórios e o processo produtivo deverá observar requisitos de



controle de insumos, rastreabilidade e conformidade técnica, visando prevenir adulterações e assegurar a sua autenticidade, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

§ 12. O descarte das placas substituídas deverá observar procedimento controlado e regulamentado pelo CONTRAN, garantindo a inutilização física e a destinação ambientalmente adequada e segura.” (NR)

“Art. 330.

.....

§ 7º Os estabelecimentos a que se refere o caput deverão possuir placas de identificação veicular de experiência, sendo vedada a circulação de veículos novos e usados sem portá-las, ressalvados casos excepcionais definidos pelo CONTRAN e observado o disposto no art. 115 deste Código.” (NR)

Item 2 – Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º-1. Os veículos em circulação que ainda não tenham adotado a placa de identificação veicular de que trata a Resolução GMC nº 33/14 (Patente MERCOSUL), terão o prazo de 2026 a 2030, para implantação gradativa do novo modelo, conforme cronograma a ser estabelecido pelo CONTRAN.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de emenda à Medida Provisória nº 1327/2025 visa aprimorar os arts. 115 e 330 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), promovendo maior segurança viária, proteção ao consumidor e modernização dos processos de identificação veicular, em consonância com os princípios constitucionais e as diretrizes do Sistema Nacional de Trânsito.

O trânsito seguro é direito de todos e dever do Estado, conforme art. 1º, §§ 2º, 3º e 5º do CTB, que impõem aos órgãos de trânsito a responsabilidade objetiva por danos decorrentes de ação, omissão ou erro, e a prioridade à defesa



da vida, saúde e meio ambiente. Nesse contexto, a identificação adequada dos veículos é elemento central para a efetividade da fiscalização, prevenção de ilícitos e garantia da justiça tarifária.

Vale ressaltar que o tema escolhido pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) como lema para o ano de 2025, “Desacelere, seu bem maior é a vida” decorreu de ampla participação popular, recebendo **“mais de 1 milhão de votos**, demonstrando interesse da população em contribuir para a segurança no trânsito”. Se a população entende e defende que devemos controlar a velocidade, é inimaginável que possamos desconsiderar que centenas de milhares de veículos trafegam pelas vias públicas com placas com problemas de visibilidade ou legibilidade. E não se trata apenas de infrações de excesso de velocidade. Toda e qualquer conduta que seja verificável apenas por meios eletrônicos, sem abordagem do veículo, se torna um potencial risco à segurança no trânsito. E isso não pode ser desconsiderado.

O aumento do monitoramento eletrônico, por exemplo, é perceptível em todo o país. Inclusive, com a recente implantação de pedágios eletrônicos (conhecidos como Free-Flow), o que é regulamentado pela Resolução Contran nº 1013/2024, houve um aumento exponencial da fiscalização e, consequentemente, de multas por atraso ou falta de pagamento da tarifa no prazo legal. Cabe destacar que o cálculo do valor da tarifa de pedágio leva em consideração, entre outras coisas, a quantidade de veículos que trafegam pelo trecho pedagiado. Logo, se um veículo não pode ser identificado adequadamente, isso pode impactar na tarifa dos demais.

Num pedágio tradicional, ainda que o veículo com placas irregulares, ele só avança se efetuar o pagamento da tarifa. No entanto, no pedágio eletrônico não existem cancelas; o veículo é identificado essencialmente pela placa (existem também as TAGs, mas normalmente são atreladas a veículos já registrados e licenciados); logo, se a placa não estiver legível ou visível, não há como efetuar a cobrança nem multar o infrator que deixar de pagar a tarifa, prejudicando os demais que estiverem com seus veículos regulares e emplacados.

