CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1327, de 2025**, que *"Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro."*

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
Deputado Federal José Medeiros (PL/MT)	001
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	002; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 072; 073; 074; 075; 076; 077; 078; 079; 080; 082; 164
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	003
Deputado Federal Claudio Cajado (PP/BA)	004
Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	005; 084
Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR)	006; 007; 008; 114
Deputado Federal Bacelar (PV/BA)	009; 010; 011; 012; 159
Deputado Federal Coronel Meira (PL/PE)	013; 014; 015; 016; 017; 018; 019; 020; 028; 029; 147; 148; 149; 150; 153; 162; 163; 219; 220; 221
Deputado Federal Gilson Daniel (PODEMOS/ES)	021; 022; 023; 024; 083
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	025; 026; 042; 047; 112; 113; 118
Deputada Federal Laura Carneiro (PSD/RJ)	027; 210
Deputada Federal Helena Lima (MDB/RR)	030; 031
Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)	032; 033; 034; 035; 036
Deputado Federal Fausto Pinato (PP/SP)	037; 038; 039; 040; 165; 166; 167; 168; 169; 170; 171; 172; 173
Deputado Federal Felipe Francischini (UNIÃO/PR)	041
Deputado Federal Capitão Alden (PL/BA)	043; 044; 045; 048; 049
Senador Dr. Hiran (PP/RR)	046
Deputado Federal Zé Trovão (PL/SC)	050; 051; 052; 056; 057; 058; 059; 060; 061; 062
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	053; 054; 055; 205; 206; 207;

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
	208
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	081; 116; 117; 135; 136; 161
Deputado Federal Nilto Tatto (PT/SP)	085
Deputado Federal Bandeira de Mello (PSB/RJ)	086; 087; 088; 089; 103; 104
Deputado Federal Fernando Monteiro (PSD/PE)	090; 091; 092; 093; 094
Deputado Federal Domingos Sávio (PL/MG)	095; 096; 097; 098; 099; 100; 101; 102
Deputado Federal Luiz Carlos Busato (UNIÃO/RS)	105; 106; 107; 108; 109; 110; 111
Deputado Federal Daniel Barbosa (PP/AL)	115
Deputado Federal Juarez Costa (MDB/MT)	119
Deputado Federal Antonio Andrade (REPUBLICANOS/TO)	120; 121
Senador Fabiano Contarato (PT/ES)	122; 123; 124; 125; 126; 127; 128
Senadora Mara Gabrilli (PSD/SP)	129; 130
Deputado Federal Dagoberto Nogueira (PSDB/MS)	131; 133
Senador Izalci Lucas (PL/DF)	132
Deputado Federal Eduardo Velloso (UNIÃO/AC)	134; 137
Deputada Federal Rosângela Reis (PL/MG)	138; 176; 177
Deputado Federal Kim Kataguiri (UNIÃO/SP)	139
Deputado Federal Ribamar Silva (PSD/SP)	140; 141; 142; 143
Deputado Federal Cobalchini (MDB/SC)	144; 145; 151
Deputada Federal Delegada Ione (AVANTE/MG)	146; 157
Deputado Federal Dr. Frederico (PRD/MG)	152; 154; 160; 175; 185; 186
Senador Magno Malta (PL/ES)	155; 156
Deputado Federal Padovani (UNIÃO/PR)	158
Deputado Federal Benes Leocádio (UNIÃO/RN)	174
Deputado Federal Allan Garcês (PP/MA)	178; 179
Deputado Federal Emidinho Madeira (PL/MG)	180; 181; 182; 183; 184; 193
Deputado Federal Leônidas Cristino (PDT/CE)	187; 188; 192
Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)	189; 190
Deputado Federal Rodrigo Valadares (UNIÃO/SE)	191
Deputado Federal Luiz Gastão (PSD/CE)	194; 195; 196
Deputado Federal Samuel Viana (REPUBLICANOS/MG)	197; 198; 199; 200; 201; 202; 203
Deputado Federal Fred Linhares (REPUBLICANOS/DF)	204; 209
Deputado Federal Zé Neto (PT/BA)	211; 212; 213
Deputado Federal Pompeo de Mattos (PDT/RS)	214; 215; 216; 217; 218

TOTAL DE EMENDAS: 221

Página da matéria

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos incisos I a III do § 2º do art. 147, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 2º .....

I – dez anos, para condutores com idade inferior a sessenta e cinco anos;

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e inferior a oitenta anos; e

III – três anos, para condutores com idade igual ou superior a oitenta anos.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente não se justificam as validades tão curtas para pessoas abaixo de 60 anos, muito menos validades de 3 anos para pessoas com 70 anos, dessa forma as validades das habilitações na MP 1327/2025 não correspondem

LexEdit
CD256987949500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256987949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros

ao estado de saúde geral da população na idade indicada. Motivo pelo qual essa emenda se justifica

Sala da comissão, 10 de dezembro de 2025.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)

LexEdit
CD256987949500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256987949500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. 1º-1.** O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte alteração:

'**Art. 20.....:**

I – .....

.....

n) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, por danos corporais causados a terceiros, em razão de sinistro envolvendo o veículo.' (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, entre os seguros obrigatórios previstos no Decreto-Lei nº 73, de 1966, o seguro de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, com vistas a cobrir danos corporais causados a terceiros em razão de sinistros envolvendo veículos.

Embora a legislação brasileira, por meio do art. 927 do Código Civil, estabeleça a obrigação de reparar o dano causado a terceiro por ato ilícito (princípio da responsabilidade civil), na prática essa reparação com frequência se torna inexequível. Isso porque o causador do dano – no caso específico, o proprietário ou condutor do veículo - pode não possuir recursos financeiros

LexEdit
CD257664481900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257664481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

suficientes para cobrir os prejuízos, tornando o processo judicial longo e ineficaz para o terceiro prejudicado.

A necessidade dessa medida torna-se ainda mais premente diante da extinção definitiva do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores, o DPVAT. O referido seguro deixou de ser cobrado em 2021, após decisão do Conselho Nacional de Seguros Privados, e, embora o governo federal tenha buscado recriá-lo sob a denominação de SPVAT em 2024, a tentativa foi revertida com a aprovação da Lei Complementar nº 211, de 31 de dezembro de 2024, que revogou em definitivo o modelo. Dessa forma, atualmente inexiste seguro obrigatório que assegure indenizações às vítimas de acidentes de trânsito, o que além de prejudicial às próprias vítimas e aos sistemas públicos de saúde, também gera insegurança jurídica às partes e sobrecarrega o Poder Judiciário.

Essa lacuna legislativa agrava a realidade brasileira, marcada por índices alarmantes de acidentes. O anuário da Polícia Rodoviária Federal (PRF), divulgado em abril, revela que 6.160 pessoas morreram e 84.526 ficaram feridas em acidentes de trânsito em 2024.

A ausência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos automotores também distancia o Brasil das melhores práticas internacionais. Na União Europeia e no Reino Unido, por exemplo, a contratação de cobertura mínima de responsabilidade civil é exigência para circulação de veículos em vias públicas. Em países como Canadá e Austrália, os sistemas obrigatórios de proteção a terceiros encontram-se consolidados, frequentemente administrados em regime estadual ou territorial. No próprio contexto regional, o Mercosul já conta com o Seguro Carta Verde, exigido para veículos que circulam entre os países do bloco, contemplando danos materiais e pessoais causados a terceiros.

Nesse sentido, a proposta ora apresentada busca aproximar o Brasil dessas experiências bem-sucedidas, ampliando a proteção das vítimas de acidentes de trânsito, assegurando indenização célere e reduzindo a judicialização.

Além disso, a presente medida se harmoniza com a política nacional de trânsito (Lei nº. 9.503/1997), que visa à preservação da vida, à redução de acidentes e à mitigação de seus impactos sociais e econômicos.

LexEdit
CD257664481900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257664481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Por fim, ao atribuir ao CNSP a competência para fixar limites mínimos de cobertura, valores de prêmio e demais condições técnicas, garante-se flexibilidade regulatória e segurança jurídica, evitando rigidez normativa e assegurando que o seguro seja economicamente viável para os proprietários de veículos.

Diante do exposto, entendemos que a instituição do seguro obrigatório de responsabilidade civil contra terceiros representa medida necessária e oportuna para preencher uma lacuna histórica do ordenamento jurídico brasileiro, reforçar a proteção social às vítimas de trânsito e harmonizar o país com as práticas internacionais mais avançadas no campo dos seguros obrigatórios.

Sala da comissão, 10 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD257664481900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257664481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por finalidade ajustar a redação do § 6º do art. 148 da Medida Provisória nº 1.327/2025, de modo a resguardar a arquitetura federativa do Sistema Nacional de Trânsito e preservar a competência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na autorização dos médicos e psicólogos responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e pela avaliação psicológica exigidos para a habilitação de condutores. A redação original da Medida Provisória transfere essa atribuição à Senatran ao determinar que os profissionais sejam autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, o que representa centralização indevida e incompatível com o modelo cooperativo que rege a execução de políticas públicas de trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. A função de autorizar, fiscalizar e acompanhar a atuação dos peritos examinadores sempre foi atribuída aos Detrans,

LexEdit
CD250750843200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250750843200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

instituições que possuem capilaridade administrativa, presença territorial e capacidade operacional indispensáveis para garantir a regularidade, a segurança e a continuidade dos serviços.

A substituição da referência à União pela competência estadual — reforçada pela supressão do trecho final relativo à regulação exclusiva do Contran — harmoniza o dispositivo com a realidade administrativa do país e com a lógica constitucional de descentralização executiva. É evidente que a União detém, por intermédio do Contran e da própria Senatran, as funções normativas, coordenadoras e orientadoras do Sistema Nacional de Trânsito; contudo, isso não significa concentrar em Brasília tarefas de natureza executiva direta, como a autorização individualizada de profissionais que atuam em milhares de unidades de atendimento distribuídas por mais de 5.500 municípios. Tal centralização, além de esvaziar a autonomia administrativa dos Estados, criaria um modelo operacionalmente insustentável, pois a Senatran não dispõe — e não poderia dispor — de estrutura física, recursos humanos, corpo técnico e presença territorial necessários para fiscalizar e supervisionar a execução desses exames em escala nacional.

A redação proposta mantém integralmente os requisitos técnicos da Medida Provisória, incluindo a exigência de titulação especializada conferida pelos conselhos profissionais e compatível com padrões internacionais de qualificação pericial no trânsito. Entretanto, ao devolver aos Detrans a atribuição de autorizar os peritos, assegura-se a continuidade de um sistema que historicamente operou com eficiência, garantindo inspeções presenciais, acompanhamento cotidiano, agilidade na apuração de irregularidades e aderência às realidades regionais. O processo de habilitação envolve riscos concretos à segurança viária, razão pela qual deve contar com mecanismos de fiscalização próximos do local de execução e não centralizados em um único órgão nacional, distante das rotinas e especificidades de cada estado.

A Emenda reafirma, portanto, o pacto federativo, a divisão racional de competências e a necessidade de que a execução administrativa permaneça descentralizada, permitindo que a União concentre-se na uniformização normativa e na orientação sistêmica enquanto os Estados, responsáveis pela

LexEdit
CD250750843200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250750843200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

operação cotidiana do trânsito, mantenham a supervisão direta dos profissionais que realizam avaliações periciais determinantes para a segurança de milhões de condutores. Essa é a fórmula que assegura eficiência administrativa, governança equilibrada, segurança jurídica e respeito às autonomias estaduais. A nova redação é mais adequada ao modelo constitucional, mais coerente com a realidade prática do Sistema Nacional de Trânsito e mais segura para os usuários dos serviços públicos de habilitação.

Sala da comissão, 11 de dezembro de 2025.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD250750843200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250750843200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 159; e suprimam-se os incisos I a III do *caput* do art. 159, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e digital, de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

I – (Suprimir)

II – (Suprimir)

III – (Suprimir)

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória reforça a equivalência da CNH á documento de identidade. Dado esse status jurídico ampliado, é essencial que o cidadão disponha de um documento materialmente verificável, cuja autenticidade não dependa de bateria carregada, conexão à internet, funcionamento do aplicativo, integridade do aparelho, disponibilidade de sistemas eletrônicos.

Nesse sentido, limitando a obtenção da CNH apenas ao meio digital e levando em conta as dependências tecnológicas supracitadas, impõe-se um limite a comprovação da vericidade da identidade do cidadão. Sem a presença de um

LexEdit
CD250579460300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250579460300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Claudio Cajado

documento que possa ser confirmado de forma concreta, se torna necessária a aplicação de sanções.

Ademais, é importante levar em consideração o custo de impressão, dado que, se o custo era diluído pela escala de impressão a todos os condutores, a medida que mais pessoas optam pela versão digital, a base de usuários que demandam a CNH física diminui. Isso pode levar ao aumento do custo unitário de produção da CNH física, que será repassado apenas aos que optarem por ela.

Desse modo, o custo de impressão que atualmente está em torno de R $ 20, irá aumentar consideravelmente, visto que, com a diminuição da demanda, os custos de impressão vão ficar mais altos, prejudicando a parcela da população que busca mais segurança optando pela carteira física, além da digital.

Para uma família de baixa renda, qualquer aumento no custo de documentos essenciais como a CNH representa um peso considerável no orçamento, podendo até inviabilizar a renovação ou a obtenção da primeira habilitação.

É importante salientar que grande parte da população ainda enfrenta barreiras de acesso à tecnologia. A CNH digital requer um smartphone compatível, com sistema operacional atualizado e espaço de armazenamento. Muitos indivíduos de baixa renda não possuem smartphones ou, se os possuem, são modelos antigos com recursos limitados.

Além disso, para baixar e, em muitos casos, autenticar a CNH digital, é necessário acesso à internet. Planos de dados móveis representam um custo contínuo e muitas vezes inacessível para essa parcela da população. A falta de conexão pode impedir o acesso ao documento em momentos cruciais.

Diante do exposto, por se tratar de questões de segurança jurídica e digital e acessibilidade, conclamo o apoio dos nobres parlamentares à aprovação da presente emenda, que fortalece a adesão a um documento essencial para o exercício da cidadania.

Convoco o apoio dos nobres parlamentares à sua aprovação.

LexEdit
CD250579460300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250579460300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Claudio Cajado

Sala da comissão, 11 de dezembro de 2025.

Deputado Claudio Cajado
(PP - BA)

LexEdit
CD250579460300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250579460300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Claudio Cajado

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados

LexEdit
CD255789238400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255789238400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

LexEdit
CD255789238400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255789238400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

Sala da comissão, 12 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD255789238400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255789238400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos

LexEdit
CD256786771300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256786771300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e

LexEdit
CD256786771300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256786771300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da Comissão, de de 2025.

Sala da comissão, 13 de dezembro de 2025.

Deputado Reinhold Stephanes
(PSD - PR)

LexEdit
CD256786771300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256786771300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que

LexEdit
CD253137570700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253137570700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da Comissão, de de 2025.

LexEdit
CD253137570700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253137570700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

Sala da comissão, 13 de dezembro de 2025.

Deputado Reinhold Stephanes
(PSD - PR)
PSD-PR

LexEdit
CD253137570700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253137570700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

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

Suprima-se o art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

LexEdit
CD258237370700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258237370700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

LexEdit
CD258237370700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258237370700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Sala da Comissão, de de 2025.

Sala da comissão, 13 de dezembro de 2025.

Deputado Reinhold Stephanes
(PSD - PR)
PSD-PR

LexEdit
CD258237370700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258237370700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

LexEdit
CD254926197300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926197300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

LexEdit
CD254926197300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254926197300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

LexEdit
CD256137491500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256137491500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PNATRANS e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD256137491500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256137491500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

LexEdit
CD256137491500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256137491500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar

LexEdit
CD256506614700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256506614700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

LexEdit
CD256506614700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256506614700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

LexEdit
CD256506614700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256506614700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

LexEdit
CD259495725100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259495725100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

LexEdit
CD259495725100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259495725100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

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

LexEdit
CD250044262400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250044262400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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

LexEdit
CD250044262400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250044262400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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, consequentemente, 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)

LexEdit
CD250044262400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250044262400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 162-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 162-A.** Na condição de aprendiz, ao motorista sem a Licença de Aprendizagem de Direção Veícular - LADV, sem a presença de instrutor de trânsito devidamente credenciado e vinculado a Centro de Formação de Condutores, ou em veículo que não seja classificado como de aprendizagem, desprovido de duplo comando de freio, deverão ser aplicadas as penalidades previstas na Resolução nº 925, de 2022, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa sanar grave lacuna normativa do Código de Trânsito Brasileiro ao tipificar, de forma expressa, a condução de veículo por aprendiz fora das condições legais e técnicas mínimas de segurança.

Embora o CTB discipline o processo de formação, aprendizagem e habilitação de condutores, a ausência de previsão específica no rol de infrações do art. 162 tem permitido a prática irregular de aprendizagem clandestina, caracterizada pela condução de veículos sem Licença de Aprendizagem, sem instrutor habilitado, desvinculada de Centro de Formação de Condutores e, em muitos casos, em veículos particulares comuns, sem duplo comando de freio.

Tal conduta representa risco elevado de sinistros, afronta o princípio da segurança viária e compromete a integridade física do aprendiz, do instrutor informal, de pedestres e dos demais usuários da via pública.

LexEdit
CD250522070100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250522070100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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, consequentemente, 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

LexEdit
CD250522070100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250522070100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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.

Trata-se, portanto, de medida necessária, proporcional e urgente para combater práticas ilegais, reduzir sinistros e garantir que o processo de aprendizagem ocorra exclusivamente em ambiente seguro, regulamentado e fiscalizável.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD250522070100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250522070100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147 e ao inciso V do *caput* do art. 147, 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. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir:

I – .....

.....

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 elevar o 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.

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

LexEdit
CD254726192300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254726192300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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

LexEdit
CD254726192300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254726192300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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

LexEdit
CD254726192300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254726192300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

O objetivo deste pilar é estimular o cumprimento das regras de trânsito e, consequentemente, 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.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD254726192300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254726192300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar

LexEdit
CD255810294100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255810294100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

LexEdit
CD255810294100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255810294100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD255810294100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255810294100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Os veículos de aprendizagem, destinados à formação de condutores, deverão ser equipados obrigatoriamente com duplo comando de freio, de modo a permitir a intervenção imediata do instrutor de trânsito.

§ 1º Os veículos de que trata o caput serão de propriedade dos centros de formações de condutores, devidamente credenciados ao órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal e deverão estar identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, adesivada ao longo da carroceria, à meia altura, com a inscrição AUTOESCOLA na cor preta.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda supressiva tem por objetivo adequar o art. 154 às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária, com metas claras de redução de mortes e lesões no trânsito.

A proposta está em total alinhamento com os pilares do PNATRANS, especialmente nos seguintes pontos:

I – Gestão da Segurança no Trânsito: Ao criar uma norma clara, objetiva e técnica para a caracterização dos veículos de aprendizagem, a

LexEdit
CD255912308400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255912308400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

emenda contribui para uma gestão mais eficiente e segura do trânsito, evitando interpretações dúbias que podem comprometer a segurança viária.

II – Segurança Veicular: A obrigatoriedade de duplo comando de freio visa proporcionar ao instrutor de direção a capacidade de intervir de forma rápida e eficaz, garantindo a segurança dos alunos durante o processo de ensino e reduzindo o risco de acidentes.

III – Educação para o Trânsito: Alinhada com o objetivo de garantir uma formação técnica e segura para os condutores, esta emenda assegura que os veículos utilizados na aprendizagem atendam aos requisitos mínimos de segurança, promovendo a educação de qualidade no trânsito.

IV – Normatização e Fiscalização: A clarificação legal sobre os veículos de aprendizagem, incluindo a identificação visual e os requisitos técnicos como o duplo comando de freio, facilita a fiscalização pelos órgãos competentes e garante o cumprimento das normas.

A presente emenda, portanto, visa fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito, protegendo a vida e promovendo a formação de condutores de maneira responsável e segura. Com a implementação da exigência de veículos de aprendizagem equipados com duplo comando de freio, atendemos à política pública do Sistema Seguro, que tem como principal objetivo a prevenção de sinistros, seguindo as melhores práticas de segurança viária.

Além disso, a emenda está alinhada ao Código de Trânsito Brasileiro, ao PNATRANS e aos compromissos assumidos pelo Brasil na Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, contribuindo para a redução das mortes no trânsito e a construção de um sistema de transporte mais seguro e eficiente.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD255912308400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255912308400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de avaliação objetiva do periciado, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a fiscalização anual dos exames, que é exercida de forma tripartite pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal garantia de qualidade, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e traz

LexEdit
CD256294496600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256294496600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

segurança jurídica para laudos e processos, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD256294496600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256294496600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo federativo, administrativo e técnico que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um grave desrespeito ao pacto federativo, pois rompe com a distribuição de competências estabelecida e retira a competência histórica dos Detrans (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

LexEdit
CD257020538400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257020538400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de "nacionalização pericial" que é inviável do ponto de vista operacional e potencialmente inconstitucional, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD257020538400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257020538400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da

LexEdit
CD259355912500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259355912500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar".

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD259355912500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259355912500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

LexEdit
CD251271616700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251271616700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD251271616700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251271616700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Gilson Daniel
(PODEMOS - ES)
Deputado

LexEdit
CD251271616700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251271616700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar

LexEdit
CD259835189300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259835189300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

LexEdit
CD259835189300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259835189300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Gilson Daniel
(PODEMOS - ES)
Deputado

LexEdit
CD259835189300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259835189300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

LexEdit
CD251244782600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251244782600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Gilson Daniel
(PODEMOS - ES)
Deputado

LexEdit
CD251244782600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251244782600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

LexEdit
CD251127421600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251127421600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Gilson Daniel
(PODEMOS - ES)
Deputado

LexEdit
CD251127421600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251127421600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Os veículos automotores e elétricos destinados à formação de condutores deverão ser vinculados à autoescola e identificados por uma faixa adesiva, na cor amarela, de 20 cm (vinte centímetros) de largura, fixada ao longo, na frente e atrás da carroçaria, à meia altura, com a inscrição "AUTOESCOLA na cor preta e duplo comando de freio e embreagem.

Parágrafo único. Os veículos devem estar obrigatoriamente vinculados à autoescola" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade reforçar a segurança no processo de formação de condutores, garantindo que os veículos de aprendizagem estejam equipados com comando duplo, o que possibilita intervenção imediata do instrutor em situações de risco.

A exigência de faixas adesivas permanentes e visíveis assegura a identificação inequívoca dos veículos de autoescola em circulação, aumentando a transparência, evitando fraudes e fortalecendo a credibilidade do processo de ensino.

Por fim, a vinculação obrigatória dos veículos às autoescolas garante que apenas veículos devidamente credenciados participem da formação, protegendo tanto os candidatos quanto a sociedade. Evitando o uso de veículos não credenciados ou de origem duvidosa, assegurando que todo o processo de

LexEdit
CD254652072000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254652072000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

formação ocorra dentro de parâmetros legais e fiscalizáveis. Essa medida trará muito mais segurança a todo o processo de obtenção da carteira de habilitação.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD254652072000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254652072000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 153 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. 153.** O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da identificação de instrutores e examinadores no prontuário do candidato fortalece a transparência e a rastreabilidade do processo de habilitação. Essa medida garante maior segurança jurídica às autoescolas e aos órgãos de trânsito, ao mesmo tempo em que responsabiliza diretamente os profissionais envolvidos, prevenindo irregularidades e assegurando a qualidade da formação.

Com isso, o sistema de habilitação passa a contar com mecanismos claros de responsabilização individual, o que contribui para a credibilidade institucional e para a confiança da sociedade na formação de novos condutores.

LexEdit
CD253507716600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253507716600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD253507716600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253507716600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

"**Art.** 269. Os veículos automotores utilizados para o ensino prático de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) deverão ser, obrigatoriamente, equipados com sistema de duplo comando que permita ao instrutor, a partir do banco do passageiro, o acionamento independente e simultâneo dos pedais de freio e embreagem, assegurando a intervenção imediata em situações de risco ou de aprendizagem."

"**Art.** § 1º O sistema de duplo comando constitui equipamento de segurança obrigatório, devendo ser instalado de forma permanente no veículo de aprendizagem, mediante conexão mecânica direta entre os pedais do instrutor e os pedais do aluno, garantindo resposta operacional imediata e sincronizada."

"**Art.** § 2º O sistema de duplo comando deverá abranger, no mínimo: a) Pedal de freio duplicado para acionamento pelo instrutor; b) Pedal de embreagem duplicado para acionamento pelo instrutor, em veículos equipados com transmissão manual; c) Sempre que possível, mecanismo de segurança que permita ao instrutor desligar o motor ou neutralizar a transmissão em caso de emergência."

