



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Federal Valdir Cobalchini

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A União não poderá, mediante Medida Provisória ou ato infralegal, fixar preço público, taxa, tarifa ou qualquer forma de remuneração nacional uniforme relativa aos serviços administrativos do processo de habilitação quando tais valores constituírem receita própria dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º A remuneração administrativa referida no caput abrange as taxas, custos operacionais e serviços destinados à manutenção da estrutura estadual de trânsito, incluindo atendimento ao cidadão, processamento documental, gestão de Siretrans, fiscalização, inspeções técnicas, auditorias e demais atividades vinculadas às políticas públicas estaduais.

§ 2º A determinação centralizada desses valores somente poderá ocorrer por lei complementar, condicionada à manifestação prévia dos Estados e do Distrito Federal e à garantia de mecanismos de compensação financeira.

§ 3º Fica vedada qualquer forma de centralização que implique diminuição, supressão ou esvaziamento da receita administrativa estadual vinculada à execução, ao financiamento e à continuidade das políticas públicas de trânsito.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.327/2025 interfere diretamente nas receitas administrativas que pertencem aos Estados e sustentam toda a estrutura pública



de trânsito, incluindo Detrans, circunscrições regionais, unidades de atendimento presencial, Siretrans e convênios municipais.

Essas receitas financiam políticas públicas essenciais — educação para o trânsito, fiscalização, sinalização, engenharia, sistemas de atendimento, auditorias, inspeções técnicas e suporte às prefeituras. São receitas que não pertencem ao Governo Federal, mas ao ente federado onde o cidadão reside e onde se materializa a prestação do serviço.

A centralização proposta pela MP gera efeitos estruturais graves:

1. Ruptura do pacto federativo e violação da autonomia financeira dos Estados

As taxas administrativas de trânsito compõem a base de financiamento de ações públicas estaduais previstas em lei e em planejamento orçamentário.

A intervenção da União sobre essa receita — sem estudo, sem justificativa e sem compensação — representa um movimento de recentralização indevida, que contraria os arts. 18 e 25 da Constituição Federal e afronta a repartição de competências do Sistema Nacional de Trânsito.

2. Quebra dos compromissos formais estabelecidos no âmbito do PENATRAN e dos contratos celebrados com a própria Senatran

Nos últimos anos, Estados, Municípios e União firmaram cooperação técnica e institucional para: i. Ampliar a municipalização; ii. Consolidar o Penatrans; iii. Fortalecer a autonomia dos órgãos estaduais; iv. Organizar o atendimento regional; viii. Expandir o apoio aos municípios; ix. Estruturar sistemas integrados de estatística e fiscalização.

Ao recentralizar receitas e decisões administrativas, a MP rompe unilateralmente esse ciclo de cooperação, anulando compromissos já assumidos, desmobilizando Municípios e retirando dos Estados capacidade material de implementar o que foi pactuado.



Trata-se, portanto, de quebra de política pública em pleno curso, sem justificativa técnica e contrária ao esforço multianual de descentralização.

3. Desmonte da municipalização e da presença operacional do Estado

A municipalização é a espinha dorsal do modelo brasileiro de trânsito, defendida pela ONU, OMS, BID e diversos organismos internacionais.

Ao retirar receita dos Estados — que financiam e suportam os Municípios — a União desestrutura: i. Convênios; ii. Repasses; iii. Ações de engenharia e fiscalização; iv. Formação de agentes; v. Manutenção da presença do Estado em cidades de baixa escolaridade digital.

O resultado é uma vacância de atendimento, que afeta especialmente cidades pequenas, regiões de baixa alfabetização e populações vulneráveis.

4. Desalinhamento internacional em segurança viária

O Brasil, signatário da Década de Ação para Segurança Viária da ONU, se comprometeu a fortalecer a descentralização, ampliar a fiscalização, garantir financiamento contínuo de políticas de trânsito e reduzir sinistros por meio de monitoramento local.

A MP caminha no sentido oposto, promovendo centralização, redução de fiscalização e descontinuidade de políticas apoiadas internacionalmente.

5. Indício claro de centralização de poder, prestígio institucional e arrecadação federal

Ao recentralizar receitas estaduais e ao mesmo tempo fragilizar as capacidades locais de fiscalização e atendimento ao cidadão, a MP retira dos



Estados instrumentos de governo, cria dependência da União, permite rearranjos arrecadatários e concentra capital político no governo federal.

A população perde serviço, o Estado perde capacidade de gestão e a União obtém maior controle financeiro e simbólico.

Diante do exposto, resta claro que a MP nº 1.327/2025 não apenas interfere na receita estadual, ela representa a desmontagem de um modelo nacional de trânsito construído ao longo de décadas, rompe pactos federativos, anula compromissos assumidos no Penatrans, enfraquece Municípios e desalinha o Brasil das políticas internacionais de segurança viária.

Pelas razões expostas, a presente emenda é essencial para: i. Proteger as receitas administrativas dos Estados; ii. Impedir o esvaziamento da estrutura pública de trânsito; iii. Restaurar a cooperação prevista no Penatrans; iv. Garantir a continuidade de programas municipais; v. Preservar a autoridade federativa dos governadores; e vi. Impedir a centralização política e financeira da União.

Sala da comissão, 12 de dezembro de 2025.

Deputado Cobalchini
(MDB - SC)
Deputado Federal

