



CONGRESSO NACIONAL

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

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

Item 1 – Dê-se à ementa da Medida Provisória a seguinte redação:

“Altera a Medida Provisória 1.327 de 09 de dezembro de 2025, que inclui novos dispositivos na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.”

Item 2 – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147, aos incisos I e III a V do *caput* do art. 147 e aos incisos I e II do § 2º do art. 147; acrescentem-se inciso II ao *caput* do art. 147 e §§ 6º, 2º-A e 2º-B ao art. 147; e suprima-se o § 1º-A do art. 147, todos 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. O candidato à habilitação deverá submeter-se as seguintes medidas e na seguinte ordem:

I – exame de aptidão física e mental e de avaliação psicológica a serem realizadas como fase prévia anterior ao início das aulas teóricas previstas nas normas do CONTRAN;

II – no mínimo 10 (dez) horas aula teóricas em modalidade presencial e/ou em EaD no modo síncrono em unidades de ensino, como Escolas Públicas de Trânsito - EPT ou Centros de Formação de Condutores - CFCs, previamente cadastradas pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal;

III – exames teóricos realizados pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, nos termos das orientações técnicas do CONTRAN;



IV – no mínimo 10 (dez) horas aulas práticas realizadas em unidades de ensino como Escolas Públicas de Trânsito ou Centros de Formação de Condutores – CFCs, previamente cadastradas pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, realizadas em veículos adaptados com duplo comando e devidamente sinalizado nos termos desta lei;

V – exames práticos realizados pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, em veículos adaptados com duplo comando e devidamente sinalizados nos termos desta lei, nos termos das orientações técnicas do CONTRAN.

.....
§ 6º Os órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal poderão cadastrar instrutores teóricos e práticos autônomos que tenham comprovada formação de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) horas em unidades de ensino reconhecidas pelo MEC.

§ 1º-A. (Suprimir)

§ 2º

I – dez anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos, desde que não hajam cometido infrações graves ou gravíssimas em prazos subsequentes de 36 meses;

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos, desde que não hajam cometido infrações graves ou gravíssimas em prazos subsequentes de 24 meses;

.....
§ 2º-A. Nas hipóteses previstas no item I do inciso 2º deste artigo, o condutor deverá realizar a renovação de sua CNH ao final do prazo de 05 anos.;

§ 2º-B. Nas hipóteses previstas no item II do inciso 2º deste artigo, o condutor deverá realizar a renovação de sua CNH ao final do prazo de 03 anos.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, insere-se em um contexto legítimo de enfrentamento à excessiva onerosidade e à burocratização



historicamente associadas ao processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação no Brasil. Reconhece-se, com justiça, que o custo elevado e a multiplicidade de etapas formais contribuíram para excluir parcela significativa da população do acesso regular à habilitação, fomentando a informalidade e produzindo efeitos adversos à segurança viária e à inclusão social. Todavia, ao priorizar quase exclusivamente a dimensão econômica e procedimental do tema, o texto original da Medida Provisória incorre no risco de enfraquecer um dos pilares mais sensíveis da política nacional de trânsito: a formação adequada, progressiva e supervisionada do condutor.

A presente emenda parte da premissa de que a desburocratização não pode ser confundida com a supressão de parâmetros mínimos de qualificação. O trânsito, enquanto fenômeno social complexo e espaço de convivência coletiva permanente, exige do Estado não apenas a facilitação do acesso aos documentos habilitatórios, mas sobretudo a garantia de que os condutores estejam tecnicamente preparados, psicologicamente aptos e eticamente conscientes das responsabilidades inerentes ao ato de dirigir. A ausência, em nível legal, de exigências mínimas quanto à formação teórica e prática do candidato à habilitação fragiliza esse compromisso e desloca integralmente para a esfera infralegal decisões que afetam diretamente a segurança da vida humana.

Nesse sentido, a emenda propõe a positivação, no próprio Código de Trânsito Brasileiro, de um núcleo formativo essencial, estabelecendo carga horária mínima de aulas teóricas e práticas, ministradas em ambientes institucionais adequados, por profissionais qualificados e sob supervisão do poder público. Trata-se de medida de equilíbrio, que não restaura o modelo excessivamente rígido do passado, mas tampouco admite que a habilitação se converta em mero procedimento administrativo desprovido de densidade pedagógica. Ao assegurar um mínimo de formação estruturada, preserva-se o caráter educativo do processo, ao mesmo tempo em que se mantém a flexibilidade operacional defendida pela Medida Provisória.

As autoescolas e Centros de Formação de Condutores, longe de representarem entraves burocráticos, desempenham papel histórico, social



e estratégico na política de segurança no trânsito. São espaços de educação cidadã, de transmissão de valores de convivência, de internalização de normas e de aprendizado prático em ambiente controlado, especialmente relevante em um país que registra, segundo dados oficiais, dezenas de milhares de mortes e centenas de milhares de feridos em sinistros de trânsito a cada ano. A formação supervisionada, com uso de veículos adaptados e instrutores capacitados, constitui instrumento comprovadamente relevante para a redução de comportamentos de risco e para a consolidação de uma cultura de respeito à vida.

A emenda também valoriza a qualificação profissional dos instrutores, ao admitir o credenciamento de instrutores autônomos apenas mediante formação técnica robusta, em instituições reconhecidas, preservando o interesse público e evitando a precarização do ensino. Tal opção normativa conjuga modernização, abertura de mercado e responsabilidade institucional, afastando soluções improvisadas ou meramente formais que comprometeriam a credibilidade do sistema.

Sob o prisma jurídico e institucional, a proposta reafirma a função do legislador em fixar diretrizes estruturantes quando estão em jogo direitos fundamentais, como a vida, a integridade física e a segurança coletiva. Ao fazê-lo, respeita-se a competência regulamentar do Contran, mas delimita-se, com precisão e sobriedade, o espaço normativo mínimo que não pode ser relativizado por atos administrativos infralegais.

Dessa forma, a presente emenda não se opõe aos objetivos centrais da Medida Provisória, mas os aperfeiçoa, harmonizando inclusão social, eficiência administrativa e segurança viária. Ao conjugar acesso com responsabilidade, economia com qualificação e desburocratização com formação efetiva, a proposta reafirma o compromisso do Parlamento com uma política de trânsito moderna,



humana e comprometida com a preservação da vida, razão maior que deve orientar toda intervenção legislativa nesse campo sensível da atuação estatal.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255651542800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