"**Art.** § 3º A instalação do sistema de duplo comando deverá observar padrões técnicos de segurança, ser realizada por empresa ou profissional qualificado e estar em conformidade com as normas de trânsito e de engenharia veicular vigentes, devendo o equipamento ser submetido a inspeções periódicas de funcionamento e manutenção preventiva."

"**Art.** § 4º Compete aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizar o cumprimento desta exigência."

LexEdit
CD255640312900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255640312900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

"**Art.** § 5º É vedada a realização de aulas práticas de formação de condutores em veículos que não atendam às exigências de segurança estabelecidas neste artigo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer, em nível legal, a obrigatoriedade de que os veículos utilizados por Centros de Formação de Condutores – CFCs (autoescolas) na formação prática de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) sejam equipados com sistema de duplo comando, assegurando maior segurança ao processo educativo e conferindo ao instrutor a capacidade de intervenção imediata em situações de risco ou erro do aluno.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estabelece as diretrizes gerais para a formação de condutores no Brasil, atribuindo aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a competência para credenciar, supervisionar e fiscalizar os Centros de Formação de Condutores. No entanto, não há, em nível legal, exigência expressa quanto aos requisitos técnicos mínimos de segurança dos veículos utilizados na instrução prática, situação que coloca em risco a integridade física de alunos, instrutores e terceiros no trânsito.

A formação prática de condutores envolve atividade de elevado risco, uma vez que o aluno, ainda em processo de aprendizagem, está conduzindo um veículo em via pública, muitas vezes sem o domínio pleno das técnicas de direção defensiva, da percepção espacial ou do controle motor adequado. Nesse contexto, a presença de um sistema de duplo comando é essencial para que o instrutor possa intervir de forma imediata e eficaz, prevenindo colisões, atropelamentos e outros sinistros de trânsito.

O sistema de duplo comando, amplamente adotado em países com baixos índices de sinistralidade viária, consiste na duplicação dos pedais de freio e embreagem (no caso de veículos manuais), permitindo que o instrutor, a partir do banco do passageiro, tenha total controle sobre o veículo em situações emergenciais ou de aprendizagem. Tal mecanismo garante que erros naturais do processo de formação – como aceleração excessiva, frenagem inadequada ou

LexEdit
CD255640312900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255640312900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

dificuldade no câmbio de marchas – sejam imediatamente corrigidos, reduzindo o risco de acidentes e protegendo a vida de todos os envolvidos.

A experiência internacional demonstra a eficácia desse dispositivo de segurança. Países como Espanha, França, Alemanha, Reino Unido, Japão e Austrália exigem, por norma legal ou regulamentar, que os veículos de instrução sejam equipados com duplo comando, consolidando esse sistema como padrão de segurança reconhecido internacionalmente. Na Espanha, por exemplo, a regulamentação da Dirección General de Tráfico (DGT) exige que os veículos de autoescola possuam duplo comando operacional, composto por pedais de freio e embreagem duplicados, conectados mecanicamente aos pedais do condutor, garantindo resposta imediata e sincronizada.

No Brasil, embora alguns Centros de Formação de Condutores já utilizem veículos equipados com duplo comando de forma voluntária, a ausência de previsão legal expressa cria insegurança jurídica e desigualdade no padrão de segurança oferecido aos alunos. A presente emenda visa corrigir essa lacuna normativa, elevando o sistema de duplo comando ao status de exigência legal, de cumprimento obrigatório por todos os CFCs credenciados no território nacional.

A medida proposta não implica custos adicionais ao Estado, uma vez que a responsabilidade pela instalação e manutenção do sistema de duplo comando recairá sobre os próprios Centros de Formação de Condutores, que já têm o dever legal de oferecer infraestrutura adequada para a formação de condutores. Ademais, o investimento no equipamento de segurança é economicamente viável e amplamente compensado pela redução de riscos e pela melhoria na qualidade do ensino oferecido.

Sob o aspecto jurídico, a exigência de duplo comando encontra fundamento direto na Constituição Federal de 1988, que assegura, em seu artigo 196, o direito à saúde como direito de todos e dever do Estado, e, em seu artigo 225, o direito ao meio ambiente equilibrado, incluindo a segurança viária como componente essencial da qualidade de vida urbana. O Código de Trânsito Brasileiro, por sua vez, estabelece como princípio fundamental a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, devendo toda política pública de trânsito ser orientada por esse vetor axiológico.

LexEdit
CD255640312900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255640312900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

A emenda também reforça a competência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para fiscalizar o cumprimento da exigência, podendo suspender ou cassar o credenciamento de Centros de Formação de Condutores que utilizem veículos desprovidos do sistema de duplo comando ou com sistema em condições inadequadas de funcionamento. Tal previsão assegura a efetividade da norma, protege o consumidor e fortalece a confiança no processo de habilitação.

Além disso, a medida contribui para a redução de sinistros de trânsito envolvendo veículos de autoescola, protege a integridade física de alunos e instrutores, eleva o padrão de segurança da formação de condutores no país e harmoniza a legislação brasileira às melhores práticas internacionais reconhecidas em sistemas de trânsito seguros.

Por essas razões, a aprovação da presente emenda revela-se necessária, proporcional e juridicamente adequada, contribuindo para o fortalecimento da política pública de formação de condutores, para a proteção da vida no trânsito brasileiro e para a consolidação de um modelo de ensino seguro, responsável e alinhado aos padrões internacionais de excelência em educação para o trânsito

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputada Laura Carneiro
(PSD - RJ)
Deputada Federal

LexEdit
CD255640312900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255640312900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 152 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. 152.** O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, devendo ocorrer obrigatoriamente em veículo de aprendizagem, equipado com duplo comando de freio, compatível com a categoria para a qual o candidato estiver sendo avaliado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade adequar o art. 152 do Código de Trânsito Brasileiro às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária com base na abordagem do Sistema Seguro e da Visão Zero.

A proposta está diretamente alinhada aos seguintes pilares do PNATRANS:

I – Gestão da Segurança no Trânsito, ao estabelecer regra clara e objetiva quanto às condições mínimas de segurança para a realização do exame prático de direção veicular, reduzindo assimetrias de interpretação entre os órgãos executivos de trânsito;

II – Segurança Veicular, ao exigir que o exame seja realizado em veículo de aprendizagem com duplo comando de freio, garantindo a possibilidade

LexEdit
CD257008005800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008005800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

de intervenção imediata diante de situações de risco, protegendo o candidato, os examinadores e os demais usuários da via;

III – Educação para o Trânsito, ao assegurar que o processo avaliativo esteja integrado a um ambiente seguro, coerente com as práticas adotadas durante a formação do condutor, evitando rupturas entre o ensino e a avaliação final;

IV – Normatização e Fiscalização, ao padronizar nacionalmente o requisito técnico do veículo utilizado no exame, facilitando a fiscalização e reforçando a uniformidade do procedimento em todo o território nacional.

A ausência de previsão legal expressa quanto ao tipo de veículo utilizado no exame prático pode resultar na utilização de veículos sem adaptação técnica adequada, o que contraria os princípios do Sistema Seguro e amplia desnecessariamente os riscos durante uma etapa decisiva do processo de habilitação.

Dessa forma, a presente emenda promove a harmonização do Código de Trânsito Brasileiro com o PNATRANS, reforçando o compromisso do Estado brasileiro com a preservação da vida, a redução de sinistros de trânsito e a realização de exames práticos em condições técnicas seguras, compatíveis com os objetivos da política nacional de segurança viária.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD257008005800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257008005800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 1º a 3º e 8º do art. 148 e aos arts. 155 e 156, 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. 148.** .....

.....

§ 1º A formação de condutores realizada exclusivamente pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, deverá ser composta, obrigatoriamente, de curso teórico-técnico e de prática de direção veicular, ministrado em veículos dotados de câmbio manual ou automático, de acordo com carga horária regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º O conteúdo programático do curso teórico-técnico deverá ter as seguintes matérias: legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, meio ambiente e cidadania e mecânica básica.

§ 3º O conteúdo programático do curso de prática veicular deverá cumprir as Normas Gerais de Circulação e Conduta, previstas no Capítulo III deste Código.

.....

§ 8º O processo de contratação dos instrutores pelos Centros de Formação de Condutores será regido pela CLT (Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943), podendo ser feito por contrato temporário nos casos de prestação de serviço descontinuado, desde que o instrutor seja devidamente inscrito no MEI." (NR)

"**Art. 155.** O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centros de Formação de Condutores - CFCs, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal,

LexEdit
CD259856052000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259856052000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

e será composto, obrigatoriamente, de curso de prática de direção veicular, bem como de aprendizagem teórico-técnica, contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros, conceitos básicos de proteção ao meio ambiente e mecânica básica relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar, por tempo determinado, a realização de Atendimento Especial, inclusive por instrutor autônomo, desde que vinculado a Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado." (NR)

"**Art. 156.** Os órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal regulamentarão as exigências de credenciamento para a prestação de serviços pelos Centros de Formação de Condutores, de acordo com a Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de condutores e examinadores serão regulmentados pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de formação e habilitação de condutores, matéria diretamente relacionada à segurança pública, à saúde coletiva e à redução de sinistros de trânsito, temas que justificam o tratamento por meio de Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal.

Dados técnicos recentes indicam crescimento expressivo dos sinistros de trânsito, com elevado custo social, econômico e humano, impactando famílias, o sistema previdenciário e a rede pública de saúde. Nesse contexto, fortalecer a formação de condutores é medida urgente e estrutural.

A emenda reconhece, em nível legal, os Centros de Formação de Condutores – CFCs como empresas responsáveis pela formação teórica e prática

LexEdit
CD259856052000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259856052000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

de condutores, conferindo segurança jurídica a um setor que há décadas investe em infraestrutura, pessoal qualificado e veículos adequados, mas que permanece vulnerável a alterações infralegais.

Além disso, autoriza expressamente a utilização de veículos com câmbio automático no curso de prática de direção veicular, compatibilizando a legislação com a realidade do mercado automotivo, no qual a maioria dos veículos novos já possui transmissão automática, incluindo veículos elétricos e tecnologias menos poluentes, alinhadas a uma mobilidade sustentável.

A proposta respeita a competência privativa da União para fixar diretrizes e bases da educação (art. 22, XIV, da Constituição Federal), ao mesmo tempo em que preserva o papel normativo do CONTRAN, a quem compete regulamentar carga horária, critérios pedagógicos e fiscalização.

Trata-se, portanto, de medida urgente, necessária e estrutural, voltada à proteção da vida, à qualificação da formação de condutores e à redução dos sinistros de trânsito no Brasil.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD259856052000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259856052000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 124, § 2º-A ao art. 131 e art. 131-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 124.** .....

.....

§ 2º Sem prejuízo da responsabilidade pelas infrações cometidas, os débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do caput serão atribuídos ao antigo proprietário, vinculados ao respectivo número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) ou no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), conforme o caso.

§ 3º A não quitação dos débitos a que se refere o § 2º não impede a emissão de novo Certificado de Registro de Veículo ou de Certificado de Licenciamento Anual pelo novo proprietário." (NR)

"**Art. 131.** .....

.....

§ 2º-A. A não quitação de débitos de multas de trânsito relativos a infrações cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do art. 124 não impede a emissão de Certificado de Licenciamento Anual pelo novo proprietário.

....." (NR)

"**Art. 131-A.** O auto de infração será desvinculado do veículo nos seguintes casos:

LexEdit
CD250451855000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

I – no caso de transferência de propriedade do veículo, quando as infrações de trânsito forem cometidas antes da transferência de propriedade do veículo e registradas no Renainf após a emissão do comprovante de quitação referido no inciso VIII do art. 124;

II – quando a infração for de responsabilidade do embarcador ou do transportador e este não for o proprietário do veículo;

III – perdimento do bem em favor da Administração Pública;

IV – veículo em qualquer uma das condições estabelecidas no § 1º do art. 124;

V – infrações de circulação e conduta cometidas na direção de veículos locados e de veículos utilizados como garantia em operações de arrendamento mercantil, penhor, comodato ou que envolva alienação fiduciária, nos termos de regulamentação do Contran;

VI – quando o veículo for alienado em leilão público ou privado, desde que a infração tenha sido cometida antes da data do leilão.

§ 1º Nas situações previstas no § 12, as penalidades ficarão vinculadas ao prontuário do real infrator e ao respectivo número de inscrição no CPF ou no CNPJ, conforme o caso.

§ 2º O processo administrativo relativo aos autos de infração previstos nas situações de que trata o § 12 seguirão seu curso normal até o encerramento da instância administrativa, gerando todos os efeitos previstos neste Código.

§ 3º As notificações, cobranças e demais expedientes referentes aos autos de infração desvinculados serão dirigidas à pessoa física ou jurídica responsável na forma dos incisos do caput deste artigo, definida no ato de desvinculação ou, na falta desta, ao responsável identificado nos registros do RENAINF ou conforme o Capítulo XVIII deste Código.

§ 4º Para fins do disposto no § 2º, em caso de não quitação do débito de multas vencidas, fica vedado ao devedor:

I – obter, renovar ou mudar de categoria de sua habilitação, em caso de pessoa física;

II – registrar, licenciar ou renovar o licenciamento de qualquer veículo de sua propriedade;

LexEdit
CD250451855000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

III – obter ou renovar junto ao Poder Público autorização, permissão, credenciamento ou contrato de prestação de serviços ou fornecimento de produtos.

§ 5º Especificamente para fins do inciso IV do caput:

I – além dos demais incisos do § 4º, fica vedado ao devedor obter ou renovar contrato de locação de veículo com qualquer empresa locadora;

II – a empresa locadora deverá informar ao órgão máximo executivo de trânsito da União os dados do locatário;

III – a empresa locadora que locar veículo para pessoa física ou jurídica que estiver em débito de multas vencidas terá as infrações novamente vinculadas ao veículo.

§ 6º Para fins do inciso V do caput:

I – o arrematante ou adquirente em leilão somente responderá por infrações ocorridas após a data do leilão, comprovada por documento oficial do leiloeiro ou do órgão que promoveu o leilão;

II – o leiloeiro ou o órgão responsável pelo leilão deverá fornecer, no ato da arrematação, declaração com a data e identificação do veículo, que servirá de base para atualização do RENAINF.

§ 7º O órgão máximo executivo de trânsito da União deverá disponibilizar procedimentos específicos no RENAINF para a desvinculação de autos de infração do veículo.

§ 8º A desvinculação prevista neste artigo não exime a Administração Pública de promover a cobrança das multas devidas, observados os responsáveis legais identificados nos autos e nos registros públicos."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo disciplinar os procedimentos de desvinculação de autos de infração do veículo no Código de Trânsito Brasileiro.

Em primeiro lugar para garantir a responsabilidade do proprietário anterior pelo pagamento de multas de trânsito e pelas penalidades decorrentes de infrações cometidas antes da transferência de propriedade, a fim de que o novo proprietário não seja, de forma alguma, prejudicado por infrações cometidas

LexEdit
CD250451855000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

pelo antigo dono, as quais, em razão de deficiências sistêmicas e operacionais, só aparecem no sistema após a transferência e, pela regra atual, são vinculadas ao veículo e, consequentemente, ao novo proprietário.

Além disso, é oportuno ampliar os casos de desvinculação das penalidades ao veículo e a atribuição ao CPF ou CNPJ do antigo proprietário, ainda não abarcados pela legislação, por exemplo, quando a infração for de responsabilidade de embarcador ou de transportador e este não for o proprietário do veículo, no caso de perdimento do bem em favor da administração pública e nas infrações de circulação e conduta cometidas na direção de veículos locados e de veículos utilizados como garantia em operações de arrendamento mercantil ou que envolva alienação fiduciária. Nessas situações a multa não é — ou não deveria — constar vinculada ao veículo.

No caso da locação de veículos, em que o responsável direto é o locador, toda a responsabilidade das infrações cometidas pelo locatário durante o período que o veículo esteve sob sua posse atualmente acabam ficando sob responsabilidade do locador, que precisa agir judicialmente para que possa reaver os valores pagos por algo que a empresa não teve qualquer culpa. Além disso, ainda existe a multa por não identificação do infrator (Multa NIC), cujo valor é duas vezes maior que o valor da multa originária, o que aumenta ainda mais o problema enfrentado por essas empresas. Cabe lembrar que a relação entre o locador e o locatário é precária, decorrente de contrato normalmente com prazo reduzido, que exige um controle e uma gestão complexos e custosos.

Já temos o caso das infrações de excesso de peso cometidas por veículos de carga, cuja regulamentação está na Resolução Contran nº 108/99 que precisam de segurança jurídica, sem risco de constantes alterações de resolução.

Temos também os casos de decisões judiciais de desvinculação de débitos do atual proprietário para o antigo. É necessário que isso fique esclarecido no CTB quanto aos procedimentos a serem adotados pelos órgãos de trânsito.

É imprescindível, ainda, explicitar no texto as hipóteses de desvinculação relativas a arrematações em leilão e às transferências formais de propriedade. Nas arrematações em leilão público ou privado, o arrematante de boa-fé não pode ser onerado por infrações cometidas anteriormente à data

LexEdit
CD250451855000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

do leilão; a norma deve assegurar que o novo adquirente responda apenas por infrações ocorridas após a arrematação, desde que comprovada a data por documento oficial do leiloeiro ou do órgão responsável. Deve-se prever a obrigação do leiloeiro ou do órgão promotor do leilão de fornecer, no ato da arrematação, declaração ou termo que contenha a data e a identificação do veículo, para fins de atualização dos registros no RENAINF e para permitir o processamento administrativo da desvinculação. Essas medidas protegem o mercado de leilões, incentivam a participação e evitam que arrematantes sejam desestimulados por riscos jurídicos indevidos.

Cabe destacar que, recentemente, no âmbito da ADI 2998, o Supremo Tribunal Federal considerou constitucional à vinculação do pagamento da multa ao registro e licenciamento do veículo, razão pela qual é necessário que os casos de desvinculação sejam devidamente esclarecidos na norma legal.

A proposta encontra respaldo nos seguintes princípios constitucionais:

- **Princípio da Responsabilidade Pessoal** (art. 5º, XLV, CF): Nenhuma pena passará da pessoa do infrator. Embora multas de trânsito tenham natureza administrativa, aplica-se por analogia o princípio da pessoalidade, evitando que terceiros sejam penalizados por condutas alheias.
- **Princípio da Razoabilidade e Proporcionalidade** (art. 37, caput, CF): A vinculação automática da infração ao veículo, independentemente do responsável, gera sanções desproporcionais, como restrição ao licenciamento, prejudicando quem não praticou a infração.
- **Direito de Propriedade** (art. 5º, XXII, CF): Impedir transferência ou licenciamento por infrações cometidas por terceiros viola o núcleo essencial do direito de propriedade.
- **Eficiência Administrativa** (art. 37, caput, CF): A medida otimiza a cobrança e reduz litígios, atendendo ao interesse público.

Com a presente proposta, portanto, acreditamos que os problemas decorrentes da desvinculação de multas ficarão sanados, atendendo ao interesse

LexEdit
CD250451855000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

público e dos proprietários de veículos. A aprovação desta emenda é uma ação estratégica, justa e de alto retorno para o Estado brasileiro. Corrige uma distorção histórica na responsabilização por infrações de trânsito, protege adquirentes e empresas de frotas contra ônus indevidos, viabiliza a operacionalização integrada do RENAINF e fortalece todo o Sistema Nacional de Trânsito.

Assim, a presente emenda sendo acatada, trará os seguintes impactos práticos:

- **Redução de litígios**: Hoje, milhares de ações questionam multas vinculadas a veículos vendidos ou locados.
- **Segurança jurídica**: Define regras claras para alienações, leilões e locações.
- **Eficiência arrecadatória**: Direciona cobranças ao infrator, evitando perda de receita.
- **Modernização tecnológica**: Exige integração do RENAINF para atualização automática.

Importante ressaltar que, nesses casos, não há que se falar em aumento de inadimplência com relação ao pagamento das multas, uma vez que o real infrator é quem deve arcar com os débitos provenientes da sua conduta inadequada frente à legislação de trânsito. Não se pode, em nome da higidez das contas públicas, apenar indevidamente o cidadão ou a pessoa jurídica. Quanto a isso, propomos impor algumas sanções ao condutor inadimplente, como a vedação para que renove seu documento de habilitação e para que registre ou licencie veículo em seu nome, como forma de estimular o pagamento tempestivo dos débitos decorrentes das multas de trânsito. Assim se evita que haja risco à segurança no trânsito, sendo este nossa grande responsabilidade como legisladores: preservar vidas.

Solicitamos, portanto, o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD250451855000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250451855000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 154 e 162, 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. 154.** .....

.....

§ 3º Para os veículos destinados à formação de condutores na categoria E, a idade máxima de que trata o inciso III do § 2º aplica-se apenas à unidade tratora, exigindo-se somente boas condições de conservação e funcionamento para as unidades acopladas, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

§ 4º Os veículos de que trata este artigo deverão ser vinculados aos Centros de Formação de Condutores, salvo casos excepcionais regulamentados pelo Contran, bem como aqueles utilizados para formação nas Escolas Públicas de Trânsito ou nas instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152.

§ 5º O candidato à obtenção do documento de habilitação poderá optar por realizar as aulas práticas e o exame de direção de que trata o art. 152 em veículo dotado de câmbio automático, nos termos de regulamentação do Contran.

§ 6º O documento de habilitação fornecido em atendimento ao disposto no § 6º deverá conter o registro da restrição para a condução exclusiva de veículos dotados de câmbio automático, o qual poderá ser retirado a qualquer tempo mediante a realização das aulas práticas complementares e do exame de direção em veículo com câmbio mecânico." (NR)

"**Art. 162.** .....

.....

VIII – dotado de câmbio mecânico, quando for habilitado para dirigir apenas veículo com câmbio automático: Infração – gravíssima; Penalidade – multa;

LexEdit
CD257474468500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257474468500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

Medida administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de tratar de três assuntos que acabam se entrelaçando: um para dispor sobre a vinculação do instrutor e do veículo utilizado para aprendizagem; outro para dispor sobre a aprendizagem em veículos de câmbio automático, visto que impactam em alteração do art. 154 do CTB.

Apesar da pretensão da Medida Provisória e da resolução do COntran, elaboradas pelo Governo Federal com a finalidade de reduzir custos, o que se percebe é uma verdadeira desregulamentação do tema formação do condutor. O Brasil é um dos campeoes em mortes no trânsito. Nada tem feito ao longo dos anos para reduzir essa triste realidade de cerca de 40 mil mortes anuais e quase 400 mil pessoas com sequelas permanentes todos os anos.

Vale lembrar que aprovamos recentemente no Congresso Nacional a previsão de recursos para a CNH Social, por meio da Lei 13.153, de 26 de junho de 2025. Um verdadeiro avanço para inclusão social das pessoas de baixa renda, a fim de que sua formação seja custeada pelos recursos das multas arrecadadas. A alteração foi realizada no art. 320 do CTB, prevendo a destinação de recursos arrecadados com multas de trânsito para o custeio da habilitação de condutores de baixa renda. DE acordo com a nova Lei, que sequer foi implantada, o custeio do processo de habilitação contemplará as taxas e demais despesas relativas ao processo de formação de condutores e de concessão do documento de habilitação para candidatos de baixa renda, alcançando o candidato incluso no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). Como se percebe, o Parlamento fez a sua parte para democratizar o acesso à CNH sem comprometer a segurança viária. A proposta do Governo atual, no entanto, não traz esse benefício. POr essa razão estamos propondo uma alternativa viável, a fim de atingir ao propósito do Governo, sem comprometer a atividade de formação do condutor e sem colocar em risco a segurança viária.

LexEdit
CD257474468500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257474468500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

Nesse sentido, estamos propondo a previsão da vinculação dos veículos utilizados na formação de condutores e os respectivos instrutores aos Centros de Formação dos Condutores (CFC). É necessário assegurar maior transparência, segurança e qualidade no processo de formação de condutores em todo o território nacional. Permitir a atuação de forma desvinculada pode gerar fragilidades no controle pedagógico, na fiscalização e na garantia de que os serviços prestados estejam em conformidade com as normas estabelecidas pelos órgãos de trânsito. Assim, a alteração proposta busca padronizar procedimentos, coibir práticas irregulares e assegurar que o processo de ensino-aprendizagem seja conduzido dentro de parâmetros técnicos e legais. Essa medida fortalece a responsabilidade dos CFCs como instituições credenciadas, garantindo que todos os recursos humanos e materiais empregados na formação de condutores estejam sob supervisão direta do Poder Público e devidamente registrados.

