



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao inciso V do *caput* do art. 147 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. 147.**

.....

II –

III –

IV –

V – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de aprendizagem, vinculado a Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado, dotado obrigatoriamente de duplo comando de freio, na categoria para a qual estiver se habilitando.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo manter o atual padrão de segurança viária durante a realização do exame de direção veicular, etapa decisiva do processo de habilitação, ao tornar obrigatória a utilização de veículo de aprendizagem com duplo comando de freio.

Além disso, a emenda contempla os veículos automáticos ao exigir que o acionamento do pedal auxiliar de freio interrompa a aceleração do veículo, garantindo a eficácia do comando auxiliar à disposição do instrutor, simulando o efeito prático da embreagem nos veículos com câmbio manual.



O exame prático de direção envolve candidatos ainda em processo de consolidação de habilidades, submetidos a situações reais de tráfego, o que exige condições máximas de segurança para o próprio candidato, examinadores, pedestres e demais usuários da via. O duplo comando de freio constitui requisito técnico essencial, pois possibilita a intervenção imediata do examinador em situações de risco iminente, prevenindo sinistros graves.

A ausência de previsão expressa no texto legal abriu margem para interpretações que permitem a utilização de veículos particulares comuns, sem adaptações técnicas adequadas, o que contraria os princípios da segurança veicular e da prevenção, pilares fundamentais da política nacional de trânsito.

Ao vincular o exame prático a veículos de aprendizagem ligados a Centros de Formação de Condutores credenciados, a emenda reforça a responsabilidade institucional, facilita a fiscalização pelos órgãos executivos de

trânsito e assegura padronização nacional, reduzindo desigualdades regionais e insegurança jurídica.

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 2 - Vias Seguras



O planejamento, o projeto, a construção e a manutenção de ruas, avenidas, rodovias e estradas, e seus ambientes, contribuem diretamente para a segurança no trânsito e influenciam como os usuários das vias percebem os riscos e se comportam. Como um elemento-chave de um sistema seguro de mobilidade, a infraestrutura viária deve ser projetada para permitir o acesso equitativo e acomodar as necessidades de mobilidade de todos os usuários da via, garantindo a prioridade aos mais vulneráveis e aos usuários de transporte público, conforme estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelo Código de Trânsito Brasileiro. Padrões técnicos de alta qualidade para projeto e construção são componentes essenciais para garantir uma infraestrutura viária segura que seja intuitiva de usar e que perdoe os erros e distrações humanos. Tais padrões técnicos e de projeto devem ser aplicados na construção de novas vias, bem como na manutenção e eventual melhoria das vias existentes, sejam elas ruas, avenidas, rodovias ou estradas.

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 5 - Atendimento às Vítimas

Este pilar amplia as ações do que se compreende como atendimento às vítimas, em relação à versão anterior do Pnatrans, e considera uma perspectiva sistêmica relacionada ao trânsito na atuação preventiva a sinistros, no atendimento à ocorrência de sinistros e no pós-sinistro durante o curto e médio prazo. Esta é uma abordagem extensiva a todos os atores envolvidos na prestação desses serviços e que se fortalece pelas contribuições dos diversos profissionais que atuam na linha de frente do atendimento ao trauma.

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 emenda contribui diretamente para a redução de sinistros, a proteção da vida e o fortalecimento do sistema nacional de formação de condutores, sem gerar ônus adicional ao Estado

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fred Linhares
(REPUBLICANOS - DF)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256735526500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