Além disso, os casos de clonagem são um problema grave em nosso país, portanto não basta apenas a placa, é necessário que haja maior segurança



na identificação do veículo, o que pode ser feito por meios do chip ou TAG, amplamente utilizado nos pedágios atualmente, mas que não está devidamente regulamentado no âmbito do CONTRAN. Essa preocupação foi enfrentada pelo legislador por meio da inclusão do § 10. no Art. 115 no CTB “O Contran estabelecerá os meios técnicos, de uso obrigatório, para garantir a identificação dos veículos que transitarem por rodovias e vias urbanas com cobrança de uso pelo sistema de livre passagem.” – a fim de prever a identificação complementar à placa física. Isso se daria em princípio por meio de um chip, a ser implantado no veículo ou na própria placa, garantindo a identificação segura do veículo com a dupla checagem: a leitura da placa pelo OCR e a leitura do chip por meio de antena. Inclusive, essa tecnologia já é adotada nas praças de pedágio pelas empresas intermediárias de pagamento (SEM PARAR, VELOE, CONECTCAR etc.).

A questão do chip chegou a ser tratada pelo CONTRAN na Resolução 537/2015, mas depois foi abandonada, o que contraria a previsão contida no § 10 do art. 115 do CTB. A ausência desse recurso mantém a fiscalização dependente exclusivamente da imagem capturada, ampliando a vulnerabilidade a fraudes, clonagens e erros de leitura. Por essa razão estamos propondo que seja facultado ao cidadão adquirir uma placa com elemento eletrônico integrado.

Para se ter uma ideia do que representa o avanço do pedágio eletrônico no Brasil, temos dados de multas de evasão de pedágio comparando os anos de 2022, antes do início da implantação desse tipo de pedágio, e 2024, quando já havia pedágio eletrônico em um trecho do Rio de Janeiro e outro no Rio Grande do Sul. De acordo com a Senatran, em 2022, em todas as rodovias pedagiadas do Brasil, tivemos pouco mais de 158.000 (cento e cinquenta e oito mil) multas de evasão de pedágio. Em 2024, quando havia apenas dois trechos com pedágio eletrônico, o total de multas ultrapassou um milhão e cem mil (1.100.000) multas de evasão de pedágio. A perspectiva é de que esse tipo de pedágio avance ainda mais no país, conforme previsão da ANTT. Rio Grande do Sul e São Paulo também estão avançando na implantação do Free-Flow.

A proposta está em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), atualizado pela Lei nº 13.614/2018 e Resolução CONTRAN nº 1003/2024, e com os Objetivos de Desenvolvimento



Sustentável da ONU, especialmente a meta de reduzir pela metade as mortes e ferimentos no trânsito até 2030.

Por fim, a modernização dos dispositivos de identificação veicular, com previsão de elementos eletrônicos e controle de rastreabilidade, contribui para a efetividade da fiscalização, proteção do proprietário contra clonagem e cobranças indevidas, e preservação do meio ambiente, ao disciplinar o descarte adequado das placas substituídas.

Além disso, é fundamental que o Brasil tenha apenas um padrão de placa em circulação, considerando que o país é signatário do Tratado do Mercosul, ou Tratado de Assunção, que é o instrumento fundador do Mercado Comum do Sul, assinado em 26 de março de 1991 por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, com o objetivo de criar um mercado comum baseado na livre circulação de bens, serviços, pessoas e capitais. Um dos itens de integração regional definido pelas partes é a placa MERCOSUL, instituída pela Resolução GMC nº 33/2014, instrumento este que é vinculante, logo o Brasil precisa adotar. Apesar do CONTRAN ter regulamentado a matéria, até o momento ainda existem milhões de veículos transitando com a placa padrão anterior (AAA1111), o que dificulta a padronização e cria ambiente propício para irregularidades e fraudes. Além disso, o URUGUAI adotou como seu modelo MERCOSUL o mesmo padrão anterior do BRASIL (o atual padrão brasileiro é diferente - AAA1A11). Assim, é comum, especialmente no Sul do país, veículos uruguaios sendo identificados pelos sistemas eletrônicos como veículos brasileiros, inclusive brasileiros sendo autuados por infração de trânsito cometida por veículos uruguaios. É necessário, portanto, definir um prazo razoável para essa adequação.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda representa avanço significativo para a segurança viária, proteção do consumidor, modernização do setor automotivo e fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito, em benefício de toda a sociedade brasileira.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