A vinculação obrigatória também contribui para a segurança viária, uma vez que possibilita maior controle sobre a manutenção e adequação dos veículos utilizados, além de assegurar que os instrutores possuam a devida qualificação e estejam submetidos à supervisão pedagógica da instituição. Dessa forma, protege-se não apenas o aluno em formação, mas toda a coletividade, que será beneficiada com condutores mais bem preparados e conscientes de suas responsabilidades no trânsito.

Por fim, a medida reforça o papel dos CFCs como núcleos de formação cidadã, responsáveis não apenas por transmitir técnicas de direção, mas também por promover valores de respeito, responsabilidade e convivência segura no espaço público. Trata-se, portanto, de um avanço normativo que fortalece a política nacional de trânsito, amplia a confiança da sociedade nos serviços prestados e contribui para a redução de acidentes e para a preservação de vidas.

Prevemos, entretanto, exceções importantes, excluindo da obrigatoriedade de vinculação as Escolas Públicas de Trânsito (previstas no art. 22 XVII, art. 24 XXIII, art. 74 § 2º), as instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152 do CTB (Forças Armadas; Policiais e bombeiros militares; Policiais civis, federais e rodoviários federais), bem como a formação teórico-técnica realizada em escolas de ensino médio (prevista na Resolução Contran nº 265/2007, mas ainda

LexEdit
CD257474468500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257474468500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

não devidamente implementada). Dessa forma, preserva-se o espaço de atuação de instituições públicas e educacionais que contribuem para a formação cidadã e para a disseminação da educação para o trânsito. Assim, além da CNH Social prevista na Lei aprovada este ano, União, EStados e Municípios poderão estruturar políticas para formação de novos condutores diretamente.

Sobre a formação de condutor utilizando veículos automáticos, é necessário fazer ajustes no CTB, considerando que este não trouxe elementos fundamentais da capacitação. Diferentemente de vinte e oito anos atrás, quando o atual Código foi elaborado, a indústria automobilística – aqui se referindo a veículos automotores em geral – já disponibiliza considerável número de modelos com esse tipo de sistema de transmissão, o que evidencia a inexorável evolução desse mercado. Além disso, o avanço de veículos elétricos reforça essa posição.

É a tecnologia em prol do conforto e da segurança dos motoristas. Logo, soa-nos bastante razoável que o ordenamento jurídico do trânsito esteja compatível com a realidade. A medida ainda beneficia inúmeras pessoas que, por apresentarem algum tipo de deficiência física, somente teriam condições de conduzir veículos automáticos. Assim, com a nova previsão, o CTB tornar-se-ia mais acessível e mais inclusivo.

Assim, estamos prevendo que o condutor que tenha obtido a CNH por meio da realização de exame de direção em veículo com câmbio automático pode dirigir somente veículos com essa característica e que, a qualquer tempo, esse condutor possa requerer junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, de seu domicílio ou residência, a realização de exame em veículo com transmissão mecânica, eliminando a restrição anteriormente imposta. Para tanto, estamos inserindo um dispositivo para caracterizar como infração de trânsito, caso esse condutor descumprir a restrição para dirigir somente veículo dotado de câmbio automático e for flagrado conduzindo veículo com transmissão mecânica.

A presente emenda, portanto, representa um equilíbrio entre a intenção de reduzir custos e o respeito ao processo de ensino-aprendizado, por meio do qual não podemos deixar de valorizar o processo apenas para dizer que as pessoas vão pagar menos para obter a CNH. Existem caminhos como a CNH Social

LexEdit
CD257474468500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257474468500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

e a possibilidade das escolas públicas de trânsito também atuarem na formação do condutor.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD257474468500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257474468500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Hamilton Mourão

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3660198953

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 5º ao 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.** .....

.....

§ 5º O prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação não se aplica aos condutores que exercem atividade remunerada ao veículo – EAR, devendo ser estabelecido para esse grupo prazo reduzido, conforme regulamentação do Contran, em razão da maior exposição ao risco, da finalidade profissional da condução e das características operacionais do veículo utilizado.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva ao Art. 147 da Medida Provisória nº 1.327/2025 visa estabelecer uma exceção ao prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para os condutores que exercem Atividade Remunerada (EAR).

Embora a Lei nº 14.071/2020 tenha fixado o prazo de 10 anos, a natureza profissional da condução na modalidade EAR impõe riscos significativamente superiores aos enfrentados por motoristas não profissionais, o que exige um tratamento diferenciado e uma periodicidade de avaliação mais rigorosa.

Os condutores EAR estão submetidos a condições que aumentam o risco, como a **maior exposição temporal** diária, permanecendo por longos períodos na condução, o que acarreta um desgaste físico, mental e cognitivo mais acelerado que o de condutores comuns. Além disso, a **finalidade profissional da direção** torna a condução um instrumento de trabalho essencial, elevando a responsabilidade, a carga de estresse e a probabilidade de fadiga crônica; motoristas profissionais, inclusive, apresentam maior prevalência de doenças

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1417643201

cardiovasculares, distúrbios do sono, desgaste osteomuscular e transtornos de atenção, que são fatores clinicamente associados ao aumento de sinistros.

A **dimensão do veículo** é outro fator crítico, uma vez que veículos utilizados para transporte de carga ou passageiros possuem massa, dimensões e dinâmica de manobra superiores às de veículos leves, **ampliando o potencial de dano em caso de sinistro** e exigindo maior rigor na avaliação periódica da aptidão psicomotora. Especificamente, o **transporte de passageiros** envolve diretamente a **segurança coletiva** e de terceiros, demandando maior exigência de vigilância, reflexo e estabilidade emocional.

O prazo uniforme de 10 anos, aplicado indistintamente a condutores comuns e profissionais, ignora tais peculiaridades, compromete a política de prevenção, e reduz a capacidade do Estado de identificar alterações clínicas ao longo do tempo. Assim, a presente emenda busca restabelecer coerência técnica, garantindo que os motoristas EAR estejam sujeitos a periodicidade específica, definida por regulamentação do Contran, em razão do risco ampliado e da responsabilidade coletiva envolvida, de forma a assegurar a proteção à sociedade e a preservação da vida.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1417643201

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Hamilton Mourão

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

Acrescente-se § 8º ao art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9095342719

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar"

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9095342719

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Hamilton Mourão

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3189001753

fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3189001753

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Hamilton Mourão

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2295849489

econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2295849489

EMENDA Nº - CMMPV 1327/2025
(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 – .....

.....

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

LexEdit
CD250388305800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250388305800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

LexEdit
CD250388305800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250388305800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

O objetivo deste pilar é estimular o cumprimento das regras de trânsito e, consequentemente, 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.

LexEdit
CD250388305800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250388305800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147 e ao inciso V do *caput* do art. 147, 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. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir:

I – .....

.....

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 elevar o 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.

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

LexEdit
CD253012629400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253012629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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,

LexEdit
CD253012629400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253012629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

LexEdit
CD253012629400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253012629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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, consequentemente, 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.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD253012629400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253012629400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 1º a 3º e 8º do art. 148 e aos arts. 155 e 156, 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. 148.** .....

.....

§ 1º A formação de condutores realizada exclusivamente pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, deverá ser composta, obrigatoriamente, de curso teórico-técnico e de prática de direção veicular, ministrado em veículos dotados de câmbio manual ou automático, de acordo com carga horária regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º O conteúdo programático do curso teórico-técnico deverá ter as seguintes matérias: legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, meio ambiente e cidadania e mecânica básica.

§ 3º O conteúdo programático do curso de prática veicular deverá cumprir As Normas Gerais de Circulação e Conduta estão no Capítulo III, abrangendo dos Artigos 26 ao 39 que tratam de regras fundamentais como o cuidado e atenção do condutor, preferência de passagem, circulação pelo lado direito da via, distância de segurança, uso de faixas e prioridades para veículos de urgência.

.....

§ 8º Os Centros de Formação de Condutores deverão contratar por meio da CLT os instrutores, em caso de prestação de serviço descontinuado a contratação pode ser feita por contrato temporário de trabalho, desde que o instrutor seja devidamente inscrito no MEI." (NR)

LexEdit
CD254724543700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254724543700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

"**Art. 155.** O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, e será composto, obrigatoriamente, de curso de prática de direção veicular, bem como de aprendizagem teórico-técnica, contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros, conceitos básicos de proteção ao meio ambiente e mecânica básica relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar, por período determinado, a realização de Atendimento Especial, inclusive por instrutor autônomo, desde que vinculado a Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado." (NR)

"**Art. 156.** Os órgãos estaduais de trânsito estaduais ou do distrito federal regulamentarão as exigências de credenciamento para a prestação de serviços pelos Centros de Formação de Condutores de acordo com a lei federal nº 14.133/21.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutores e examinadores serão regulamentados pelo CONTRAN" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de formação e habilitação de condutores, matéria diretamente relacionada à segurança pública, à saúde coletiva e à redução de sinistros de trânsito, temas que justificam o tratamento por meio de Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal.

Dados técnicos recentes indicam crescimento expressivo dos sinistros de trânsito, com elevado custo social, econômico e humano, impactando famílias,

LexEdit
CD254724543700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254724543700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

o sistema previdenciário e a rede pública de saúde. Nesse contexto, fortalecer a formação de condutores é medida urgente e estrutural.

A emenda reconhece, em nível legal, os Centros de Formação de Condutores – CFCs como empresas responsáveis pela formação teórica e prática de condutores, conferindo segurança jurídica a um setor que há décadas investe em infraestrutura, pessoal qualificado e veículos adequados, mas que permanece vulnerável a alterações infralegais.

Além disso, autoriza expressamente a utilização de veículos com câmbio automático no curso de prática de direção veicular, compatibilizando a legislação com a realidade do mercado automotivo, no qual a maioria dos veículos novos já possui transmissão automática, incluindo veículos elétricos e tecnologias menos poluentes, alinhadas a uma mobilidade sustentável.

A proposta respeita a competência privativa da União para fixar diretrizes e bases da educação (art. 22, XIV, da Constituição Federal), ao mesmo tempo em que preserva o papel normativo do CONTRAN, a quem compete regulamentar carga horária, critérios pedagógicos e fiscalização.

Trata-se, portanto, de medida urgente, necessária e estrutural, voltada à proteção da vida, à qualificação da formação de condutores e à redução dos sinistros de trânsito no Brasil.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD254724543700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254724543700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao art. 152 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. 152.** O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, devendo ocorrer obrigatoriamente em veículo de aprendizagem, equipado com duplo comando de freio, compatível com a categoria para a qual o candidato estiver sendo avaliado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade adequar o art. 152 do Código de Trânsito Brasileiro às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária com base na abordagem do Sistema Seguro e da Visão Zero.

A proposta está diretamente alinhada aos seguintes pilares do PNATRANS:

I – Gestão da Segurança no Trânsito, ao estabelecer regra clara e objetiva quanto às condições mínimas de segurança para a realização do exame prático de direção veicular, reduzindo assimetrias de interpretação entre os órgãos executivos de trânsito;

II – Segurança Veicular, ao exigir que o exame seja realizado em veículo de aprendizagem com duplo comando de freio, garantindo a possibilidade

LexEdit
CD259598659000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259598659000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

de intervenção imediata diante de situações de risco, protegendo o candidato, os examinadores e os demais usuários da via;

III – Educação para o Trânsito, ao assegurar que o processo avaliativo esteja integrado a um ambiente seguro, coerente com as práticas adotadas durante a formação do condutor, evitando rupturas entre o ensino e a avaliação final;

IV – Normatização e Fiscalização, ao padronizar nacionalmente o requisito técnico do veículo utilizado no exame, facilitando a fiscalização e reforçando a uniformidade do procedimento em todo o território nacional.

A ausência de previsão legal expressa quanto ao tipo de veículo utilizado no exame prático pode resultar na utilização de veículos sem adaptação técnica adequada, o que contraria os princípios do Sistema Seguro e amplia desnecessariamente os riscos durante uma etapa decisiva do processo de habilitação.

Dessa forma, a presente emenda promove a harmonização do Código de Trânsito Brasileiro com o PNATRANS, reforçando o compromisso do Estado brasileiro com a preservação da vida, a redução de sinistros de trânsito e a realização de exames práticos em condições técnicas seguras, compatíveis com os objetivos da política nacional de segurança viária.

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

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD259598659000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259598659000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 143 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. 143.** .....

.....

II – categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a quatro mil quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III – categoria C - condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a quatro mil quilogramas;

.....

§ 5º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor do tipo caminhão movido à tração elétrica, equipado com rodado simples e controle eletrônico de estabilidade, cujo peso bruto total não exceda a 4.250 kg (quatro mil duzentos e cinquenta quilogramas)." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade atualizar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para adequá-lo à realidade atual da frota nacional e à evolução tecnológica da indústria automotiva, especialmente no que se refere aos limites de peso dos veículos passíveis de condução por condutores habilitados na categoria B.

LexEdit
CD255267063700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255267063700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

A alteração proposta no art. 143 amplia o limite do peso bruto total dos veículos enquadrados na categoria B para até 4.000 kg, preservando-se a limitação de lotação em até oito lugares, excluído o do motorista. Tal medida se justifica pelo acréscimo de peso decorrente da incorporação obrigatória de novos sistemas de segurança veicular e de controle ambiental, tais como freios ABS, controle eletrônico de estabilidade, sistemas de frenagem de emergência, dispositivos de redução de emissões e demais equipamentos exigidos pela legislação vigente, os quais impactam diretamente a massa final dos veículos sem, contudo, alterar sua dirigibilidade ou complexidade operacional.

Adicionalmente, a proposta promove ajuste específico para contemplar veículos do tipo caminhão movidos à tração elétrica, permitindo sua condução por motoristas habilitados na categoria B quando equipados com rodado simples, controle eletrônico de estabilidade e desde que o peso bruto total não exceda 4.250 kg. Tal exceção técnica decorre do peso adicional das baterias elétricas, elemento estrutural indispensável a esse tipo de propulsão, que não implica maior risco viário ou necessidade de habilitação superior, desde que observadas as condições de segurança previstas.

Com essa atualização normativa, busca-se assegurar coerência entre a legislação de trânsito e a realidade tecnológica atual, incentivar a adoção de veículos menos poluentes e garantir segurança jurídica aos condutores, fabricantes e órgãos de fiscalização, alinhando o ordenamento jurídico brasileiro às boas práticas internacionais já adotadas em diversos países.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Felipe Francischini
(UNIÃO - PR)

LexEdit
CD255267063700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255267063700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Francischini

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 155 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. 155.** A formação de condutores de veículos automotores e elétricos será realizada exclusivamente por instrutor autorizado, vinculado a autoescola devidamente credenciada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

Parágrafo único. Após a aprovação do candidato nos exames de aptidão física e mental, de avaliação psicológica, de primeiros socorros e de legislação de trânsito, será expedida autorização para aprendizagem, nos termos da regulamentação do CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva especificar que a formação dos condutores se dará exclusivamente por instrutor autorizado e vinculado a autoescola credenciada. Com issoteremos: maior segurança jurídica, com garantia que apenas profissionais devidamente habilitados e vinculados a instituições credenciadas conduzam o processo de formação, evitando práticas informais e assegurando responsabilidade institucional; melhor qualidade por conta de termos instrutores autorizados asseguram que o ensino siga padrões técnicos e metodológicos reconhecidos, elevando a qualidade da formação e uma fiscalização eficiente:, com maior controle controle pelos órgãos de trânsito, que passam a monitorar apenas instrutores vinculados a entidades credenciadas.

LexEdit
CD255521647200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255521647200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD255521647200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255521647200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados

LexEdit
CD258526337800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258526337800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PNATRANS e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

LexEdit
CD258526337800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258526337800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD258526337800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258526337800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores

LexEdit
CD250828087500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250828087500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD250828087500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250828087500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional

LexEdit
CD255544586900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255544586900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD255544586900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255544586900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Dr. Hiran

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

Suprima-se o art. 147; e dê-se nova redação ao § 7º do art. 148 e ao § 7º do art. 268-A, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** (Suprimir)

"**Art. 148.** .....

.....

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixado pelo órgão máximo executivo de trânsito estadual, de acordo com a viabilidade técnica e econômica de cada Estado, automaticamente reajustado anualmente, no mês de janeiro, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro índice oficial que o substitua." (NR)

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao suprimir o art. 147 (que trata dos exames de aptidão e avaliação psicológica) na forma proposta pela Medida Provisória e, simultaneamente,

Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3284604495

manter a ressalva no §7º do art. 268-A, a emenda reforça avanço trazido pela MPV nº 1.327/2025, ao dispensar o condutor de procedimentos burocráticos, porém excetua os procedimentos essenciais de segurança viária: os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Esses exames são indispensáveis para atestar que o condutor ainda possui as condições de saúde necessárias para dirigir, independentemente de seu histórico de multas.

Já quanto à alteração do §7º do art. 148 é necessário fazê-lo, em respeito ao princípio federativo e à autonomia dos Estados e do Distrito Federal, a garantia da qualidade e continuidade da prestação dos serviços, mantendo a desburocratização e as inovações positivas da MPV, mas focando na segurança viária.

O texto original da MP 1327/2025 atribuía ao órgão máximo executivo de trânsito da União a competência para fixar o preço público dos exames. A emenda transfere essa responsabilidade para o órgão máximo executivo de trânsito de cada estado (DETRANs), afim de que haja ajuste regional, uma vez que os custos operacionais e a viabilidade técnica para a realização dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica variam significativamente entre os diferentes estados e regiões do país.

A fixação centralizada de um preço pela União pode resultar em valores insuficientes para cobrir os custos e remunerar adequadamente os profissionais credenciados (médicos e psicólogos) em algumas regiões, ou, inversamente, em valores excessivamente altos em outras.

Ainda, a emenda garante que o valor seja estabelecido com base em um estudo de viabilidade técnica local, refletindo a realidade econômica e as especificidades regionais, o que assegura a manutenção do poder aquisitivo dos honorários profissionais e dos custos operacionais. Além da proteção real do preço público, ao estabelecer reajuste anual.

Em suma, a proposta de emenda busca manter a inovação positivada MP 1327/2025 de permitir a renovação automática da CNH para condutores inscritos no RNPC (Registro Nacional Positivo de Condutores), promovendo a desburocratização e recompensando o bom comportamento no trânsito, mas restringindo essa simplificação aos valores administrativos, mantendo a

Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3284604495

obrigatoriedade e eficácia dos custos dos exames de aptidão física e mental, para que não haja comprometimento da segurança viária fundamental, que depende da avaliação periódica das condições de saúde do motorista.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Dr. Hiran
(PP - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Dr. Hiran

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3284604495

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Os veículos automotores e elétricos destinados à formação de condutores deverão estar vinculados à autoescola e ser identificados por uma faixa adesiva, na cor amarela, de 20 cm (vinte centímetros) de largura, fixada ao longo, na frente e atrás da carroçaria, à meia altura, com a inscrição "AUTOESCOLA na cor preta e duplo comando de freio e embreagem.

§ 1º Revogado.

§ 2º As idades máximas dos veículos destinados à formação de condutores, contadas a partir do ano de fabricação, serão:

I – .....

II – .....

III – .....

§ 3º Para os veículos destinados à formação de condutores na categoria E, a idade máxima prevista no inciso III do § 2º aplica-se apenas à unidade tratora, exigindo-se dos reboques e semirreboques boas condições de conservação e funcionamento.

§ 4º Os veículos devem estar obrigatoriamente vinculados à autoescola." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade reforçar a segurança no processo de formação de condutores, garantindo que os veículos de aprendizagem

LexEdit
CD251769813000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251769813000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

estejam equipados com comando duplo, o que possibilita intervenção imediata do instrutor em situações de risco.

A exigência de faixas adesivas permanentes e visíveis assegura a identificação inequívoca dos veículos de autoescola em circulação, aumentando a transparência, evitando fraudes e fortalecendo a credibilidade do processo de ensino.

Por fim, a vinculação obrigatória dos veículos às autoescolas garante que apenas veículos devidamente credenciados participem da formação, protegendo tanto os candidatos quanto a sociedade. Evitando o uso de veículos não credenciados ou de origem duvidosa, assegurando que todo o processo de formação ocorra dentro de parâmetros legais e fiscalizáveis.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD251769813000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251769813000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os § 6º e §7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

LexEdit
CD257962034900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257962034900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD257962034900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257962034900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

LexEdit
CD250554627100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250554627100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar"

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD250554627100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250554627100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

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

"**Art.** 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir:

I – 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."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo elevar o 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.

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

LexEdit
CD253081737700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253081737700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

LexEdit
CD253081737700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253081737700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, consequentemente, 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

LexEdit
CD253081737700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253081737700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, 15 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD253081737700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253081737700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

"**Art.** 148.....

§ 1º A formação de condutores realizada exclusivamente pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, deverá ser composta, obrigatoriamente, de curso teórico-técnico e de prática de direção veicular, ministrado em veículos dotados de câmbio manual ou automático, de acordo com carga horária regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º O conteúdo programático do curso teórico-técnico deverá ter as seguintes matérias: legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, meio ambiente e cidadania e mecânica básica.

§ 3º O conteúdo programático do curso de prática veicular deverá cumprir As Normas Gerais de Circulação e Conduta estão no Capítulo III, abrangendo dos Artigos 26 ao 39 que tratam de regras fundamentais como o cuidado e atenção do condutor, preferência de passagem, circulação pelo lado direito da via, distância de segurança, uso de faixas e prioridades para veículos de urgência.

§ 4º Os Centros de Formação de Condutores deverão contratar por meio da CLT os instrutores, em caso de prestação de serviço descontinuado a contratação pode ser feita por contrato temporário de trabalho, desde que o instrutor seja devidamente inscrito no MEI."

"**Art.** O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, e será composto, obrigatoriamente, de curso de prática de direção veicular, bem como de aprendizagem teórico-técnica, contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros, conceitos básicos de proteção ao meio ambiente

LexEdit
CD259587009200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259587009200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

e mecânica básica relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar, por período determinado, a realização de Atendimento Especial, inclusive por instrutor autônomo, desde que vinculado a Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado."

"**Art.** Os órgãos estaduais de trânsito estaduais ou do distrito federal regulamentarão as exigências de credenciamento para a prestação de serviços pelos Centros de Formação de Condutores de acordo com a lei federal nº 14,133/21.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutores e examinadores serão regulamentados pelo CONTRAN."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de formação e habilitação de condutores, matéria diretamente relacionada à segurança pública, à saúde coletiva e à redução de sinistros de trânsito, temas que justificam o tratamento por meio de Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal.

Dados técnicos recentes indicam crescimento expressivo dos sinistros de trânsito, com elevado custo social, econômico e humano, impactando famílias, o sistema previdenciário e a rede pública de saúde. Nesse contexto, fortalecer a formação de condutores é medida urgente e estrutural.

A emenda reconhece, em nível legal, os Centros de Formação de Condutores – CFCs como empresas responsáveis pela formação teórica e prática de condutores, conferindo segurança jurídica a um setor que há décadas investe em infraestrutura, pessoal qualificado e veículos adequados, mas que permanece vulnerável a alterações infralegais.

Além disso, autoriza expressamente a utilização de veículos com câmbio automático no curso de prática de direção veicular, compatibilizando a

LexEdit
CD259587009200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259587009200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

legislação com a realidade do mercado automotivo, no qual a maioria dos veículos novos já possui transmissão automática, incluindo veículos elétricos e tecnologias menos poluentes, alinhadas a uma mobilidade sustentável.

A proposta respeita a competência privativa da União para fixar diretrizes e bases da educação (art. 22, XIV, da Constituição Federal), ao mesmo tempo em que preserva o papel normativo do CONTRAN, a quem compete regulamentar carga horária, critérios pedagógicos e fiscalização.

Trata-se, portanto, de medida urgente, necessária e estrutural, voltada à proteção da vida, à qualificação da formação de condutores e à redução dos sinistros de trânsito no Brasil.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD259587009200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259587009200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** 152 O exame de direção veicular será realizado perante comissão integrada por 3 (três) membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, devendo ocorrer obrigatoriamente em veículo de aprendizagem, equipado com duplo comando de freio, compatível com a categoria para a qual o candidato estiver sendo avaliado."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade adequar o art. 152 do Código de Trânsito Brasileiro às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária com base na abordagem do Sistema Seguro e da Visão Zero.

A proposta está diretamente alinhada aos seguintes pilares do PNATRANS:

I – Gestão da Segurança no Trânsito, ao estabelecer regra clara e objetiva quanto às condições mínimas de segurança para a realização do exame prático de direção veicular, reduzindo assimetrias de interpretação entre os órgãos executivos de trânsito;

II – Segurança Veicular, ao exigir que o exame seja realizado em veículo de aprendizagem com duplo comando de freio, garantindo a possibilidade de intervenção imediata diante de situações de risco, protegendo o candidato, os examinadores e os demais usuários da via;

III – Educação para o Trânsito, ao assegurar que o processo avaliativo esteja integrado a um ambiente seguro, coerente com as práticas adotadas durante a formação do condutor, evitando rupturas entre o ensino e a avaliação final;

LexEdit
CD255357427300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255357427300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

IV – Normatização e Fiscalização, ao padronizar nacionalmente o requisito técnico do veículo utilizado no exame, facilitando a fiscalização e reforçando a uniformidade do procedimento em todo o território nacional.

A ausência de previsão legal expressa quanto ao tipo de veículo utilizado no exame prático pode resultar na utilização de veículos sem adaptação técnica adequada, o que contraria os princípios do Sistema Seguro e amplia desnecessariamente os riscos durante uma etapa decisiva do processo de habilitação.

Dessa forma, a presente emenda promove a harmonização do Código de Trânsito Brasileiro com o PNATRANS, reforçando o compromisso do Estado brasileiro com a preservação da vida, a redução de sinistros de trânsito e a realização de exames práticos em condições técnicas seguras, compatíveis com os objetivos da política nacional de segurança viária.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD255357427300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255357427300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições.

Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9191742241

cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados.

A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente.

A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente.

Portanto, a supressão do § 6º do rt. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9191742241

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos de atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8897181324

alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8897181324

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8897181324

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do referido artigo.

A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo.

Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos**

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6876469276

Médicos (CBHPM), que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios.

Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços.

A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados.

A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6876469276

públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais.

Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, a supressão do § 7º do art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6876469276

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

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

"**Art.** 154 Os veículos de aprendizagem, destinados à formação de condutores, deverão ser equipados obrigatoriamente com duplo comando de freio, de modo a permitir a intervenção imediata do instrutor de trânsito.

Parágrafo único. Os veículos de que trata o caput serão de propriedade dos centros de formações de condutores, devidamente credenciados ao órgão executivo de transito do estado ou do Distrito Federal e deverão estar identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, adesivada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda supressiva tem por objetivo adequar o art. 154 às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária, com metas claras de redução de mortes e lesões no trânsito.

A proposta está em total alinhamento com os pilares do PNATRANS, especialmente nos seguintes pontos:

I – Gestão da Segurança no Trânsito: Ao criar uma norma clara, objetiva e técnica para a caracterização dos veículos de aprendizagem, a emenda contribui para uma gestão mais eficiente e segura do trânsito, evitando interpretações dúbias que podem comprometer a segurança viária.

II – Segurança Veicular: A obrigatoriedade de duplo comando de freio visa proporcionar ao instrutor de direção a capacidade de intervir de forma rápida e eficaz, garantindo a segurança dos alunos durante o processo de ensino e reduzindo o risco de acidentes.

LexEdit
CD255515342200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255515342200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

III – Educação para o Trânsito: Alinhada com o objetivo de garantir uma formação técnica e segura para os condutores, esta emenda assegura que os veículos utilizados na aprendizagem atendam aos requisitos mínimos de segurança, promovendo a educação de qualidade no trânsito.

IV – Normatização e Fiscalização: A clarificação legal sobre os veículos de aprendizagem, incluindo a identificação visual e os requisitos técnicos como o duplo comando de freio, facilita a fiscalização pelos órgãos competentes e garante o cumprimento das normas.

A presente emenda, portanto, visa fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito, protegendo a vida e promovendo a formação de condutores de maneira responsável e segura. Com a implementação da exigência de veículos de aprendizagem equipados com duplo comando de freio, atendemos à política pública do Sistema Seguro, que tem como principal objetivo a prevenção de sinistros, seguindo as melhores práticas de segurança viária.

Além disso, a emenda está alinhada ao Código de Trânsito Brasileiro, ao PNATRANS e aos compromissos assumidos pelo Brasil na Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, contribuindo para a redução das mortes no trânsito e a construção de um sistema de transporte mais seguro e eficiente.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD255515342200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255515342200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** Na condição de aprendiz, ao motorista sem a Licença de Aprendizagem de Direção Veicular – LADV, sem a presença de instrutor de trânsito devidamente credenciado e vinculado a Centro de Formação de Condutores, ou em veículo que não seja classificado como de aprendizagem, desprovido de duplo comando de freio, deverão ser aplicadas as penalidades previstas na Resolução nº 925, de 2022, do Conselho Nacional de Trâncito (CONTRAN)."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa sanar grave lacuna normativa do Código de Trânsito Brasileiro ao tipificar, de forma expressa, a condução de veículo por aprendiz fora das condições legais e técnicas mínimas de segurança.

Embora o CTB discipline o processo de formação, aprendizagem e habilitação de condutores, a ausência de previsão específica no rol de infrações do art. 162 tem permitido a prática irregular de aprendizagem clandestina, caracterizada pela condução de veículos sem Licença de Aprendizagem, sem instrutor habilitado, desvinculada de Centro de Formação de Condutores e, em muitos casos, em veículos particulares comuns, sem duplo comando de freio.

Tal conduta representa risco elevado de sinistros, afronta o princípio da segurança viária e compromete a integridade física do aprendiz, do instrutor informal, de pedestres e dos demais usuários da via 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

LexEdit
CD255114515000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255114515000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, consequentemente, 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

LexEdit
CD255114515000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255114515000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

4 deste Plano, na busca por promover mais segurança aos usuários e criando uma estratégia robusta para minimizar lesões graves e fatais no trânsito.

Trata-se, portanto, de medida necessária, proporcional e urgente para combater práticas ilegais, reduzir sinistros e garantir que o processo de aprendizagem ocorra exclusivamente em ambiente seguro, regulamentado e fiscalizável.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD255114515000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255114515000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

"**Art.** 156 O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas autoescolas, as quais são essenciais à formação de condutores e educação do trânsito, e das outras demais entidades para os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de examinador."

"**Art.** xxxxx O instrutor de trânsito, para habilitar-se ao ensino deverá:

I – ter no mínimo, 21 (vinte e um) anos completos;

II – ter ensino médio completo;

III – estar habilitado há, pelo menos, 2 (dois) anos na categoria para qual ministrará aulas;

IV – não possuir antecedentes criminais;

V – possuir certificado de conclusão de curso específico de instrutor de trânsito, realizado em instituição de ensino devidamente reconhecida pelo órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal, cujo ensino poderá ser realizado de forma presencial ou remota síncrona;

VI – ser aprovado em exame psicopedagógico;

VII – estar vinculado a autoescola devidamente credenciada ao órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca assegurar a qualificação, a idoneidade e a responsabilidade dos profissionais que atuam na formação de condutores. Ao estabelecer critérios objetivos, garante-se maior segurança no processo de ensino, padronização das práticas pedagógicas e credibilidade na atuação dos instrutores

LexEdit
CD256048141200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256048141200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

de trânsito, contribuindo diretamente para a redução de acidentes e para a promoção da educação viária.

Ainda, tem por objetivo assegurar maior qualidade e segurança no processo de formação de condutores, estabelecendo que o instrutor de trânsito somente poderá exercer sua atividade profissional vinculado a uma instituição credenciada. Essa exigência garante:

i) Fiscalização efetiva da atuação dos instrutores, evitando práticas irregulares;

ii) Uniformidade pedagógica nos métodos de ensino aplicados aos candidatos à habilitação;

iii) Responsabilidade institucional, fortalecendo o papel dos Centros de Formação de Condutores como agentes de educação e segurança viária.

Dessa forma, a medida contribui para a redução de acidentes, para a formação responsável de novos condutores e para a valorização da atividade profissional do instrutor de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD256048141200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256048141200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** 147 O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, sendo que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelos respectivos conselhos profissionais, conforme regulamentação do CONTRAN:

I – de prática de direção veicular, realizado em via pública ou em ambiente controlado, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se, por meio de autoescolas."

JUSTIFICAÇÃO

A exigência de que os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica sejam realizados por profissionais especializados em medicina do tráfego e psicologia do trânsito garante maior rigor técnico e credibilidade ao processo de habilitação, protegendo a sociedade contra riscos decorrentes de condutores sem condições adequadas.

Já a determinação de que o exame prático de direção seja realizado através das autoescolas assegura padronização e transparência, além de garantir que o candidato demonstre habilidades reais de condução em ambiente controlado ou em via pública, fortalecendo a qualidade da formação e a segurança no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD257144211200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257144211200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** 141 A formação de condutores de veículos automotores e elétricos será obrigatoriamente realizada por meio de autoescolas, devidamente credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º A formação de condutores compreenderá, no mínimo, 5 (cinco) horas-aula práticas de direção veicular, realizadas em via pública ou em ambiente controlado, para cada categoria de habilitação, podendo ser acrescida de conteúdo definidos em regulamentação específica.

§ 2º As cargas horárias práticas previstas no § 1º aplicam-se a todas as categorias de habilitação, competindo ao CONTRAN disciplinar sua distribuição e a metodologia pedagógica correspondente.

§ 3º A formação de condutores compreenderá, no mínimo, 30 (trinta) horas-aula teóricas para a primeira habilitação, podendo ser realizadas presencialmente ou a distância, de forma síncrona, a critério do candidato.

§ 4º A regulamentação expedida pelo CONTRAN deverá assegurar a padronização nacional dos conteúdos programáticos e dos procedimentos relativos à formação e habilitação de condutores, em conformidade com as diretrizes estabelecidas neste Código.

§ 5º O candidato à obtenção do documento de habilitação poderá optar por realizar as aulas práticas e o exame de direção de que trata o art. 152 em veículo dotado de câmbio mecânico ou automático, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

§ 6º O documento de habilitação fornecido em atendimento ao disposto no § 6º deverá conter o registro da restrição para a condução exclusiva de veículos dotados de câmbio automático, o qual poderá ser retirado a qualquer tempo mediante a realização das aulas práticas complementares e do exame de direção em veículo com câmbio mecânico para mudança de categoria. Justificativa Caput – Formação obrigatória em autoescolas credenciadas - Garante que a

LexEdit
CD258556261700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258556261700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

formação seja realizada em instituições fiscalizadas e padronizadas, assegurando qualidade, segurança jurídica e credibilidade ao processo de habilitação.

§ 7º Mínimo de 5 horas-aula práticas por categoria - Estabelece carga mínima prática que assegura experiência real de condução, reduzindo riscos de motoristas inexperientes no trânsito.

§ 8º Aplicação das cargas horárias a todas as categorias - Uniformiza critérios e confere previsibilidade, evitando disparidades regionais e fortalecendo a padronização nacional.

§ 9º Mínimo de 30 horas-aula teóricas, presenciais ou a distância - Garante formação sólida em legislação e segurança viária, com flexibilidade para o candidato escolher o formato, ampliando acesso sem comprometer a qualidade.

§ 10. Padronização nacional pelo CONTRAN - Assegura coerência e uniformidade em todo o país, evitando interpretações divergentes e fortalecendo a segurança jurídica das autoescolas.

§ 11. Opção por câmbio automático - Moderniza o processo de habilitação, acompanhando a evolução tecnológica da frota e garantindo inclusão de candidatos que optem por veículos automáticos.

§ 12. Registro de restrição e possibilidade de retirada - Confere transparência ao documento de habilitação e flexibilidade ao condutor, permitindo evolução para câmbio mecânico mediante complementação prática e exame, sem burocracia excessiva."

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei promove o aperfeiçoamento do processo de formação de condutores no Brasil, reafirmando o papel essencial das autoescolas como instituições técnicas, fiscalizadas e responsáveis pela capacitação segura e padronizada dos motoristas.

Ao estabelecer que a formação de condutores seja obrigatoriamente realizada por autoescolas devidamente credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, a proposta fortalece a segurança viária, assegura controle estatal efetivo e evita a precarização do ensino de direção,

LexEdit
CD258556261700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258556261700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

que poderia resultar da informalidade ou da ausência de critérios pedagógicos mínimos.

A fixação de carga horária prática mínima por categoria de habilitação garante que o candidato adquira experiência real de condução, contribuindo para a redução de acidentes e para a formação de motoristas mais conscientes e preparados. A aplicação uniforme dessas cargas horárias a todas as categorias elimina distorções regionais e assegura tratamento isonômico em todo o território nacional.

No campo teórico, a exigência de carga horária mínima, com possibilidade de realização presencial ou a distância, amplia o acesso à formação sem abrir mão da qualidade do conteúdo, conciliando modernização, flexibilidade e responsabilidade pedagógica. A padronização nacional dos conteúdos e procedimentos, a ser regulamentada pelo CONTRAN, reforça a segurança jurídica do sistema, valoriza as autoescolas e confere previsibilidade aos candidatos.

A proposta também avança ao permitir que o candidato opte por realizar aulas práticas e exame de direção em veículo com câmbio automático, alinhando o processo de habilitação à evolução tecnológica da frota nacional e às necessidades contemporâneas dos condutores. A previsão de registro da restrição no documento de habilitação, bem como a possibilidade de sua retirada mediante complementação prática e novo exame, assegura transparência, responsabilidade e liberdade de escolha, sem comprometer a segurança no trânsito.

Dessa forma, o projeto equilibra modernização, inclusão e rigor técnico, fortalecendo o sistema nacional de trânsito, valorizando as autoescolas

LexEdit
CD258556261700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258556261700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

como agentes fundamentais da política pública de segurança viária e garantindo à sociedade condutores mais bem preparados, conscientes e responsáveis.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD258556261700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258556261700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** Os veículos classificam-se em:

I – quanto à categoria:

a) 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."

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

LexEdit
CD259054719100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259054719100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, consequentemente, a mitigação de comportamentos de risco

LexEdit
CD259054719100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259054719100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD259054719100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259054719100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

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

"**Art.** Os veículos classificam-se em:

I – quanto à categoria:

a) 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."

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

LexEdit
CD254831758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254831758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, consequentemente, a mitigação de comportamentos de risco

LexEdit
CD254831758000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254831758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD254831758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254831758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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 à denominação do Capítulo IX e aos arts. 169 a 210 e 256; e acrescentem-se Seção III e arts. 117-A a 117-D e 231-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS" (NR)
"Seção III
Dos Veículos Autônomos" (NR)

"**Art. 117-A.** O trânsito de veículos autônomos nas vias brasileiras somente poderá ser autorizado mediante cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Código e na regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Os níveis de automação dos veículos autônomos serão definidos pelo Contran, inclusive quanto à exigência do cumprimento das disposições estabelecidas nesta Seção."

"**Art. 117-B.** Os veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor deverão ser previamente autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito para que possam circular em via pública, observadas a regulamentação do Contran e, no mínimo, as seguintes disposições:

I – o interessado deverá apresentar a documentação exigida pela regulamentação, incluindo a rota a ser utilizada para o período de testes, a qual

LexEdit
CD250871967000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

deverá estar devidamente sinalizada conforme regulamentação vigente, inclusive quanto ao trânsito de veículos autônomos no respectivo trecho;

II – deverá ser contratado seguro total (danos, inclusive contra terceiros, lesões e morte);

III – deverá ser firmado termo de responsabilidade por eventuais danos causados em caso de falha do sistema ou de operação;

IV – deverá haver um condutor habilitado no veículo em condições de assumir a direção em caso de falha ou risco de sinistro, treinamento específico para operação de veículos autônomos;

V – conforme periodicidade estabelecida pelo órgão máximo executivo de trânsito, o responsável pelos testes deverá apresentar relatório que demonstre os resultados obtidos quanto à segurança viária, bem como, a qualquer momento, em caso de falhas ou panes no sistema;

VI – em caso de sinistro, os testes com o veículo autônomo envolvido devem ser imediatamente suspensos e as autoridades competentes comunicadas, para fins de avaliação quanto à continuidade com os testes da empresa responsável;

VII – os veículosdeverão possuir um sistema de monitoramento constante para detecção de falhas e ameaças, com a possibilidade de acionamento do modo de segurança e notificação do usuário em caso de problemas;

VIII – o trecho autorizado deverá possuir cobertura de conectividade para fins de monitoramento da performance do veículo, bem como para detectar quaisquer falhas que possam comprometer a direção autônoma.

§ 1º As obrigações quanto às regras de circulação e conduta estabelecidas para o condutor neste Código se aplicam aos veículos autônomos, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União ou entidade homologadora ou o serviço técnico por ele credenciado deve verificar as informações fornecidas e, se necessário, exigir que o fabricante do veículo corrija qualquer ineficácia detectada.

§ 3º A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos deste artigo poderá ser revogada se os requisitos estabelecidos em regulamento não forem cumpridos ou se os veículos-amostra não cumprirem os requisitos

LexEdit
CD250871967000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

mínimos de segurança no combate aos ciber-ataques e à vulnerabilidade do sistema.

§ 4º Para homologação do modelo de veículo autônomo, o fabricante ou importador deverá apresentar declaração e documentos comprobatórios que demonstrem que a automação está em consonância com as normas de circulação e conduta estabelecidas na legislação de trânsito."

"**Art. 117-C.** O poder público deverá providenciar a adaptação da infraestrutura viária para melhor acomodar os veículos autônomos, bem como disponibilizar uma infraestrutura de comunicação e monitoramento para a integração desses veículos no tráfego urbano.

Parágrafo único. Os novos contratos de concessão rodoviária deverão prever as condições necessárias para o trânsito de veículos autônomos, nos termos da regulamentação do Contran."

"**Art. 117-D.** Ao veículo definido como autônomo na forma do art. 117-B, o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá conceder autorização de tráfego para qualquer via pública desde que o condutor assuma o compromisso de estar na direção, sem fazer uso do sistema autônomo, observadas as demais exigências contidas nesta seção." (NR)

"**Art. 169.** .....

.....

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a penalidade será: Infração gravíssima; Penalidade – multa (3 x) e Suspensão do direito de dirigir." (NR)

"**Art. 180.** Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível ou energia:

....." (NR)

"**Art. 187.** .....

.....

III – para veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor: Infração - gravíssima; Penalidade – multa (2 x); Medida administrativa: remoção do veículo." (NR)

"**Art. 209.** .....

.....

LexEdit
CD250871967000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a infração será gravíssima e multa (3x)." (NR)

"**Art. 210.** .....

.....

Parágrafo único. Tratando-se de veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, a infração será gravíssima e multa (3x), com medida administrativa de remoção do veículo." (NR)

"**Art. 231-A.** Transitar com veículo autônomo, com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, sem autorização emitida pela autoridade competente, ou em desacordo com a autorização. Infração – gravíssima; Penalidade – multa (5 x); Medida administrativa – remoção do veículo." (NR)

"**Art. 256.** .....

.....

§ 4º O Contran definirá as infrações previstas neste Código aplicáveis aos veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor.

§ 5º A penalidade de multa prevista nas infrações deste Código aos demais veículos será aplicada em dobro no caso de veículos autônomos com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor.

§ 6º Além das penalidades previstas neste Código, a autoridade competente poderá cancelar a autorização concedida ao veículo autônomo com nível de automação que permita sua circulação sem a atuação do condutor, avaliado o risco da conduta praticada, sem prejuízo das demais sanções administrativas, cíveis e penais aplicáveis." (NR)

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

"**Art. 1º-1.** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição: VEÍCULO AUTÔNOMO: veículo que possui tecnologia para se conduzir de forma totalmente automatizada, sem intervenção humana, ou parcialmente automatizada, com possibilidade de

LexEdit
CD250871967000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

intervenção do condutor em situações específicas, de acordo com os níveis de automação reconhecidos internacionalmente."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende inserir no Código de Trânsito Brasileiro disposições acerca do trânsito de veículos autônomos em território nacional.

O trânsito de veículos autônomos já é uma realidade em diversos países, os quais também enfrentam o dilema da necessidade de regulamentação. São diversos aspectos que devem ser tratados na legislação, não deixar para a regulamentação infralegal definir as regras essenciais. Os carros autônomos ainda enfrentam diversos desafios, incluindo questões de segurança, regulatórias e impactos sociais. Apesar dos avanços tecnológicos, há dificuldades em lidar com situações imprevistas no trânsito, e a legislação ainda não está totalmente adaptada para a circulação desses veículos. Por essa razão é necessário estabelecer requisitos rigorosos para autorização de sua circulação no país.

De acordo com as diversas fontes pesquisadas, os veículos podem ter problemas em reconhecer pedestres com roupas refletivas, em condições de pouca luz ou em curvas fechadas. Mesmo com sensores e câmeras avançadas, sistemas autônomos podem apresentar falhas, levando a acidentes. A capacidade de operação dos carros autônomos pode ser afetada por condições climáticas como chuva intensa ou neve. Por serem sistemas conectados, podem ser alvos de ataques hackers, comprometendo a segurança do veículo.

A confiança na tecnologia autônoma e a sua aceitação pela população ainda são desafios a serem superados. A interação com veículos tradicionais e pedestres em diferentes situações ainda é um ponto a ser aprimorado. Apesar dos desafios, a tecnologia de carros autônomos continua avançando e promete trazer benefícios como a redução de acidentes, otimização do fluxo de trânsito e maior comodidade para os usuários.

LexEdit
CD250871967000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Vale destacar que já temos veículos com algum tipo de automação no Brasil. Os veículos de nível 1 (assistência ao motorista) são aqueles que oferecem assistências com funções como controle de cruzeiro adaptativo (ACC) ou assistência de permanência em faixa, mas o motorista ainda controla a direção, aceleração e frenagem. Os veículos de nível 2 (Automação Parcial) são aqueles que podem realizar algumas funções simultaneamente, como controle de cruzeiro adaptativo e assistência de permanência em faixa, mas o motorista deve permanecer atento e pronto para intervir.

Ainda temos muito a avançar no que se refere aos demais níveis: nível 3 (Automação Condicional); Nível 4 (Automação Avançada); e mesmo nível 5 (Automação Completa). Por essa razão, a legislação precisa ser clara o suficiente para garantir a segurança das pessoas que transitam pelas vias brasileiras.

O Brasil necessita urgentemente possuir uma legislação robusta para tratar do tema, considerando que já temos em circulação veículos com certo nível de automação e há interesse em testes em nosso país. A falta de legislação pode colocar tanto o interessado em avançar no tema aqui no país quanto os agentes de trânsito na fiscalização e situação de incapacidade de solução de eventuais problemas. Sequer existem infrações adequadas para tratar desse tipo de veículo.

Por essa razão, a presente emenda nos dá a oportunidade de estabelecer o mínimo de condições para atuação do Poder Público e das empresas interessadas em testes, sem que seja colocada em risco a segurança das pessoas que trafegam em nossas vias. Diversos projetos tramitam nesta Casa, mas a demora na criação do arcabouço legal pode criar inúmeras dificuldades para o avanço tecnológico com segurança.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD250871967000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250871967000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se arts. 77-G e 312-C; e dê-se nova redação aos arts. 261, 263, 291 e 298, 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. 77-G.** É vedada a divulgação, publicação ou disseminação, em redes sociais ou quaisquer outros meios de divulgação digitais de conteúdo audiovisual contendo o registro de infração de circulação de natureza gravíssima ou de prática de conduta que coloque em risco a incolumidade própria e de terceiros, ou ainda que configure crime de trânsito, excetuadas as publicações de terceiros que visem à denúncia desses atos.

§ 1º A pessoa física responsável por publicar, divulgar ou disseminar as condutas mencionadas no caput será punida com multa de natureza gravíssima multiplicada por 10 (dez).

§ 2º Caso a pessoa responsável pela divulgação não retirar o vídeo no prazo de cinco dias da data da notificação, a multa será multiplicada por 20 (vinte).

§ 3º No caso de reincidência, no período de 12 (doze) meses, nas condutas previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, as penalidades serão aplicadas em dobro.

§ 4º As sanções previstas nos §§ 1° e 2º não elidem a aplicação de outras penalidades e medidas administrativas, cíveis ou criminais cabíveis.

§ 5º Qualquer cidadão poderá informar acerca dos conteúdos referidos neste artigo às empresas envolvidas e aos órgãos e entidades competentes.

§ 6º A competência para aplicação das penalidades de que tratam os §§ 1° e 2º será do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, onde estiver domiciliado o infrator ou seu representante legal.

§ 7º O Contran regulamentará as disposições deste artigo." (NR)

LexEdit
CD252053624500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

"**Art. 261.** .....

.....

IV – publicar, divulgar ou disseminar, em redes sociais ou quaisquer outros meios digitais, conteúdos audiovisuais contendo o registro de infrações de trânsito de natureza gravíssima ou que configurem crime de trânsito, ainda que não tenha havido a lavratura do respectivo auto de infração, ou deles participar na qualidade de condutor, nos termos do art. 77-G.

§ 1º .....

.....

IV – no caso do inciso IV do caput: 12 (doze) meses.

.....

§ 14. Na hipótese do inciso IV do caput, a instauração do processo para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir poderá ocorrer em até 12 (doze) meses, contados a partir da divulgação do conteúdo infringente.

§ 15. A retirada do conteúdo publicado não isenta o infrator da aplicação da penalidade de que trata o inciso IV do caput.

§ 16. O conteúdo publicado para fins do Inciso IV do caput poderá servir como prova para auto de infração declarado por autoridade competente ou agente da autoridade de trânsito regulamentado pelo CONTRAN, cabendo a essa mesma autoridade seu registro e armazenamento para fins probatórios." (NR)

"**Art. 263.** .....

.....

V – no caso de reincidência, no prazo de 2 (dois) anos, na conduta prevista no caput do art. 77-G.

.....

§ 4º Caso o condutor não possua documento de habilitação, para fins do art. 261 e deste artigo, será aplicada a penalidade de proibição de obtenção do documento de habilitação pelo prazo correspondente ao da suspensão do direito de dirigir ou da cassação, conforme a penalidade aplicável ao caso." (NR)

"**Art. 291.** .....

.....

§ 5º A comprovação das condutas previstas neste Capítulo poderá ser obtida mediante testes, exames, perícias, vídeos, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova." (NR)

LexEdit
CD252053624500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

"**Art. 298.** .....

.....

§ 2º Sem prejuízo do disposto nos incisos do caput, as penalidades serão aumentadas de um terço à metade caso o agente tenha participado como condutor do veículo ou divulgador, individualmente ou com o concurso de terceiros, das condutas descritas no art. 77-G." (NR)

"**Art. 312-C.** Fazer falsa comunicação de conduta prevista como infração de trânsito.

I – Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Parágrafo único. Se a infração comunicada também constituir crime de trânsito, a pena será de detenção de um a dois anos e multa" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda foi originalmente apresentada pela eminente Deputada Christiane de Souza Yared, por meio do Projeto de Lei nº 130/2020, tendo sido aprovado no Congresso Nacional, quase que por unanimidade, nas duas Casas Parlamentares, mas lamentavelmente quase que inteiramente vetado. Consideramos oportuno trazer esse tema de volta, a fim de combater os abusos cometidos diariamente e monetizados pelas empresas provedoras. O estímulo às condutas que colocam em risco a vida humana deve ser combatido de forma veemente pelo Estado. Formulamos algumas adequações à proposta original de 2020, incluindo o que foi aprovado na Câmara dos Deputados.

A proposta estabelece punições para práticas de graves consequências para a segurança do trânsito, cada vez mais comuns nas redes sociais de usuários brasileiros. Trata-se da divulgação de vídeos conduzindo veículos em altíssima velocidade ou executando manobras arriscadas, entre outras condutas tipificadas na Lei de trânsito como infrações gravíssimas ou crimes de trânsito.

A presente proposta, seguindo a linha do projeto original, tem o objetivo de estabelecer sanções ao condutor que praticar infrações de circulação de natureza gravíssima e divulgá-las por meio de redes sociais ou quaisquer outros

LexEdit
CD252053624500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

meios de divulgação digitais, ainda que não tenha havido a lavratura do respectivo auto de infração. Com esse objetivo, a proposição estabelece para tal prática a suspensão do direito de dirigir por doze meses e, no caso de reincidência no prazo de dois anos, a cassação do documento de habilitação. Caso o condutor não possua documento de habilitação, será aplicada a penalidade de proibição de obtenção do documento de habilitação pelo prazo correspondente ao da suspensão do direito de dirigir ou da cassação, conforme a penalidade aplicável ao caso.

Adicionalmente, é previsto o aumento da penalidade, de um terço à metade, caso o condutor do veículo tenha divulgado a conduta praticada nas redes sociais ou quaisquer outros meios de divulgação digitais, eletrônicos ou impressos, independentemente da aplicação de outras sanções administrativas, cíveis ou penais.

Conforme relatado na justificação do Projeto de Lei nº 130/2020, é grande o número de canais em redes sociais, especialmente no Youtube, de pessoas que divulgam vídeos praticando condutas condenáveis no trânsito e de alto risco para a vida das pessoas. Alta velocidade, disputa de rachas e pegas, entre outros, divulgados intensamente pela internet, com ampla aceitação por milhares de espectadores. Essas pessoas ameaçam a segurança viária e colocam em risco a própria vida e a de terceiros, estimulando a violência e a prática de crimes, sem qualquer tipo de restrição ou de controle de conteúdo.

Por meio do SOS Estradas tivemos acesso a diversos vídeos de pessoas fazendo demonstração de veículos em circunstâncias de altíssimo risco e flagrante desrespeito às leis e às autoridades, divulgados e compartilhados por milhares de pessoas. Inclusive, recentemente tivemos notícia que uma jovem, que fazia malabarismos com sua motocicleta e divulgava nas redes sociais, infelizmente acabou morrendo.

Chamou a nossa atenção, ainda, o fato de um fabricante de veículos automotores, com larga experiência em ações de prevenção de acidentes, ter disponibilizado um veículo para testes por um desses influenciadores, que transitam em nossas rodovias cometendo diversas irregularidades. Isso é inadmissível.

LexEdit
CD252053624500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Algo precisa ser feito com urgência, restabelecendo o que aprovamos neste Congresso Nacional. Esses infratores contumazes ainda faturam milhares de reais com a divulgação e o crescente número de visualizações e acessos a esse tipo de conteúdo criminoso, visto que muitos atos praticados são tipificados como crimes de trânsito.

Como não há previsão legal para a autuação e aplicação de penalidades com base nesses vídeos, os projetos em análise pretendem cobrir essa lacuna. Na realidade, grande parte dos vídeos divulgados permite perfeitamente identificar quem está praticando e registrando a conduta. As provas, fartamente produzidas por meio de imagens e sons, estão sendo geradas pelos próprios infratores diariamente, bastando uma perícia legal que ateste sua veracidade para fins punitivos.

Além das condutas divulgadas nas redes sociais, em sua maioria, configurarem crimes de trânsito, também estimulam a prática dessas mesmas condutas, potencializando o risco à vida das pessoas. O trânsito brasileiro é um dos que mais mata no mundo, portanto é necessário que os órgãos de aplicação da Lei tenham instrumentos jurídicos para coibir práticas como essas.

Para complementar, depois do veto do PL 130/2020, os casos aumentaram em quantidade e risco, sem contar com o aumento de seguidores desses criminosos do trânsito.

Reportagem recente do UOL sobre os rachas em São Paulo assim relatou:

"Noite de quinta-feira. Marginal Pinheiros, São Paulo. Dois carros emparelham e começam a acelerar. De repente, saem em disparada costurando o trânsito. O barulho é ensurdecedor. Tudo é filmado para angariar *views*. O perigoso submundo dos rachas mudou com a chegada dos influenciadores digitais. Antes promovidos em grandes eventos clandestinos, os pegas agora são combinados pela internet e acontecem a qualquer hora —inclusive durante o dia— e lugar, dificultando a fiscalização. Participantes divulgam as aceleradas ilegais em suas páginas, atraem milhões de seguidores e ganham muito dinheiro. Durante cinco meses, UOL Carros se infiltrou no universo das corridas ilegais em São Paulo para entender como e por que elas acontecem, com seus motoristas que cruzam

LexEdit
CD252053624500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

avenidas e rodovias a até 250 km/h. Segundo o Código Brasileiro de Trânsito, é crime participar de rachas, mas as autoridades não conseguem brecar a evolução desse movimento. A pena para os rachadores vai de seis meses a três anos de prisão, com multa no valor de R$ 2.934,70 e suspensão da CNH. Em caso de lesão corporal grave e morte, pode chegar, respectivamente, a seis e dez anos de reclusão."

Milhões de views: quem são os youtubers rachadores Os 4 influencers abaixo foram procurados, mas nenhum aceitou conceder entrevista a UOL.

Carros Backstage (Eduardo Razuk) O youtuber tem vídeos com mais de 1 milhão de visualizações e já admitiu ter participado de racha na marginal Pinheiros. Já foi indiciado por incitação ao crime, direção perigosa e por furar o toque de recolher na pandemia, além de ter sido preso acusado de receptação de veículo vindo do Paraguai.

Estilo Dub (Klebim) Costuma mostrar transformações de veículos para serem rifados. Atualmente em liberdade, foi preso em março de 2022 acusado de integrar uma associação criminosa interestadual voltada à prática de jogos de azar e lavagem de dinheiro por causa de rifas ilegais.

Gui 50 (Guillermo Hundadze) Ex-ator mirim da Globo (participou da novela "Eterna Magia"), já apareceu a mais de 250 km/h e competindo em em vias urbanas e rodovias. Posta vídeos em que "encosta" na traseira de veículos mais lentos, pedindo passagem com a seta ligada e lampejando os faróis.

PetrolHead (Luan Galasso) Já foi visto promovendo rachas em uma estrada perto de Campo Grande, que afirma ser fechada e chama de "México". Inspirado na franquia "Velozes e Furiosos", usa o país como gíria para designar o local das acelaradas em 'terra sem lei' e proteger o local dos encontros.

Não estamos falando de infratores eventuais, mas de casos quase patológicos, de jovens que filmam literalmente e com detalhes espantosos milhares de infrações que cometem ao longo do ano, muitos deles tipificados como crimes de trânsito. Com o agravante surpreendente de que divulgam isso publicamente auferindo receitas que podem chegar a valores superiores a R$ 40 mil mensais, conforme um deles demonstra. É a total subversão de valores e princípios. É o que podemos chamar de fábrica de infratores que premia quem comete o crime,

LexEdit
CD252053624500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

o divulga e promove, sendo remunerado pelo volume de seguidores e admiradores. Diante de tal situação, estamos apresentando a presente emenda com vistas ao combate a esse comportamento condenável e criminoso.

O trânsito mata anualmente no Brasil cerca de 40 mil pessoas. Além disso, centenas de milhares ficam feridas, muitos com sequelas. Por isso, precisamos resgatar este assunto e dar uma resposta segura aos milhares de familiares e vítimas deste trânsito que tanta mata e mutila em nossa país. Estamos em plena implementação do Plano Nacional de Redução de Moprtes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), com a meta de reduzir 50% das mortes no trânsito até 2030. Já estamos em 2023. Precisamos fazer a nossa parte.

Esperamos que essa iniciativa, com apoio dos meios de comunicação comprometidos com a segurança e com os legítimos interesses da sociedade, seja objeto de amplo debate popular de imediato e que empresas como Youtube, que abrem espaço para essa divulgação danosa a segurança viária, retirem imediatamente os vídeos do ar.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD252053624500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252053624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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 aos arts. 162 e 252, 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. 162.** .....

.....

VIII – manuseando telefone celular ou qualquer aparelho, eletrônico ou não, que possa interferir na capacidade de atenção do condutor: Infração: gravíssima; Penalidade: multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses.

§ 1º Aplica-se em dobro a multa prevista no inciso VIII do caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

§ 2º Aplicam-se as mesmas penas previstos no Inciso I e § 1º ao condutor que estiver utilizando dispositivo no modo transmissão de imagem enquanto dirige, exceto para visualização de aplicativos de navegação." (NR)

"**Art. 252.** .....

I – .....

.....

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** Fica revogado o parágrafo único do art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro."

LexEdit
CD252346401400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346401400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda insere no Código de Trânsito Brasileiro penalidades mais severas para o condutor que manuseia celular ou utiliza dispositivos de transmissão de imagem enquanto dirige fundamenta-se em evidências amplamente reconhecidas sobre o impacto da distração no trânsito. A utilização de aparelhos eletrônicos ao volante, especialmente smartphones, configura hoje uma das principais causas de sinistros fatais e graves, equiparando-se ao risco gerado pela condução sob efeito de álcool.

A distração provocada pelo manuseio de celulares ou pela visualização de vídeos compromete a atenção, reduz o tempo de reação e aumenta significativamente a probabilidade de colisões. Estudos amplamente divulgados por órgãos como a Organização Mundial da Saúde e entidades de segurança viária mostram que o simples ato de olhar para a tela do celular por 2 ou 3 segundos, a 80 km/h, equivale a trafegar a distância de um campo de futebol completamente às cegas. Pesquisas nacionais também demonstram que o manuseio do telefone pode multiplicar em até 4 vezes a probabilidade de colisões, enquanto o ato de assistir vídeos ou fazer videochamadas aumenta ainda mais esse risco, devido à combinação de desvio visual prolongado, perda de atenção auditiva e comprometimento cognitivo.

Casos concretos amplamente noticiados na imprensa brasileira reforçam a gravidade do problema. Em 2023, um motorista de aplicativo em São Paulo morreu após perder o controle do veículo enquanto respondia mensagens no celular. Em outro episódio, no Paraná, uma motorista que assistia a vídeos bateu contra a traseira de um caminhão parado, causando ferimentos graves em duas pessoas. Em Santa Catarina, um motorista de caminhão que participava de uma transmissão ao vivo nas redes sociais segundos antes da colisão provocou a morte de uma família inteira. Esses casos, entre muitos outros, mostram que a distração digital deixou de ser exceção e tornou-se causa frequente de sinistros evitáveis.

O aumento do uso de aplicativos de mensagens, redes sociais e serviços de streaming contribuiu para uma mudança de comportamento: condutores passaram a interagir com o celular não apenas para digitação,

LexEdit
CD252346401400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346401400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

mas para assistir vídeos, participar de *lives*, gravar conteúdo e consumir mídia enquanto dirigem. Essa conduta adiciona um risco ainda mais elevado porque exige atenção visual contínua, desviando os olhos da via por longos períodos. A legislação atual não distingue adequadamente o uso passivo de tela, o uso ativo (manuseio) e a transmissão de imagem, lacuna que esta proposta busca corrigir ao prever penalidade específica e mais severa para o uso do dispositivo em modo de exibição de vídeo.

Além disso, interpretações restritivas atualmente consideram o uso de telefone em viva voz como infração. Essa visão está ultrapassada. Todos os carros já vem com essa possibilidade de uso.

A previsão de multa agravada, suspensão do direito de dirigir e multa em dobro em caso de reincidência tem por objetivo aumentar o caráter educativo e dissuasório da norma. A punição atual não se mostra suficiente para inibir a prática: agentes de trânsito relatam altos índices de flagrantes, e campanhas educativas têm encontrado dificuldade em reduzir comportamentos de risco associados ao uso do celular. A combinação entre penalidade mais grave e tipificação mais clara facilita a fiscalização e reforça a mensagem de que dirigir é uma atividade que exige atenção integral.

Diante do cenário concreto e crescente de sinistros provocados pela distração digital, as alterações propostas não apenas atualizam o Código de Trânsito Brasileiro para a realidade tecnológica do país, mas também respondem a uma demanda social urgente por maior segurança viária. Proteger vidas exige responsabilização proporcional ao risco gerado.

Destaque-se que ONU tem orientado aos países-membros que adotem legislações restritivas ao uso do celular. Com esta redação será necessário revogar alguns dispositivos do art. 252. A proposta insere a suspensão do direito do dirigir para quem é pego manuseando o celular e aumenta a multa cinco vezes, de R$ 293,47 para R$ 1.467,35, podendo dobrar de valor no caso de reincidência em 12 meses.

Para ajustar o CTB à presente proposta também estamos alterando a redação do inciso VI do art. 252, retirando a necessidade de que os fones de ouvido precisem estar conectados, pois atualmente a maioria dos fones funciona sem fios.

LexEdit
CD252346401400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346401400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

ASsim como estamos revogando o parágrafo único, que considera o manuseio do celular como infração gravíssima, já que apropriadamente estamos trazendo o tema para o art. 162 do CTB, com o agravamento e para dar simetria com as demais condutas do mesmo artigo.

Assim, a presente proposta visa endurecer as penalidades para tais condutas, garantindo maior segurança viária e preservação da vida.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD252346401400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252346401400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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. 209-A 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. 209-A.** .....

Parágrafo único. Para a conduta prevista no caput deste artigo, no caso de sistema de livre passagem, não será aplicado o disposto no § 8º do art. 257 e no caput do art. 259 deste Código" (NR)

Item 2 – Acrescentem-se arts. 1º-1 e 1º-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 14.157, de 1 de junho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º-A.** Para início da operação do sistema de livre passagem, deverão ser adotados previamente, no mínimo, os seguintes procedimentos, sem prejuízo do estabelecido em regulamento:

I – elaboração de projeto e instalação de sinalização que informe adequadamente ao condutor sobre a modalidade de pedágio e forma de comunicação e pagamento, com frequência e mensagens que estejam em consonância com a regulamentação;

II – elaboração e execução de plano de comunicação abrangente e suficiente, aprovado pelo órgão competente nos termos da regulamentação;

LexEdit
CD253984165200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

III – deverão ser disponibilizados pontos de atendimento físico no trecho da via com pedágio eletrônico para informações aos usuários e pagamento da tarifa;

IV – não poderá haver cobrança de tarifa de veículos registrados em municípios nos que os pórticos de pedágio estejam localizados em ponto da via que não permitam aos moradores acessarem outras regiões dentro do município sem que tenham que passar pelo pórtico;

V – para fins do inciso IV, antes de iniciar a cobrança do pedágio, os administradores deverão disponibilizar o cadastramento dos moradores, em pontos físicos e em portal destinado a essa finalidade.

§ 1º A lavratura de autos de infração decorrentes do não pagamento do pedágio eletrônico somente poderá ser efetuada se cumpridos os requisitos estabelecidos no caput deste artigo e o regulamento de que trata o § 2º do art. 1º desta Lei.

§ 2º O prazo para pagamento da tarifa durante o período de implantação do sistema de pedágio eletrônico não poderá ser inferior a 90 (noventa) dias, nos termos do regulamento.

§ 3º A regulamentação deverá prever meios de contestação da cobrança, antes da lavratura do auto de infração.'

'**Art. 1º-B.** As administradoras do sistema de pedágio eletrônico deverão adotar modelos de sistemas informatizados que permitam a integração e interoperabilidade, com a finalidade de centralizar o sistema de comunicação de passagem dos veículos e cobrança da tarifa de pedágio, sem custos adicionais ao usuário, pessoa física ou jurídica, nos termos do regulamento.

§ 1º Além do disposto no caput, as administradoras deverão comunicar-se com o órgão ou entidade de que trata o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para fins de comunicação com o usuário e pagamento da tarifa..

§ 2º Para pagamento do pedágio eletrônico deverão ser aceitas diversas modalidades de pagamento automático, pré e pós-pago, sem custos adicionais ao usuário, bem como disponibilizados

LexEdit
CD253984165200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

locais físicos para pagamento, como bancos, agências lotéricas e outros locais previamente autorizados.

§ 3º O proprietário deverá ser comunicado em até 24 horas após a passagem do veículo no trecho com pedágio eletrônico, salvo casos excepcionais previstos em regulamento.

§ 4º É vedada a exigência de intermediários para comunicação e pagamento da tarifa de pedágio eletrônico.'"

"**Art. 1º-2.** Ficam suspensos, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias os autos de infração lavrados até a entrada em vigor desta Lei, decorrentes do não pagamento do pedágio operado em sistema de livre passagem (pedágio eletrônico), a fim de que o usuário seja novamente e devidamente comunicado, concedendo-lhe nova oportunidade de pagamento.

§ 1º Para fins do caput, o administrador do sistema de pedágio deverá utilizar todos os meios previstos na Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, e em regulamento, para se comunicar com o proprietário do veículo, integrando-se aos demais administradores e disponibilizando diversos meios e locais de pagamento, incluindo bancos, agências lotéricas e outros locais autorizados, com prazo não inferior a 30 (trinta) dias para quitação sem multa ou juros.

§ 2º Os autos de infração lavrados em decorrência de inadimplência, cuja tarifa tenha sido quitada até a data de entrada em vigor desta Lei deverão ser cancelados.

§ 3º Em decorrência da suspensão dos autos de infração de que trata o caput, nenhuma restrição deverá ser imposta ao cidadão, em especial quanto à renovação do documento de habilitação, suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, licenciamento ou transferência do veículo sobre o qual incide o débito da tarifa, observado o disposto no § 6º.

§ 4º O prazo previsto no caput será prorrogado uma única vez, por igual período, caso não tenham sido adotadas as providências para notificação do usuário inadimplente.

§ 5º Durante o período de suspensão dos autos de infração, a adoção das medidas prevista neste artigo não poderá acarretar ônus ou custos adicionais para o usuário inadimplente, a exemplo de juros e correção monetária incidente sobre a tarifa não paga.

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 6º Ao fim do prazo de suspensão dos Autos de Infração estabelecido neste artigo:

I – se não forem adotadas providências por parte das administradoras dos sistemas de livre passagem e/ou o usuário não for novamente comunicado, ou se a tarifa de pedágio for quitada no prazo, o auto de infração será arquivado, na forma do inciso I do § 1º do art. 281 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II – se forem adotadas providências por parte das administradoras dos sistemas de livre passagem e o usuário for novamente comunicado, não sendo efetuado o pagamento da tarifa de pedágio no novo prazo estabelecido, o auto de infração será reativado, contando-se os prazos de defesa e de recurso a partir da data de reativação, bem como todas as consequências administrativas e cíveis decorrentes da inadimplência."

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, trouxe ao ordenamento jurídico brasileiro uma importante ferramenta para dar maior fluidez e justiça tarifária ao sistema de pedágio: o conhecido internacionalmente como Free-Flow (na Lei, sistema de livre passagem). O espírito da Lei é trazer melhorias no trânsito e redução do custo do pedágio, especialmente o usuário frequente. Esse sistema é uma modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

Desde que foi inserido no ordenamento jurídico brasileiro, o sistema Free-Flow vem sendo, aos poucos, integrado ao trânsito diário. Em algumas rodovias já iniciaram os testes. No Rio de Janeiro, o sistema está sendo testado na BR 101 (Rodovia Rio-Santos), no Estado do Rio de Janeiro, desde meados de 2023. Já há está em fase de ampliação desse modelo para todo o país, incluindo Rio Grande do Sul, São Paulo e Minas Gerais. Embora seja uma legislação recente, o modelo já utilizado em diversos outros países há diversos anos, sendo que a implantação

LexEdit
CD253984165200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

aqui no Brasil demonstrou que algumas dificuldades constatadas precisavam ser discutidas no âmbito desta Casa.

Inúmeras reclamações têm sido recebidas em nosso gabinete, demonstrando que os órgãos e entidades responsáveis não estão adotando as medidas necessárias para assegurar o devido processo legal e que as pessoas sejam devidamente informadas de como efetuar o pagamento. Inclusive, diversas ações estão sendo adotadas pelos órgãos de defesa do consumidor e pelo Ministério Público, que buscam preservar o direito dos usuários das vias pedagiadas.

Em primeiro lugar, verificamos que as pessoas não estão sendo devidamente informadas a respeito desse modelo de pedágio. Muitos motoristas não têm ideia do que significa Free-Flow. Outros entendem livre passagem como algo que isenta o usuário de pedágio ou ainda não entendem o que significam as antenas e portais nas rodovias em que o novo modelo está sendo testado. Percebe-se que nem a sinalização nem a comunicação com os usuários está atendendo ao mínimo de segurança para que as pessoas que passam na rodovia com esse novo modelo saibam que estão passando por um trecho com pedágio e como pode ser efetuado o pagamento de forma prática e segura.

Para se ter uma ideia da dimensão desse problema, de acordo com informações recebidas da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e da Polícia Rodoviária Federal, temos os seguintes dados: no pequeno trecho de testes na Rodovia Rio-Santos, apenas no ano de 2024, foram aplicadas mais de um milhão mil multas (Em valores, isso representa quase duzentos milhões de reais), enquanto nas rodovias federais de todo o país, no modelo com praça de pedágio com cancela, no mesmo ano foram pouco mais de duzentas mil multas s. É uma discrepância muito grande que precisa de nossa atenção. Não podemos simplesmente multar sem que seja avaliado se todos os requisitos de devido processo legal, publicidade, razoabilidade, proporcionalidade e outros princípios da Administração Pública foram respeitados nesse período. Não é crível que todos esses usuários tiveram a intenção de usar a rodovia e não pagar o pedágio.

Assim, a Legislação deve atuar para proteger o cidadão. Infelizmente, a despeito da melhoria da regulamnetação por meio da Res. xxx do CONTRAN, representantes do Governo e das Concessionárias de rodovia demonstraram pouca

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

preocupação em apresentar soluções para o problema que está prejudicando e poderá prejudicar ainda mais o cidadão se nada for feito. Por essa razão, estamos propondo que antes da implantação do sistema de pedágio eletrônico sejam adotados alguns procedimentos mínimos para garantir a correta informação ao usuário e que haja respeito à legislação de trânsito, bem como integração entre as concessionárias e administradores das rodovias pedagiadas para que a comunicação e o pagamento possam ser centralizados. Não é admissível que o usuário em cada rodovia tenha que saber qual a concessionária administra e entrar individualmente para pagar o valor correspondente.

Outro aspecto não menos importante é que no modelo atual, já há alguns anos, se desenvolveu uma solução para que os motoristas não tivessem que ficar aguardando em filas até poder efetuar o pagamento ao funcionário do Pedágio. Trata-se do pedágio automático, em que o usuário contrata uma empresa intermediária de pagamento, que instala um dispositivo no veículo (TAG) e faz um contrato de intermediação de pagamento, mediante determinado pagamento. Muitas pessoas, por opção, acabaram contratando esse tipo de serviço. No entanto, os custos desse serviço, em alguns casos, são altos. Recebemos informação de que pode chegar a 20% do valor da tarifa. No novo modelo, será necessário se criar um sistema de auto pagamento, pagamento antecipado ou outra modalidade. Só que, ao contrário do modelo atual, no sistema de pedágio eletrônico, esta vai ser praticamente a única opção, já que não vai ter cabines para pagamento na via. Portanto, existem muitas pessoas que não querem contratar um intermediário ou não confiam no sistema ou, ainda, não são usuários frequentes de rodovias pedagiadas, logo não querem ter um custo adicional por algo que raramente utilizam.

Ocorre que, no novo modelo de pedágio eletrônico, o cidadão vai ter que já se antecipar ao problema. No modelo atual, ele entra na via e se não tem TAG ele paga na cabine do pedágio. No novo modelo não há essa opção. Por essa razão, deve haver uma alternativa viável e que não gere custos adicionais a ele. Além disso, devemos nos preocupar com o seu direito de não querer disponibilizar os dados pessoais para um ente que sequer faz parte da gestão da via pedagiada. Para buscar uma solução para essa situação, deve-se, em primeiro lugar, lembrar que a relação do usuário da rodovia pedagiada é com a concessionária.

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Ela é que participou de licitação e recebeu autorização do Poder Público para administrar a rodovia. Portanto, o pagamento deve ser realizado a ela. Se ela quiser terceirizar o serviço, isso deve ser por sua conta e risco. O usuário não pode ter que resolver um problema que não foi ele que criou. Além disso, deve ser uma solução universalizada, já que o novo sistema de pedágio eletrônico não vai ser algo pontual em determinado local, mas um modelo que vai estar em todas as vias pedagiadas. No modelo atual, a contratação de um intermediário na relação com a concessionária é uma opção, mas no novo modelo, se a legislação não proteger o cidadão, será uma obrigação. E isso não podemos admitir. A concessionária deve ter essa responsabilidade reforçada pela legislação. As soluções sistêmicas devem fazer parte do modelo e não deixar na responsabilidade do cidadão. Não há problemas no fornecimento de determinado serviço, como o das intermediárias de pagamento de pedágio, mas o que não pode haver é a desconsideração dos problemas dos usuários por parte das Concessionárias e dos órgãos e entidades públicas competentes, que não compreendem a realidade brasileira e estão prejudicando milhões de pessoas.

A comunicação a respeito da passagem do veículo em trecho com pedágio eletrônico deve ser a mais célere possível, visto que nem sempre o proprietário é quem está conduzindo o veículo. Aliás, no caso de transportes de passageiros e de cargas, bem como de locação de veículos, isso nunca ocorre. Logo, estamos propondo que o proprietário seja comunicado em, no máximo, 24 horas após a passagem pelo trecho com pedágio eletrônico, salvo casos que a regulamentação pode verificar posteriormente. Muitas são as reclamações de cobranças indevidas. Ademais, considerando que com a ampliação do novo modelo serão diversas concessionárias, será necessário centralizar o sistema de comunicação e pagamento. Não é demais lembrar que o não pagamento do pedágio implica em aplicação de multas de trânsito, com base no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro. Como já demonstramos, o novo modelo tem uma altíssima taxa de multas e isso é preocupante, porque gera pontuação, restrição de licenciamento, podendo chegar à suspensão do direito de dirigir. No caso de veículo de propriedade de pessoa jurídica, pode incluir multa por não indicação do infrator. Por essa razão, duas coisas fundamentais precisam ser consideradas: o

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

risco de clonagem e a comunicação integrada com o sistema de trânsito (no caso, a Carteira Digital de Trânsito).

O risco de clonagem de veículos é uma realidade presente no dia a dia dos brasileiros. Muitos são os casos de pessoas que recebem multas em casa, mas nunca estiveram no local onde teriam sido flagrados cometendo a infração. Isso ocorre porque a clonagem, digamos, básica, ocorre quando o falsário, com um veículo praticamente idêntico, coloca uma placa falsa de outro veículo, seja porque o veículo é roubado ou, simplesmente, para não ser multado. Essa questão é relevante porque no caso de multas, a quantidade não é tão grande, embora os problemas decorrentes para que a pessoa consiga provar que não foi o veículo dela são gigantes. Muitas são as reclamações de que mesmo com todos os elementos que seriam de prova, a multa não é baixada. No caso do pedágio eletrônico, esse problema terá uma nova e ampliada dimensão, porque a quantidade de passagens no trecho da via é infinitamente maior que a quantidade de infrações cometidas em determinadas circunstâncias (radar e semáforo, por exemplo). Cada passagem representará uma multa se o valor do pedágio não for pago. Por essa razão, o cuidado com este assunto deve ser prioridade.

Além disso, para informação e pagamento do pedágio é fundamental que o sistema integrador tenha relação com o sistema de trânsito, no caso a Carteira Digital de Trânsito (CDT), administrada pela Senatran e que tem a concentração de informações do veículo, da CNH e das infrações. Logo, é um local ideal para haver a comunicação com o proprietário do veículo. Ainda será necessário avaliar a questão dos proprietários que são pessoa jurídica que não têm uma CDT ou deveria ser criado um modelo similar para esse tipo de proprietário. Estamos prevendo essa integração no presente Projeto de Lei. Embora o CONTRAN tenha previsto essa possibilidade, ainda temos diversos problemas com órgãos que não aderiram à notificação eletrônica e pessoas que ainda não tem acesso a esse tipo de serviço.

Voltando à questão da pontuação pela infração ao art. 209-A do CTB, é importante destacar que este artigo contém duas condutas distintas, a partir do modelo de pedágio que se utilizar: no modelo atual, em que existe a cabine de cobrança com cancela, a prática da infração se caracteriza pela conduta de

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

o condutor avançar contra a cancela ou se aproveitar da passagem de outro veículo no momento da abertura da cancela ou, ainda, quando utilizar-se de sistemas de pagamento de pedágio, mediante intermediário, deixar de pagar no prazo estabelecido. No entanto, no novo modelo, como não existe praça de pedágio, o pagamento será efetuado prévia ou posteriormente, sem uma evasão propriamente dita. Nesse contexto, não se pode imaginar o mesmo tratamento com relação à pontuação do infrator, já que no novo modelo podem existir inúmeros problemas que não estão vinculados à intenção do condutor de não efetuar o pagamento. Por essa razão, estamos propondo que, no caso de pedágio eletrônico, não seja aplicada a pontuação ao condutor. Mas essa nova regra se aplicará exclusivamente ao sistema "*Free-Flow*", não ao pedágio tradicional. Porque se trata apenas de atraso no pagamento do pedágio e não uma conduta de risco à segurança (um motorista certamente escolheria pagar um pedágio de R$ 10,00 do que levar uma multa de R$ 195,23 e 5 pontos da CNH). Temos diversos testemunhos de pessoas que afirmam que não sabiam como fazer ou atrasaram por dificuldades do sistema da Concessionária.

Acrescente-se que, se o veículo é de propriedade de pessoa jurídica, o problema é ainda maior, tendo em vista que a não indicação do infrator implica em nova multa com valor duas vezes o da multa original, conforme art. 257 do CTB. Tal situação precisa ser enfrentada e reconhecida pelo Poder Pública. O sistema de pontuação foi criado para impor ao infrator que coloca em risco a segurança do trânsito um freio em sua conduta, retirando a habilitação quando determinada contagem foi atingida, nos termos do art. 261 do CTB. Não é o caso da multa por não pagamento do pedágio eletrônico, por se tratar de conduta meramente administrativa. Não estamos falando da multa. Esta continuaria sendo de vida.

Por fim, considerando que as concessões de rodovias são relevantes para a melhoria do tráfego de veículos no país, necessitando de segurança jurídica, mas que o novo modelo de pedágio não tem considerado a realidade brasileira, com milhares de multas que sequer tem o reconhecimento do proprietário do veículo, é necessário se suspender as multas aplicadas até que sejam adotados os procedimentos necessários para a devida comunicação ao cidadão. Estabelecemos um prazo de 6 meses, renováveis por igual período, ao fim do qual, se a concessionária não cumprir com a obrigação de comunicação com o cidadão ou se

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

a tarifa de pedágio tiver sido paga, o auto de infração será arquivado e não poderá ser cobrado o pedágio. Tal medida se dará durante o período de implantação do novo sistema.

Para que a implantação desse importante sistema de pedágio eletrônico atenda aos fins a que foi criado e que haja segurança jurídica e respeito aos direitos dos cidadãos brasileiros, apresentamos a presente emenda que certamente irá dar maior eficácia a este moderno modelo, mas sem prejudicar os mais frágeis nessa relação que são os usuários da via, assim como não haja aumento de custos para quem paga a conta. Se o sistema busca redução de custos, aumento da fluidez e da eficiência, é justo que o cidadão também seja beneficiado.

Outro aspecto que merece atenção é o fato que o sistema de livre passagem foi criado para trazer proporcionalidade no pagamento pelo uso da via. SE alguém usa pouco, paga pouco. Mas não é isso que temos visto. Tão somente estão substituindo as praças de pedágio tradicionais pelo novo modelo. Para corrigir essa distorção, estamos propondo que nos municípios onde sejam instaladas praças de pedágio, as concessionárias adotem modelos que reduzam ou acabem com os custos de quem apenas quer circular dentro do município. Muitas vezes, a rodovia pedagiada é o único caminho e não se estabelecem vias alternativas. Um exemplo é o que ocorre em uma das praças da BR 101. A localização do pórtico deve levar em consideração os moradores da cidade – não pode haver um prejuízo tão grande quanto os moradores de itimirim-coroa grande estão enfrentando – para ir de um lado a outro da rodovia são obrigados a pagar dois pedágios – isso é um crime contra a população.

Além disso, deve haver a integração entre as concessionárias, possibilitando a consulta do pedágio em um único portal, além do da própria concessionária, permitindo o pagamento e a contestação. Vários erros de cobrança indevida e demora para aparecer a passagem prejudicaram as pessoas – muitos pesquisaram algumas vezes e não apareceu – como era algo novo deixaram prá lá e foram multados depois. É preciso entender que nem todos têm o devido acesso tecnológico. Além disso, várias fraudes têm sido reportadas de sites "*fake*" nas diversas modalidades em nosso país, especialmente por meio de smartphones.

LexEdit
CD253984165200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Vale mencionar, ainda que durante o período de *sanbox* regulatório (algo ainda experimental), não é justo que se dê 2 anos para uma Concessionária se ajustar - não ser multado - e poucos meses apenas para a população começar a ser multada. Especificamente no caso da regulamentação do Contran, as Concessionárias tiveram 180 dias para se adequar, mas a população não recebeu qualquer prazo, já estando sendo punida indevidamente, pagando caro e levando pontuação. Isso precisa ser corrigido

É nosso papel como legítimo representante da população que não tem voz, apresentar soluções legislativas para garantir os seus direitos. A situação é grave e o problema necessita de urgente resolução. Por essa razão estamos apresentando o presente projeto de lei que dará mais segurança jurídica a esse novo sistema de pedágio, preservando e garantindo ao cidadão a devida informação da passagem de seu veículo em um pedágio de livre passagem.

Como o propósito da Medida Provisória é reduzir custos, é oportuno que possamos adequar a legislação do Free-Flow para atender ao fim a que se propõe.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD253984165200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253984165200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 138 a 145, 148-A e 154, 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. 138.** .....

.....

II – ser habilitado na categoria D ou na Subcategoria D1;

....." (NR)

"**Art. 143.** Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E ou nas subcategorias C1 e D1, obedecida a seguinte gradação:

.....

III-A – subcategoria C1: condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga com peso bruto total maior que 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas) e menor ou igual a inferior a 7.500 kg (sete mil e quinhentos quilogramas);

.....

IV-A – Subcategoria D1: condutor de veículo abrangido pela categoria B e pela subcategoria C1 e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros com lotação maior que 8 (oito) lugares e menor ou igual a 16 (dezesseis) lugares, excluído o do motorista;

.....

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há 1 (um) ano na categoria B ou na subcategoria C1 e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.

.....

LexEdit
CD255206050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 4º Respeitada a capacidade máxima de tração da unidade tratora, os condutores das categorias B, C e D e das subcategorias C1 e D1 podem conduzir combinação de veículos cuja unidade tratora se enquadre na respectiva categoria de habilitação e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha menos de 6.000 kg (seis mil quilogramas) de peso bruto total, e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares.

§ 5º O candidato à habilitação na subcategoria C1 poderá optar por realizar as aulas e exames em veículos correspondentes à categoria C.

§ 6º Na hipótese do § 5º, uma vez completados os requisitos de que tratam o § 1º deste artigo e o § 3º do art. 148, o condutor poderá requerer o documento de habilitação na categoria C, sem necessidade de passar pelo processo de mudança de categoria referido no art. 146.

§ 7º Os candidatos poderão habilitar-se nas subcategorias C1 e D1 como primeira habilitação, observados os demais requisitos contidos neste Código e a regulamentação do Contran." (NR)

"**Art. 145.** .....

.....

II – .....

a) no mínimo há dois anos na categoria B ou na subcategoria D1, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C ou D, quando pretender habilitar-se na categoria E;

.....

§ 1º .....

.....

§ 3º O candidato à habilitação na subcategoria D1 poderá optar por realizar as aulas e exames em veículos correspondentes à categoria D.

§ 4º Na hipótese do § 3º, uma vez completados os requisitos de que tratam os incisos do **caput** deste artigo e o § 3º do art. 148, o condutor poderá requerer o documento de habilitação na categoria D, sem necessidade de passar pelo processo de mudança de categoria referido no art. 146, respeitado o disposto no art. 145." (NR)

LexEdit
CD255206050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

"**Art. 148-A.** Os condutores das categorias C, D e E e das subcategorias C1 e D1 deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....

§ 2º Além da realização do exame previsto no caput deste artigo, os condutores das categorias C, D e E e das subcategorias C1 e D1, com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do caput do art. 147 deste Código." (NR)

"**Art. 154.** .....

.....

§ 2º .....

.....

III – 20 (vinte) anos, para as categorias C, D e E e subcategorias C1 e D1." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para criar nova subcategorias C1 e D1, adequando a realidade brasileira à nova CNH regulamentada pelo Contran. A medida qualificará o processo de formação de condutores de veículos pesados, contribuindo para o ingresso desses motoristas no mercado de trabalho. De fato, o setor de transportes no Brasil, tanto de carga quanto de passageiros, sofre com escassez de mão de obra qualificada para conduzir ônibus e caminhões.

Atualmente, para se habilitar na categoria C (conduzir caminhões) é necessário um período de, no mínimo, um ano de habilitação na categoria B (veículos de até 3.500 kg) e para se habilitar nas categorias D e E, o condutor deve ter, no mínimo, 21 anos de idade e dois anos de habilitação na categoria B ou um ano na categoria C.

LexEdit
CD255206050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

A criação das subcategorias possibilitará experiência anterior em veículos menores, permitindo que os candidatos desenvolvam habilidades na forma de dirigir, conheçam melhor as vias e rodovias e se familiarizem com práticas seguras de direção, tanto deles próprios quanto dos demais motoristas. A partir daí, passam a ter melhores condições de assumir a condução de veículos com maior potencial de risco de sinistros e de fatalidades.

Esse conhecimento prático permite que os motoristas estejam preparados para lidar com os desafios específicos de dirigir caminhões e ônibus, que são maiores e mais complexos do que os de veículos de passeio. Motoristas mais experientes tendem a cometer menos erros e estão melhor preparados para lidar com situações adversas nas estradas e nas movimentadas ruas e avenidas brasileiras, como condições climáticas difíceis, tráfego intenso e emergências mecânicas.

O tempo de experiência também é importante para garantir que os motoristas estejam mais familiarizados com as normas de trânsito aplicáveis aos veículos de uso comercial das categorias C, D e E, como as restrições de peso, tempo máximo de direção, limites de velocidade específicos e outras regras importantes para a condução segura dos veículos pesados, aplicáveis.

Propomos, assim, a possibilidade de primeira habilitação para veículos de transporte de cargas e transporte coletivo de passageiros em duas subcategorias: **Subcategoria C1**, relativa a veículos motorizados utilizados em transporte de carga com peso bruto total maior que 3.500 kg e inferior a 7.500 kg, e **Subcategoria D1**, relativa a veículos motorizados utilizados em transporte de passageiros com lotação de 9 a 16 passageiros, excluído o motorista, e no máximo 8 metros de comprimento.

Com relação à idade mínima, propomos que seja de 18 anos para a subcategoria C1, o que facilitará o ingresso dos jovens no setor do transporte de cargas. Contudo, entendemos mais adequado exigir a idade mínima de 19 anos para a subcategoria D1, considerando que o transporte de pessoas requer mais cuidado e um pouco mais de experiência por parte do condutor, assim o condutor habilitado nessa subcategoria poderá chegar aos 21 anos e receber a categoria D, respeitados os demais requisitos estabelecidos no art. 145 do CTB.

LexEdit
CD255206050500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Vale ressaltar que essas subcategorias são adotadas no âmbito da União Europeia, nos termos do que dispõe a Diretiva Europeia 2006/126/CE, de 20 de dezembro de 2006. Ademais, nossa Carteira Nacional de Habilitação atualmente já prevê campos com essas subcategorias, em alinhamento às regras internacionais, conforme Resolução 886/2021 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Inclusive, a Diretiva Europeia 2003/59/CE, citada na Diretiva Europeia 2006/126/CE, estabelece que seus "*Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 18 anos, [...]*". As categorias referidas são D e D1, conforme art. 5º da Diretiva europeia 2003/59/CE, as quais, via de regra só poderiam ser concedidas para candidatos com 21 anos ou mais. Para as categorias C e C1, a idade mínima já é 18 anos. Embora essas normas se apliquem à União Europeia, essas orientações estão sendo estudadas para incorporação a todas as nações signatárias da Convenção de Viena. Quando o Brasil adota esse tipo de legislação, isso facilita o trânsito e o reconhecimento da habilitação brasileira nos demais países.

Destaque-se que Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, assinada em 1968, da qual o Brasil é signatário, é o tratado de trânsito internacional mais relevante, o qual visa uniformizar as regras de trânsito entre os países signatários, facilitando o trânsito de veículos e aumentando a segurança nas estradas. Inclusive, A Permissão Internacional para Dirigir (PID) é um documento emitido com base nessa convenção, permitindo que motoristas brasileiros dirijam em outros países signatários.

Como se pode observar, a dispensa dos requisitos de experiência anterior em categorias inferiores se restringiria a caminhões de pequeno porte, popularmente conhecidos como caminhões 3/4, e vans, veículos de transporte de carga e coletivo de passageiros, respectivamente, que mais se assemelham aos veículos automotores da categoria B (caminhonetes, camionetas, minivans e SUVs). Contudo, a regra não se aplicaria à categoria E, uma vez que conduzir combinação de veículos requer certas habilidades que o motorista sem qualquer

LexEdit
CD255206050500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

experiência anterior com veículo automotor não reúne e, portanto, o risco de sinistros e fatalidades seria grande.

Propomos, ainda, que os candidatos à habilitação nas subcategorias C1 e D1 possam realizar as aulas e exames em veículos correspondentes às categorias C e D (ônibus e caminhões), de modo que, após cumprido o período mínimo de experiência de um ano sem cometimento de infração grave ou gravíssima ou reincidência de infração média, possam mudar para as categorias C e D, respectivamente, sem a necessidade de nova formação.

Propomos também alguns ajustes em outros dispositivos do CTB que tratam das categorias C e D, a fim de incorporar as subcategorias C1 e D1 criadas, como o art. 148-A, que trata do exame toxicológico e o art. 154, que trata da idade máxima dos veículos a serem utilizados pelos centros de formação de condutores.

Evidentemente, caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar o processo de formação dos condutores das novas subcategorias. Na regulamentação, o Conselho deverá estabelecer critérios e requisitos, tanto para os centros de formação de condutores (autoescolas) quanto para os candidatos à habilitação, sempre pautados pela segurança no trânsito e pela busca da eficiência dos processos de aprendizagem.

Atualmente embora a CNH brasileira já tenha essas subcategorias, o CTB não estabelece essa possibilidade. O que estamos fazendo, portanto, é adequar a legislação nacional e aproximar o Brasil das melhores legislações internacionais sobre trânsito viário.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD255206050500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255206050500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 308 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. 308.** .....

.....

§ 3º Se a prática do crime previsto neste artigo ocorrer nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, a pena é de:

I – na ocorrência do disposto no § 1º: reclusão, de quatro a doze anos, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo; e

II – na ocorrência do disposto no § 2º: reclusão, de seis a vinte anos, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presenta emenda é proposta recebida do Vereador Cel. Ruy França, do Município de Cabo Frio/RJ, a qual acolhemos e apresentamos o presente Projeto de Lei, que busca alterar o art. 308 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O referido dispositivo legal estabelece sanções em razão da participação em corridas, disputas ou competições automobilísticas não autorizadas, que podem colocar em risco a segurança pública ou privada. A prática de racha, ou corrida de rua, em vias públicas é um crime de trânsito grave e perigoso, com consequências legais severas. Mas a pior consequência é o atentado

LexEdit
CD256280557200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256280557200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

à vida humana, especialmente quando esse crime é cometido em áreas urbanas, em que há grande movimentação de pessoas.

No entanto, o artigo 308 do CTB prevê a mesma capitulação delitiva se o crime é cometido em local ermo ou dentro de um grande centro, com grande movimentação de pessoas, onde o risco do resultado lesão corporal ou morte é extremamente maior. Assim, faz-se necessária a inclusão de capitulação da conduta delitiva para a criminalização da referida prática, quando a mesma ocorrer nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas.

Nesse contexto, é importante destacar que o CTB, em seu art. 1º, parágrafos 2º e 5º, estabelece que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito", e que esses órgãos e entidades devem dar "prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente".

Trata-se, portanto, de forma de proteção do bem jurídico vida e integridade física, sendo necessária a previsão legal de capitulação delitiva como forma de coibir tais práticas e garantir a segurança pública. A situação é grave e o problema necessita de resposta condizente com a busca pela preservação da vida.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD256280557200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256280557200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 8º ao 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.** .....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória e impessoal, entre as entidades, médicos e psicólogos credenciados na área de circunscrição do órgão ou entidade executivo de trânsito do respectivo Estado ou Distrito Federal, vedada a escolha do periciado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa reforçar os princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade e eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal), aplicados ao processo de realização dos exames de aptidão física, mental e de avaliação psicológica exigidos pelos órgãos executivos de trânsito.

A proposta estabelece que tais exames sejam distribuídos de forma **obrigatoriamente equitativa, aleatória e impessoal** entre as entidades, médicos e psicólogos credenciados na circunscrição do respectivo órgão ou entidade de trânsito estadual ou distrital, vedando-se a escolha direta pelo periciado.

Tal medida é necessária para:

LexEdit
CD256813307600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256813307600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

- **Assegurar imparcialidade**: eliminando qualquer possibilidade de favorecimento ou direcionamento na escolha dos profissionais responsáveis pelos exames.
- **Garantir equidade**: promovendo a justa distribuição da demanda entre todos os credenciados, evitando concentração indevida de atendimentos.
- **Fortalecer a transparência**: aumentando a credibilidade do sistema de avaliação perante a sociedade e reduzindo riscos de fraudes ou conflitos de interesse.
- **Aprimorar a eficiência administrativa**: otimizando o uso da rede credenciada e assegurando melhor aproveitamento dos recursos humanos disponíveis.

Portanto, a emenda contribui para a construção de um sistema de avaliação mais justo, transparente e eficiente, em consonância com os princípios que regem a Administração Pública e com a finalidade pública dos exames de aptidão exigidos para a condução de veículos.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD256813307600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256813307600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 24; e acrescentem-se arts. 54-A e 244-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 24.** .....

.....

XXIV – regulamentar, fiscalizar e controlar a circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, inclusive quanto à sua operação em vias terrestres, ciclovias, ciclofaixas, calçadas e áreas de uso compartilhado, observadas as diretrizes do CONTRAN." (NR)

"**Art. 54-A.** O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá restringir o tráfego de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos em vias terrestres, ciclovias, ciclofaixas, calçadas e áreas de uso compartilhado, em razão do tipo e condições da via, das características e especificações do equipamento e da idade de seus condutores, observadas as normas do CONTRAN." (NR)

"**Art. 244-A.** Constitui infração de trânsito transitar com equipamento de mobilidade individual autopropelidos:

I – em desacordo com a sinalização ou regulamentação dos órgãos competentes;

II – em local proibido pela sinalização ou regulamentação dos órgãos competentes. Infração – média; Penalidade – multa. Medida Administrativa – recolhimento do equipamento."

LexEdit
CD257352456500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257352456500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

JUSTIFICAÇÃO

A crescente adoção de modais leves e sustentáveis — como patinetes elétricos, bicicletas elétricas, monociclos e outros equipamentos de micromobilidade — tem transformado os padrões de deslocamento urbano, oferecendo alternativas ágeis, acessíveis e ambientalmente responsáveis para trajetos de curta distância.

Contudo, a ausência de previsão expressa no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) quanto à competência dos órgãos municipais para regulamentar a circulação desses dispositivos tem gerado insegurança jurídica e dificuldades operacionais para o ordenamento do espaço público. Embora o CONTRAN tenha avançado na definição técnica desses equipamentos por meio da Resolução nº 996/2023, a legislação federal ainda carece de atualização para refletir a realidade da mobilidade urbana contemporânea.

A presente proposta visa suprir essa lacuna, conferindo aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios a atribuição formal para disciplinar a circulação dos equipamentos de micromobilidade em suas respectivas circunscrições, em consonância com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que já reconhece o papel central dos entes locais na gestão do sistema de transporte urbano. Além disso, permite aos órgãos com circunscrição sobre a via restringir o tráfego desses equipamentos nas áreas sob sua responsabilidade.

A medida também permitirá que os municípios estabeleçam regras compatíveis com suas características territoriais, promovam a segurança viária, incentivem o uso consciente desses modais e integrem sua operação às políticas de transporte público e infraestrutura cicloviária. Além disso, reforça o papel do Parlamento na construção de um marco regulatório moderno, inclusivo e alinhado às transformações tecnológicas e sociais em curso, e fortalece a segurança no trânsito, estimula o uso responsável desses modais, reconhecendo as realidades locais dos municípios.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD257352456500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257352456500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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. 105 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. 105.** .....

.....

IX – dispositivo inviolável destinado ao registro de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores, de acordo com regulamentação do Contran;

X – para os veículos de transporte e condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, dispositivo de segurança que impossibilite o deslocamento do veículo com as portas abertas.

.....

§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dados registrados pelos dispositivos referidos nos incisos II e IX, na forma da regulamentação do Contran, inclusive nos atos relacionados à fiscalização em cumprimento às suas disposições.

§ 8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o § 7º, as instituições públicas nele referidas poderão requisitá-las, a qualquer tempo, dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras ou concessionárias de veículos, nacionais ou importados." (NR)

LexEdit
CD257775655600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257775655600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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

"**Art. 1º-1.** O dispositivo de que trata o inciso X do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, será incorporado progressivamente aos veículos novos fabricados a partir de dois anos da data de publicação desta Lei, na forma definida pelo Contran."

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito vem atingindo patamares alarmantes no Brasil. Morre uma pessoa nas vias públicas a cada doze minutos e o número de feridos é ainda muito maior, chegando a dez vezes mais. Na tentativa de combater esse quadro crítico, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece uma lista de equipamentos considerados obrigatórios para os veículos em circulação no País, sempre com foco na segurança. Entendemos, contudo, que essa lista pode ser melhorada com a inclusão de dois dispositivos que julgamos primordiais para alcançar o objetivo de reduzir o número de vítimas no trânsito.

O primeiro desses dispositivos é o gravador de dados relativos ao deslocamento do veículo – em inglês, esse dispositivo é chamado de *Event Data Record*, ou simplesmente EDR. Popularmente conhecido como caixa preta, esse equipamento é fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, pois permite resgatar importantes dados do veículo, como a velocidade desenvolvida no instante de uma colisão ou a identificação de alguma eventual falha mecânica ou eletrônica. Isso facilita o trabalho investigativo, permitindo reconstituir a dinâmica do evento e, assim, estabelecer a causa do acidente.

Além de responsabilizar culpados, conhecer as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito permite aos gestores do trânsito adotar programas de prevenção de futuros eventos. Assim, os dados

LexEdit
CD257775655600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257775655600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

extraídos dos dispositivos de gravação servirão também para a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, entre outras.

A instalação desse dispositivo é extremamente simples e o incremento no preço de venda do veículo será pequeno, posto que todos os veículos dotados de *airbag* (equipamento obrigatório já elencado no inciso VII do art. 105 do CTB) já possuem um módulo de controle (computador de bordo) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do *airbag*. Assim, ao ativar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos segundos imediatamente anteriores, a força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o sistema antitravamento do freio (ABS) entrou em funcionamento e até mesmo identificar defeito mecânico do veículo.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do *airbag*, onde um *software* colhe e grava as informações de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção e defesa em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo.

É oportuno lembrar que estamos na segunda década de ação pelo trânsito seguro (2021-2030), na qual governos de todo o mundo, inclusive o brasileiro, comprometem-se a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito. O aperfeiçoamento do processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados é uma dessas medidas, tanto para melhorar a eficácia na punição de infratores e criminosos do trânsito, quanto para auxiliar a implantação de ações preventivas.

Fica, assim, evidenciada a importância e a viabilidade de se exigir que todos os veículos saiam de fábrica com esse dispositivo. Impõe-se, ainda, que os fabricantes disponibilizem os dados decodificados, em formato possível

LexEdit
CD257775655600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257775655600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

de ser lido e analisado pela autoridade policial responsável pela investigação do acidente.

Outro importante dispositivo para conferir mais segurança aos ocupantes dos veículos de transporte de escolares e de transporte público coletivo é aquele que impede que esses veículos se movimentem com as portas abertas. Apesar de parecer absurdo, não é difícil observar ônibus e micro-ônibus trafegando com as portas abertas, sob a alegação de refrescar a temperatura interna do veículo e promover maior conforto aos usuários. Há ainda casos em que os veículos que se deslocam com as portas abertas em razão de superlotação. Na verdade, situações como essas colocam em risco a vida e a integridade física dos passageiros. Não são raros os casos de acidentes nessas condições, especialmente no trânsito urbano, inclusive com mortes ou lesões permanentes.

A proposta vai, assim, no sentido de eliminar a possibilidade de o motorista negligenciar a segurança dos passageiros, obrigando a instalação de dispositivo que impeça que o veículo se desloque com as portas abertas. Todavia, como os atuais veículos não serão obrigados a instalar esse dispositivo e considerando que o mesmo pode ser fraudado posteriormente, necessário será prever uma infração ao condutor do veículo que transitar com as portas abertas colocando em risco a segurança dos passageiros, lembrando que, na maioria dos casos, esse transporte coletivo é realizado com as pessoas sendo transportadas em pé, sem uso do cinto de segurança, o que potencializa o risco de acidentes. Como o comportamento de transitar com as portas abertas pode abranger qualquer veículo estamos diferenciando o transporte coletivo de passageiros e o transporte de escolares dos demais veículos, sendo mais grave para os primeiros.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente emenda seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD257775655600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257775655600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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 parágrafo único ao art. 209-A, 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.** .....

.....

§ 10. Poderá ser utilizado dispositivo eletrônico complementar incorporado ao veículo ou à placa de identificação, 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 e cobranças indevidas." (NR)

"**Art. 209-A.** .....

Parágrafo único. Para a conduta prevista no caput deste artigo, no caso de sistema de livre passagem, não será aplicado o disposto no § 8º do art. 257 e no caput do art. 259 deste Código" (NR)

Item 2 – Acrescentem-se arts. 1º-1 e 1º-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 14.157, de 1 de junho de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º-A.** As administradoras do sistema de pedágio eletrônico deverão adotar modelos de sistemas informatizados que permitam a integração e interoperabilidade, com a finalidade de

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

centralizar o sistema de comunicação de passagem dos veículos e cobrança da tarifa de pedágio, sem custos adicionais ao usuário, pessoa física ou jurídica, bem como comunicarem-se com o órgão ou entidade de que trata o art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997nos termos do regulamento.'"

"**Art. 1º-2.** Ficam suspensos, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias os autos de infração lavrados até a entrada em vigor desta Lei, decorrentes do não pagamento do pedágio operado em sistema de livre passagem (pedágio eletrônico), a fim de que o usuário seja novamente e devidamente comunicado, concedendo-lhe nova oportunidade de quitação do débito, por meio diversos meios e locais de pagamento, incluindo bancos, agências lotéricas e outros locais autorizados, sem custos adicionais ao usuário inadimplente.

§ 1º Os autos de infração lavrados em decorrência de inadimplência, cuja tarifa tenha sido quitada até a data de entrada em vigor desta Lei deverão ser cancelados.

§ 2º Em decorrência da suspensão dos autos de infração de que trata o caput, nenhuma restrição deverá ser imposta ao cidadão, em especial quanto à renovação do documento de habilitação, suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, licenciamento ou transferência do veículo sobre o qual incide o débito da tarifa, observado o disposto no § 4º.

§ 3º O prazo previsto no caput será prorrogado uma única vez, por igual período, caso não tenham sido adotadas as providências para notificação do usuário inadimplente.

§ 4º Ao fim do prazo de suspensão dos Autos de Infração estabelecido neste artigo:

I – se não forem adotadas providências por parte das administradoras dos sistemas de livre passagem e/ou o usuário não for novamente comunicado, ou se a tarifa de pedágio for quitada durante o período de suspensão, o auto de infração será arquivado, na forma do inciso I do § 1º do art. 281 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II – se forem adotadas providências por parte das administradoras dos sistemas de livre passagem e o usuário for novamente comunicado, não sendo efetuado o pagamento da tarifa de pedágio no novo prazo estabelecido, o auto de infração será reativado, contando-se os prazos de defesa e de recurso a partir

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

da data de reativação, bem como serão restabelecidas todas as consequências administrativas e cíveis decorrentes da inadimplência."

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, trouxe ao ordenamento jurídico brasileiro uma importante ferramenta para dar maior fluidez e justiça tarifária ao sistema de pedágio: o conhecido internacionalmente como Free-Flow (na Lei, sistema de livre passagem). O espírito da Lei é trazer melhorias no trânsito e redução do custo do pedágio, especialmente o usuário frequente. Esse sistema é uma modalidade de cobrança de tarifas pelo uso de rodovias e vias urbanas sem necessidade de praças de pedágio e com a identificação automática dos usuários.

Desde que foi inserido no ordenamento jurídico brasileiro, o sistema Free-Flow vem sendo, aos poucos, integrado ao trânsito diário. Em algumas rodovias já iniciaram os testes. No Rio de Janeiro, o sistema está sendo testado na BR 101 (Rodovia Rio-Santos), no Estado do Rio de Janeiro, desde meados de 2023. Já há está em fase de ampliação desse modelo para todo o país, incluindo Rio Grande do Sul, São Paulo e Minas Gerais. Embora seja uma legislação recente, o modelo já utilizado em diversos outros países há diversos anos, sendo que a implantação aqui no Brasil demonstrou que algumas dificuldades constatadas precisavam ser discutidas no âmbito desta Casa.

Inúmeras reclamações têm sido recebidas em nosso gabinete, demonstrando que os órgãos e entidades responsáveis não estão adotando as medidas necessárias para assegurar o devido processo legal e que as pessoas sejam devidamente informadas de como efetuar o pagamento. Inclusive, diversas ações estão sendo adotadas pelos órgãos de defesa do consumidor e pelo Ministério Público, que buscam preservar o direito dos usuários das vias pedagiadas.

Em primeiro lugar, verificamos que as pessoas não estão sendo devidamente informadas a respeito desse modelo de pedágio. Muitos motoristas

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

não têm ideia do que significa Free-Flow. Outros entendem livre passagem como algo que isenta o usuário de pedágio ou ainda não entendem o que significam as antenas e portais nas rodovias em que o novo modelo está sendo testado. Percebe-se que nem a sinalização nem a comunicação com os usuários está atendendo ao mínimo de segurança para que as pessoas que passam na rodovia com esse novo modelo saibam que estão passando por um trecho com pedágio e como pode ser efetuado o pagamento de forma prática e segura.

Para se ter uma ideia da dimensão desse problema, de acordo com informações recebidas da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) e da Polícia Rodoviária Federal, temos os seguintes dados: no pequeno trecho de testes na Rodovia Rio-Santos, apenas no ano de 2024, foram aplicadas mais de um milhão mil multas (Em valores, isso representa quase duzentos milhões de reais), enquanto nas rodovias federais de todo o país, no modelo com praça de pedágio com cancela, no mesmo ano foram pouco mais de duzentas mil multas s. É uma discrepância muito grande que precisa de nossa atenção. Não podemos simplesmente multar sem que seja avaliado se todos os requisitos de devido processo legal, publicidade, razoabilidade, proporcionalidade e outros princípios da Administração Pública foram respeitados nesse período. Não é crível que todos esses usuários tiveram a intenção de usar a rodovia e não pagar o pedágio.

Assim, a Legislação deve atuar para proteger o cidadão. Infelizmente, a despeito da melhoria da regulamnetação por meio da Res. xxx do CONTRAN, representantes do Governo e das Concessionárias de rodovia demonstraram pouca preocupação em apresentar soluções para o problema que está prejudicando e poderá prejudicar ainda mais o cidadão se nada for feito. Por essa razão, estamos propondo que antes da implantação do sistema de pedágio eletrônico sejam adotados alguns procedimentos mínimos para garantir a correta informação ao usuário e que haja respeito à legislação de trânsito, bem como integração entre as concessionárias e administradores das rodovias pedagiadas para que a comunicação e o pagamento possam ser centralizados. Não é admissível que o usuário em cada rodovia tenha que saber qual a concessionária administra e entrar individualmente para pagar o valor correspondente.

LexEdit
CD258657678900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Outro aspecto não menos importante é que no modelo atual, já há alguns anos, se desenvolveu uma solução para que os motoristas não tivessem que ficar aguardando em filas até poder efetuar o pagamento ao funcionário do Pedágio. Trata-se do pedágio automático, em que o usuário contrata uma empresa intermediária de pagamento, que instala um dispositivo no veículo (TAG) e faz um contrato de intermediação de pagamento, mediante determinado pagamento. Muitas pessoas, por opção, acabaram contratando esse tipo de serviço. No entanto, os custos desse serviço, em alguns casos, são altos. Recebemos informação de que pode chegar a 20% do valor da tarifa. No novo modelo, será necessário se criar um sistema de auto pagamento, pagamento antecipado ou outra modalidade. Só que, ao contrário do modelo atual, no sistema de pedágio eletrônico, esta vai ser praticamente a única opção, já que não vai ter cabines para pagamento na via. Portanto, existem muitas pessoas que não querem contratar um intermediário ou não confiam no sistema ou, ainda, não são usuários frequentes de rodovias pedagiadas, logo não querem ter um custo adicional por algo que raramente utilizam.

Ocorre que, no novo modelo de pedágio eletrônico, o cidadão vai ter que já se antecipar ao problema. No modelo atual, ele entra na via e se não tem TAG ele paga na cabine do pedágio. No novo modelo não há essa opção. Por essa razão, deve haver uma alternativa viável e que não gere custos adicionais a ele. Além disso, devemos nos preocupar com o seu direito de não querer disponibilizar os dados pessoais para um ente que sequer faz parte da gestão da via pedagiada. Para buscar uma solução para essa situação, deve-se, em primeiro lugar, lembrar que a relação do usuário da rodovia pedagiada é com a concessionária. Ela é que participou de licitação e recebeu autorização do Poder Público para administrar a rodovia. Portanto, o pagamento deve ser realizado a ela. Se ela quiser terceirizar o serviço, isso deve ser por sua conta e risco. O usuário não pode ter que resolver um problema que não foi ele que criou. Além disso, deve ser uma solução universalizada, já que o novo sistema de pedágio eletrônico não vai ser algo pontual em determinado local, mas um modelo que vai estar em todas as vias pedagiadas. No modelo atual, a contratação de um intermediário na relação com a concessionária é uma opção, mas no novo modelo, se a legislação não proteger o cidadão, será uma obrigação. E isso não podemos admitir. A concessionária

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

deve ter essa responsabilidade reforçada pela legislação. As soluções sistêmicas devem fazer parte do modelo e não deixar na responsabilidade do cidadão. Não há problemas no fornecimento de determinado serviço, como o das intermediárias de pagamento de pedágio, mas o que não pode haver é a desconsideração dos problemas dos usuários por parte das Concessionárias e dos órgãos e entidades públicas competentes, que não compreendem a realidade brasileira e estão prejudicando milhões de pessoas.

A comunicação a respeito da passagem do veículo em trecho com pedágio eletrônico deve ser a mais célere possível, visto que nem sempre o proprietário é quem está conduzindo o veículo. Aliás, no caso de transportes de passageiros e de cargas, bem como de locação de veículos, isso nunca ocorre. Logo, estamos propondo que o proprietário seja comunicado em, no máximo, 24 horas após a passagem pelo trecho com pedágio eletrônico, salvo casos que a regulamentação pode verificar posteriormente. Muitas são as reclamações de cobranças indevidas. Ademais, considerando que com a ampliação do novo modelo serão diversas concessionárias, será necessário centralizar o sistema de comunicação e pagamento. Não é demais lembrar que o não pagamento do pedágio implica em aplicação de multas de trânsito, com base no art. 209-A do Código de Trânsito Brasileiro. Como já demonstramos, o novo modelo tem uma altíssima taxa de multas e isso é preocupante, porque gera pontuação, restrição de licenciamento, podendo chegar à suspensão do direito de dirigir. No caso de veículo de propriedade de pessoa jurídica, pode incluir multa por não indicação do infrator. Por essa razão, duas coisas fundamentais precisam ser consideradas: o risco de clonagem e a comunicação integrada com o sistema de trânsito (no caso, a Carteira Digital de Trânsito).

O risco de clonagem de veículos é uma realidade presente no dia a dia dos brasileiros. Muitos são os casos de pessoas que recebem multas em casa, mas nunca estiveram no local onde teriam sido flagrados cometendo a infração. Isso ocorre porque a clonagem, digamos, básica, ocorre quando o falsário, com um veículo praticamente idêntico, coloca uma placa falsa de outro veículo, seja porque o veículo é roubado ou, simplesmente, para não ser multado. Essa questão é relevante porque no caso de multas, a quantidade não é tão grande, embora os problemas decorrentes para que a pessoa consiga provar que não foi o veículo dela

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

são gigantes. Muitas são as reclamações de que mesmo com todos os elementos que seriam de prova, a multa não é baixada. No caso do pedágio eletrônico, esse problema terá uma nova e ampliada dimensão, porque a quantidade de passagens no trecho da via é infinitamente maior que a quantidade de infrações cometidas em determinadas circunstâncias (radar e semáforo, por exemplo). Cada passagem representará uma multa se o valor do pedágio não for pago. Por essa razão, o cuidado com este assunto deve ser prioridade.

Além disso, para informação e pagamento do pedágio é fundamental que o sistema integrador tenha relação com o sistema de trânsito, no caso a Carteira Digital de Trânsito (CDT), administrada pela Senatran e que tem a concentração de informações do veículo, da CNH e das infrações. Logo, é um local ideal para haver a comunicação com o proprietário do veículo. Ainda será necessário avaliar a questão dos proprietários que são pessoa jurídica que não têm uma CDT ou deveria ser criado um modelo similar para esse tipo de proprietário. Estamos prevendo essa integração no presente Projeto de Lei. Embora o CONTRAN tenha previsto essa possibilidade, ainda temos diversos problemas com órgãos que não aderiram à notificação eletrônica e pessoas que ainda não tem acesso a esse tipo de serviço.

Voltando à questão da pontuação pela infração ao art. 209-A do CTB, é importante destacar que este artigo contém duas condutas distintas, a partir do modelo de pedágio que se utilizar: no modelo atual, em que existe a cabine de cobrança com cancela, a prática da infração se caracteriza pela conduta de o condutor avançar contra a cancela ou se aproveitar da passagem de outro veículo no momento da abertura da cancela ou, ainda, quando utilizar-se de sistemas de pagamento de pedágio, mediante intermediário, deixar de pagar no prazo estabelecido. No entanto, no novo modelo, como não existe praça de pedágio, o pagamento será efetuado prévia ou posteriormente, sem uma evasão propriamente dita. Nesse contexto, não se pode imaginar o mesmo tratamento com relação à pontuação do infrator, já que no novo modelo podem existir inúmeros problemas que não estão vinculados à intenção do condutor de não efetuar o pagamento. Por essa razão, estamos propondo que, no caso de pedágio eletrônico, não seja aplicada a pontuação ao condutor. Mas essa nova regra se aplicará exclusivamente ao sistema "*Free-Flow*", não ao pedágio tradicional. Porque

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

se trata apenas de atraso no pagamento do pedágio e não uma conduta de risco à segurança (um motorista certamente escolheria pagar um pedágio de R$ 10,00 do que levar uma multa de R$ 195,23 e 5 pontos da CNH). Temos diversos testemunhos de pessoas que afirmam que não sabiam como fazer ou atrasaram por dificuldades do sistema da Concessionária.

Acrescente-se que, se o veículo é de propriedade de pessoa jurídica, o problema é ainda maior, tendo em vista que a não indicação do infrator implica em nova multa com valor duas vezes o da multa original, conforme art. 257 do CTB. Tal situação precisa ser enfrentada e reconhecida pelo Poder Pública. O sistema de pontuação foi criado para impor ao infrator que coloca em risco a segurança do trânsito um freio em sua conduta, retirando a habilitação quando determinada contagem foi atingida, nos termos do art. 261 do CTB. Não é o caso da multa por não pagamento do pedágio eletrônico, por se tratar de conduta meramente administrativa. Não estamos falando da multa. Esta continuaria sendo de vida.

Por fim, considerando que as concessões de rodovias são relevantes para a melhoria do tráfego de veículos no país, necessitando de segurança jurídica, mas que o novo modelo de pedágio não tem considerado a realidade brasileira, com milhares de multas que sequer tem o reconhecimento do proprietário do veículo, é necessário se suspender as multas aplicadas até que sejam adotados os procedimentos necessários para a devida comunicação ao cidadão. Estabelecemos um prazo de 6 meses, renováveis por igual período, ao fim do qual, se a concessionária não cumprir com a obrigação de comunicação com o cidadão ou se a tarifa de pedágio tiver sido paga, o auto de infração será arquivado e não poderá ser cobrado o pedágio. Tal medida se dará durante o período de implantação do novo sistema.

Para que a implantação desse importante sistema de pedágio eletrônico atenda aos fins a que foi criado e que haja segurança jurídica e respeito aos direitos dos cidadãos brasileiros, apresentamos a presente emenda que certamente irá dar maior eficácia a este moderno modelo, mas sem prejudicar os mais frágeis nessa relação que são os usuários da via, assim como não haja aumento de custos para quem paga a conta. Se o sistema busca redução de custos, aumento da fluidez e da eficiência, é justo que o cidadão também seja beneficiado.

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Outro aspecto que merece atenção é o fato que o sistema de livre passagem foi criado para trazer proporcionalidade no pagamento pelo uso da via. SE alguém usa pouco, paga pouco. Mas não é isso que temos visto. Tão somente estão substituindo as praças de pedágio tradicionais pelo novo modelo. Para corrigir essa distorção, estamos propondo que nos municípios onde sejam instaladas praças de pedágio, as concessionárias adotem modelos que reduzam ou acabem com os custos de quem apenas quer circular dentro do município. Muitas vezes, a rodovia pedagiada é o único caminho e não se estabelecem vias alternativas. Um exemplo é o que ocorre em uma das praças da BR 101. A localização do pórtico deve levar em consideração os moradores da cidade – não pode haver um prejuízo tão grande quanto os moradores de itimirim-coroa grande estão enfrentando – para ir de um lado a outro da rodovia são obrigados a pagar dois pedágios – isso é um crime contra a população.

Além disso, deve haver a integração entre as concessionárias, possibilitando a consulta do pedágio em um único portal, além do da própria concessionária, permitindo o pagamento e a contestação. Vários erros de cobrança indevida e demora para aparecer a passagem prejudicaram as pessoas – muitos pesquisaram algumas vezes e não apareceu – como era algo novo deixaram prá lá e foram multados depois. É preciso entender que nem todos têm o devido acesso tecnológico. Além disso, várias fraudes têm sido reportadas de sites "*fake*" nas diversas modalidades em nosso país, especialmente por meio de smartphones.

Vale mencionar, ainda que durante o período de *sanbox* regulatório (algo ainda experimental), não é justo que se dê 2 anos para uma Concessionária se ajustar - não ser multado - e poucos meses apenas para a população começar a ser multada. Especificamente no caso da regulamentação do Contran, as Concessionárias tiveram 180 dias para se adequar, mas a população não recebeu qualquer prazo, já estando sendo punida indevidamente, pagando caro e levando pontuação. Isso precisa ser corrigido

É nosso papel como legítimo representante da população que não tem voz, apresentar soluções legislativas para garantir os seus direitos. A situação é grave e o problema necessita de urgente resolução. Por essa razão estamos apresentando o presente projeto de lei que dará mais segurança jurídica a

LexEdit
CD258657678900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

esse novo sistema de pedágio, preservando e garantindo ao cidadão a devida informação da passagem de seu veículo em um pedágio de livre passagem.

Como o propósito da Medida Provisória é reduzir custos, é oportuno que possamos adequar a legislação do Free-Flow para atender ao fim a que se propõe.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD258657678900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258657678900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

LexEdit
CD253508736300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253508736300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD253508736300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253508736300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Além disso, é importante destacar que, no Brasil, os valores dos serviços relacionados ao trânsito (exames médicos, psicológicos, cursos, etc.) variam conforme o Estado e o tipo de serviço. Os principais modelos são:

- **Taxas públicas**: Valores definidos pelo próprio Detran estadual para serviços como emissão de CNH, licenciamento, etc.
- **Preço público**: Valor fixado pelo poder público para serviços delegados, mas executados por particulares (ex.: exames médicos e psicológicos). É diferente de taxa porque não depende de lei específica, mas de ato administrativo.
- **Valor livre pelo prestador**: Em alguns Estados, médicos e psicólogos credenciados podem definir seus preços, respeitando regras de mercado.
- **Tabela padronizada estadual**: Alguns Detrans estabelecem valores máximos ou mínimos para evitar abusos.
- **Credenciamento com preço regulado**: Em certos casos, o órgão define um teto ou um valor único para todos os credenciados.

Ou seja, hoje existe **heterogeneidade**: alguns Estados permitem liberdade de preço, outros fixam valores ou tetos.

Problemas jurídicos e práticos modelo de valor nacional estabelecido pela MP 1327/2025:

- **Centralização excessiva**: Retira a autonomia dos Estados (competência concorrente prevista no art. 22, XI, e art. 24 do CF).
- **Natureza do serviço**: Exames são realizados por profissionais liberais credenciados, não por servidores públicos. Fixar preço público nacional pode desconsiderar custos regionais.
- **Impacto econômico**: Pode inviabilizar a prestação em locais remotos ou gerar cartelização.
- **Descaracterização da livre iniciativa**: Médicos e psicólogos são profissionais autônomos, e a fixação de preço único fere princípios de liberdade econômica.

Princípios constitucionais e legais comprometidos

LexEdit
CD253508736300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253508736300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

1. **Livre iniciativa e livre concorrência** (art. 170, CF) – restringe a liberdade de fixação de preços por profissionais.
2. **Autonomia dos Estados** (art. 18 e art. 24, CF) – competência concorrente para legislar sobre trânsito e transporte.
3. **Proporcionalidade e razoabilidade** – preço único ignora diferenças regionais.
4. **Valorização do trabalho e remuneração digna** (art. 7º, CF) – pode impor valores incompatíveis com custos locais.
5. **Legalidade tributária** – preço público não é taxa, mas a forma como será fixado pode gerar confusão com tributos.

Em resumo: A MP concentra poder na União, reduz autonomia estadual e interfere na livre iniciativa dos profissionais credenciados, podendo gerar questionamentos de inconstitucionalidade.

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD253508736300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253508736300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados e fiscalizados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulamentação do Contran.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em

LexEdit
CD259992836100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259992836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

suas respectivas circunscrições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Estruturalmente, são os seguinte problemas causados pelo texto que se pretende alterar pela presente emenda:

1. Quebra da autonomia dos Estados

- Hoje, os DETRANs estaduais gerenciam credenciamentos, garantindo proximidade com a realidade local. Centralizar na União reduz a capacidade de adaptação às necessidades regionais e pode gerar conflitos federativos, pois a Constituição atribui competência concorrente para trânsito.

2. Risco de concentração excessiva

- A União assumindo toda a autorização cria gargalos administrativos, pois milhares de profissionais dependem de um único órgão nacional (Senatran). Isso pode gerar lentidão, filas e aumento da burocracia.

3. Impacto na fiscalização e controle

LexEdit
CD259992836100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259992836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

- Estados perdem instrumentos diretos de supervisão e auditoria das clínicas e profissionais. A fiscalização local é mais ágil e próxima; sob gestão centralizada, há risco de fragilidade no controle e maior dificuldade para coibir irregularidades.

4. Descontinuidade na prestação do serviço

- A transição pode causar interrupções na realização de exames, prejudicando emissão e renovação de CNHs. Isso afeta diretamente cidadãos e empresas que dependem de motoristas habilitados.

5. Problemas de integração tecnológica

- Sistemas estaduais e nacionais terão que ser integrados. Falhas nessa integração podem gerar inconsistências cadastrais, atrasos e insegurança jurídica.

6. Custos e desigualdade regional

- A uniformização pode ignorar diferenças de custo entre regiões, afetando a modicidade tarifária e a viabilidade econômica para profissionais em áreas remotas.

Gestão e Qualificação dos Profissionais

- A exigência de titulação específica (Medicina do Tráfego e Psicologia do Trânsito) é positiva para qualidade, mas pode reduzir a oferta de profissionais, especialmente em regiões menos desenvolvidas, aumentando filas e custos.

O modelo atual de credenciamento é **descentralizado, flexível e adaptado às realidades locais**. A mudança para autorização centralizada compromete:

- **Eficiência administrativa**
- **Controle federativo**
- **Acesso rápido ao serviço**
- **Capacidade de fiscalização regional**

LexEdit
CD259992836100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259992836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a adequação do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Além disso, o modelo **credenciamento** é o padrão consolidado nos estados para médicos e psicólogos de trânsito. Ele garante controle administrativo, conformidade legal e flexibilidade para renovação, sem criar vínculo trabalhista.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD259992836100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259992836100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A; e suprima-se o § 8º do art. 268-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor cadastrado no RNPC que não tiver cometido infração de circulação e conduta durante o período de validade de seu documento de habilitação terá direito a desconto nas taxas relativas à renovação, podendo também ter as demais despesas custeadas pelo benefício disposto nos §§ 4º e 5º do art. 320 deste Código, nos termos da legislação Unidade da Federação de seu registro.

§ 8º (Suprimir)

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-

LexEdit
CD259205069100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259205069100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

LexEdit
CD259205069100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259205069100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas. Além disso, nem todo condutor habilitado dirige regularmente. A falta de prática pode comprometer habilidades, mas a renovação automática não considera isso. A ausência de reavaliação periódica pode impactar políticas de prevenção de acidentes, já que exames funcionam como barreira para condutores inaptos.

Nesse contexto, com a finalidade de beneficiar o bom condutor, a presente Emenda traz o conceito de avaliação de sua conduta ao longo de todo o tempo de validade do documento de habilitação, especificamente para as infrações que colocam em risco a segurança do trânsito. A presente proposta traz a possibilidade de descontos a serem concedidos ao bom condutor, inclusive com isenção quando se tratar de condutor beneficiário da CNH Social. Assim, preserva-se a segurança viária, o devido processo legal, a prevenção sanitária e valoriza-se o bom condutor.

Assim, o § 8º do Art. 268-A inserido pela MP deve ser integralmente suprimido.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD259205069100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259205069100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 228 e 230, 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. 228.** .....

Parágrafo único. Quando o uso do equipamento de som estiver perturbando o sossego alheio, independente do volume ou frequência utilizada e sem prejuízo da aplicação do disposto no art. 42 da Lei das Contravenções Penais e de outras sanções cíveis e administrativas:

I – Infração: gravíssima;

II – Penalidade: multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir;

III – Medida Administrativa: remoção do veículo." (NR)

"**Art. 230.** .....

.....

§ 3º Quando o uso do veículo com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante de que trata o inciso XI estiver perturbando o sossego alheio, sem prejuízo da aplicação do disposto no art. 42 da Lei das Contravenções Penais e de outras sanções cíveis e administrativas:

I – Infração: gravíssima;

II – Penalidade: multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir;

III – Medida Administrativa: remoção do veículo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda tem por finalidade dar tratamento mais gravoso à conduta de perturbação do sossego tornando mais grave as penalidades previstas

LexEdit
CD259175369000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259175369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) quando o sossego público é perturbado por meio de uso de som alto ou de descarga aberta em veículo.

Atualmente, a previsão de sanções para o uso de som automotivo alto ou de descarga livre no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não distingue quando essa conduta é apenas da irregularidade veicular de quando a conduta está perturbando o sossego alheio. As ações destinadas a combater esse tipo de irregularidade acabam não surtindo os efeitos desejados em razão das sanções não serem adequadas ao risco social que causam. Por essa razão estamos propondo o aumento das penalidades e medida administrativa.

A perturbação do sossego alheio é um problema social comum em áreas urbanas, e seus impactos são consideráveis, o que impele que ajamos para coibir esta prática ilícita. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), níveis de ruído acima de 50 decibéis podem causar efeitos físicos, como dores de cabeça e irritabilidade, e também emocionais, como ansiedade e depressão.

Estudo demonstra que as violações às normas de perturbação do trabalho ou sossego alheios têm um impacto significativo na ordem pública, afetando a tranquilidade e a saúde da população. O problema é recorrente em áreas urbanas e afeta várias localidades. Pesquisas revelam que as localidades de classe média e alta e as periferias são as mais afetadas, representando a maioria das denúncias.

O período noturno é o momento em que as ocorrências são mais frequentes, o que destaca a necessidade de ações de fiscalização e controle nesse horário. O som automotivo é apontado como a principal forma de perturbação do sossego, responsável por mais da metade das denúncias. Esses resultados corroboram dados nacionais e reforçam a importância de medidas efetivas para coibir a reincidência dessas infrações e preservar a qualidade de vida da população.

O uso de descargas abertas ou com barulho aumentado por motociclistas também têm sido um problema recorrente nas comunidades. A doutrina aponta, ainda, que a perturbação do sossego e a poluição sonora são infrações que afetam significativamente a segurança pública, pois são questões que podem sobrecarregar o sistema de atendimento e desviar recursos essenciais

LexEdit
CD259175369000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259175369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

da função principal das forças de segurança, como o policiamento ostensivo preventivo.

Quanto aos impactos, são de diferentes e não tão distintos aspectos, como, impactos na comunidade, no que tange a perturbação do sossego afeta a qualidade de vida das pessoas, incluindo aspectos como saúde mental e física, e a relação com o aumento de conflitos e tensões sociais. Sobrecarga no sistema de segurança, afetando diretamente o desempenho geral da Polícia Militar e outros serviços de emergência devido aos expressivos chamados. O barulho constante dificulta o sono, aumenta a irritabilidade e o stress dos moradores. Além disso, a exposição contínua a ruídos elevados pode causar danos à saúde auditiva.

Para se ter uma ideia da gravidade que a sobrecarga do número destas ocorrências pode causar no sistema de polícia, destaque-se que, segundo a Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF), foram registradas mais de 1,7 mil notificações de perturbação do sossego no primeiro trimestre de 2025. As notificações foram feitas por meio de plataforma online da PMDF, uma ferramenta adotada para agilizar a comunicação desses episódios e contribuir para desafogar o canal de emergência 190.

Diversas ações dos órgãos de trânsito têm combatido o uso de som automotivo e de descarga livre, mas as sanções aplicáveis são pequenas, comparadas ao dano social que causam, especialmente quando as condutas também representam perturbação do sossego alheio.

Diante dessa situação, estamos alterando os arts. 228 e 230 do CTB, incluindo as penalidades de multa mais graves, respectivamente gravíssima 5 e 3 vezes, incluindo a penalidade de suspensão do direito de dirigir e a medida administrativa remoção do veículo ao depósito, quando as condutas irregulares de uso de som automotivo alto ou de descarga livre também ocasionam a perturbação do sossego público.

A medida certamente poderá diminuir o cometimento dessas condutas infracionais, pois retirará o condutor de circulação por, no mínimo, seis meses, e permitirá ao agente de trânsito a retirada imediata do veículo da via, removendo-o ao depósito a fim de que seja providenciada a regularização dele

LexEdit
CD259175369000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259175369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

antes que possa retornar à circulação pública. Esse tipo de alteração do sistema não pode ser simplesmente resolvido no momento da fiscalização.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD259175369000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259175369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 3º Além dos candidatos à primeira habilitação em cada categoria, a avaliação psicológica prevista no inciso I do *caput* será exigida para o condutor que pretenda exercer atividade remunerada ao veículo e na renovação, observada a periodicidade prevista no § 2º, conforme critérios definidos pelo Contran e pelos Conselhos Profissionais competentes.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa estabelecer a avaliação psicológica como requisito obrigatório em todas as fases do processo de habilitação, o que inclui a renovação, adição e mudança de categoria. Atualmente, a avaliação psicológica é realizada apenas quando o condutor faz sua primeira habilitação, exceto se ele exerce atividade remunerada, quando ele vai ter que refazer essa avaliação a cada renovação.

A avaliação psicológica é um dos principais instrumentos para identificar fatores comportamentais e psicossociais que comprometem a segurança viária, mas na redação atual, sua aplicação está restrita apenas à primeira habilitação e ao exercício de atividade remunerada. Em razão do cenário contemporâneo de saúde mental, com o aumento expressivo de transtornos como

LexEdit
CD258712233200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258712233200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

ansiedade, depressão e alterações de humor, torna-se indispensável que esta avaliação seja contínua, uma vez que tais condições influenciam diretamente a capacidade de dirigir com segurança e o tempo de reação, a tomada de decisão e o controle inibitório.

Transtornos de personalidade, como agressividade, impulsividade e baixa tolerância à frustração, não são estáveis ao longo da vida, apresentando períodos de agravamento ou crise que somente podem ser identificados mediante avaliação periódica. Além disso, o ambiente biopsicossocial do condutor, incluindo estresse ocupacional e uso de substâncias, interfere no comportamento ao volante.

Ao restringir a avaliação psicológica apenas ao momento inicial, o modelo atual cria, na prática, um "laudo psicológico vitalício", o que é **incompatível com a ciência e com a realidade clínica**, pois o comportamento no trânsito é uma interação complexa entre fatores internos e externos.

A agressividade, a imprudência e a negligência estão entre os principais fatores associados a sinistros, e todos são fenômenos psicológicos que necessitam de avaliação regular, e não esporádica.

A ampliação da avaliação psicológica, especialmente na renovação e na progressão de categorias, protege o coletivo e reduz sinistros ao identificar riscos comportamentais e alterações cognitivas, alinhando o Brasil às práticas internacionais de segurança viária adotadas por países com baixa letalidade no trânsito.

Embora as ações desenvolvidas no País nos últimos anos tenham conseguido reduzir o índice de sinistros de trânsito, o Brasil ainda convive com números inaceitáveis de sinistralidade, em todas as regiões. Em 2022, quase 34 mil pessoas morreram em decorrência de acidentes (sinistros) de trânsito e outras milhares ficaram feridas. Sabe-se que boa parte desses sinistros ocorreu por imprudência, negligência ou imperícia do condutor. Seja pelo excesso de velocidade, por ultrapassagem perigosa, pela ingestão de bebida alcóolica ou de drogas, entre outras, a verdade é que o maior causador de acidentes ainda é a ação humana.

LexEdit
CD258712233200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258712233200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Além disso, é notório o aumento de ocorrências de brigas e mortes no trânsito, decorrentes da condição psicológica dos condutores. Em alguns casos o motorista sai do carro e utiliza uma arma de fogo para praticar o ato, em outros ele utiliza o próprio veículo como arma, não podendo se considerar essa conduta como acidente, mas como um crime doloso.

Diante dessa constatação, nos parece que as ações do poder público devem se voltar para o condutor, no sentido de tentar diminuir a possibilidade de ocorrência de condutas que venham a impactar a segurança do trânsito e causar desastres.

Cabe mencionar, ainda, que, com a mudança trazida ao CTB pela Lei nº 14.071, de 2020, o prazo de renovação da CNH para condutores até 50 anos de idade passou de 5 (cinco) para 10 (dez) anos. Assim, ainda que ele exerça atividade remunerada ao veículo, demorará muito tempo para passar por essa avaliação psicológica novamente.

As condições psicológicas do condutor podem se alterar ao longo da vida, pois problemas de saúde mental podem surgir ou se agravar ao longo tempo. Transtorno de déficit de atenção, transtorno bipolar, esquizofrenia, ansiedade, depressão, estresse, demência, entre outras, são questões que não podem ser negligenciadas, pois têm o poder de influenciar a forma de conduzir do motorista. Assim, da mesma forma que o CTB traz exigência de avaliação periódica das condições físicas, é imprescindível também avaliar as condições psicológicas dos condutores, a fim de impedir o acesso à renovação da habilitação para condutores que não tenham as condições mentais adequadas para dirigir.

A previsão desse exame na renovação possibilitará a identificação do problema de forma precoce, permitindo ao condutor, em muitas situações, buscar tratamento para voltar a ter uma vida normal e conduzir veículos com a segurança necessária, especialmente porque o trânsito está cada dia mais complexo, exigindo perfeito controle emocional ao volante. Em muitos casos, o cidadão desconhece o problema que lhe acomete e que essa moléstia pode impactar na sua capacidade de dirigir.

LexEdit
CD258712233200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258712233200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Sala da comissão, 12 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD258712233200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258712233200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprimam-se os §§ 7º e 8º do art. 268-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O § 4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

LexEdit
CD257537646400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257537646400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas. Além disso, nem todo condutor habilitado dirige regularmente. A falta de prática pode comprometer habilidades, mas a renovação automática não considera isso. A ausência de reavaliação periódica pode impactar políticas de prevenção de acidentes, já que exames funcionam como barreira para condutores inaptos.

Além disso, o art. 320, §§ 4º e 5º do, CTB já estabelece a previsão de "custeio do processo de habilitação de condutores" incluídos "no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico)". Assim, preserva-se a

LexEdit
CD257537646400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257537646400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

segurança viária, o devido processo legal, a prevenção sanitária e valoriza-se o bom condutor.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD257537646400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257537646400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 3º a 6º ao art. 154 e inciso VIII ao *caput* do art. 162, 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. 154.** .....

.....

§ 3º Para os veículos destinados à formação de condutores na categoria E, a idade máxima de que trata o inciso III do § 2º aplica-se apenas à unidade tratora, exigindo-se somente boas condições de conservação e funcionamento para as unidades acopladas, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

§ 4º Os veículos de que trata este artigo deverão ser vinculados aos Centros de Formação de Condutores, salvo casos excepcionais regulamentados pelo Contran, bem como aqueles utilizados para formação nas Escolas Públicas de Trânsito ou nas instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152.

§ 5º O candidato à obtenção do documento de habilitação poderá optar por realizar as aulas práticas e o exame de direção de que trata o art. 152 em veículo dotado de câmbio automático, nos termos de regulamentação do Contran.

§ 6º O documento de habilitação fornecido em atendimento ao disposto no § 6º deverá conter o registro da restrição para a condução exclusiva de veículos dotados de câmbio automático, o qual poderá ser retirado a qualquer tempo mediante a realização das aulas práticas complementares e do exame de direção em veículo com câmbio mecânico." (NR)

"**Art. 162.** .....

.....

VIII – dotado de câmbio mecânico, quando for habilitado para dirigir apenas veículo com câmbio automático: Infração – gravíssima; Penalidade – multa;

LexEdit
CD256215247400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256215247400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Medida administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de tratar de três assuntos que acabam se entrelaçando: um para dispor sobre a vinculação do instrutor e do veículo utilizado para aprendizagem; outro para dispor sobre a aprendizagem em veículos de câmbio automático, visto que impactam em alteração do art. 154 do CTB.

Apesar da pretensão da Medida Provisória e da resolução do COntran, elaboradas pelo Governo Federal com a finalidade de reduzir custos, o que se percebe é uma verdadeira desregulamentação do tema formação do condutor. O Brasil é um dos campeoes em mortes no trânsito. Nada tem feito ao longo dos anos para reduzir essa triste realidade de cerca de 40 mil mortes anuais e quase 400 mil pessoas com sequelas permanentes todos os anos.

Vale lembrar que aprovamos recentemente no Congresso Nacional a previsão de recursos para a CNH Social, por meio da Lei 13.153, de 26 de junho de 2025. Um verdadeiro avanço para inclusão social das pessoas de baixa renda, a fim de que sua formação seja custeada pelos recursos das multas arrecadadas. A alteração foi realizada no art. 320 do CTB, prevendo a destinação de recursos arrecadados com multas de trânsito para o custeio da habilitação de condutores de baixa renda. DE acordo com a nova Lei, que sequer foi implantada, o custeio do processo de habilitação contemplará as taxas e demais despesas relativas ao processo de formação de condutores e de concessão do documento de habilitação para candidatos de baixa renda, alcançando o candidato incluso no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). Como se percebe, o Parlamento fez a sua parte para democratizar o acesso à CNH sem comprometer a segurança viária. A proposta do Governo atual, no entanto, não traz esse benefício. POr essa razão estamos propondo uma alternativa viável, a fim de atingir ao propósito do Governo, sem comprometer a atividade de formação do condutor e sem colocar em risco a segurança viária.

LexEdit
CD256215247400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256215247400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Nesse sentido, estamos propondo a previsão da vinculação dos veículos utilizados na formação de condutores e os respectivos instrutores aos Centros de Formação dos Condutores (CFC). É necessário assegurar maior transparência, segurança e qualidade no processo de formação de condutores em todo o território nacional. Permitir a atuação de forma desvinculada pode gerar fragilidades no controle pedagógico, na fiscalização e na garantia de que os serviços prestados estejam em conformidade com as normas estabelecidas pelos órgãos de trânsito. Assim, a alteração proposta busca padronizar procedimentos, coibir práticas irregulares e assegurar que o processo de ensino-aprendizagem seja conduzido dentro de parâmetros técnicos e legais. Essa medida fortalece a responsabilidade dos CFCs como instituições credenciadas, garantindo que todos os recursos humanos e materiais empregados na formação de condutores estejam sob supervisão direta do Poder Público e devidamente registrados.

A vinculação obrigatória também contribui para a segurança viária, uma vez que possibilita maior controle sobre a manutenção e adequação dos veículos utilizados, além de assegurar que os instrutores possuam a devida qualificação e estejam submetidos à supervisão pedagógica da instituição. Dessa forma, protege-se não apenas o aluno em formação, mas toda a coletividade, que será beneficiada com condutores mais bem preparados e conscientes de suas responsabilidades no trânsito.

Por fim, a medida reforça o papel dos CFCs como núcleos de formação cidadã, responsáveis não apenas por transmitir técnicas de direção, mas também por promover valores de respeito, responsabilidade e convivência segura no espaço público. Trata-se, portanto, de um avanço normativo que fortalece a política nacional de trânsito, amplia a confiança da sociedade nos serviços prestados e contribui para a redução de acidentes e para a preservação de vidas.

Prevemos, entretanto, exceções importantes, excluindo da obrigatoriedade de vinculação as Escolas Públicas de Trânsito (previstas no art. 22 XVII, art. 24 XXIII, art. 74 § 2º), as instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152 do CTB (Forças Armadas; Policiais e bombeiros militares; Policiais civis, federais e rodoviários federais), bem como a formação teórico-técnica realizada em escolas de ensino médio (prevista na Resolução Contran nº 265/2007, mas ainda

LexEdit
CD256215247400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256215247400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

não devidamente implementada). Dessa forma, preserva-se o espaço de atuação de instituições públicas e educacionais que contribuem para a formação cidadã e para a disseminação da educação para o trânsito. Assim, além da CNH Social prevista na Lei aprovada este ano, União, EStados e Municípios poderão estruturar políticas para formação de novos condutores diretamente.

Sobre a formação de condutor utilizando veículos automáticos, é necessário fazer ajustes no CTB, considerando que este não trouxe elementos fundamentais da capacitação. Diferentemente de vinte e oito anos atrás, quando o atual Código foi elaborado, a indústria automobilística – aqui se referindo a veículos automotores em geral – já disponibiliza considerável número de modelos com esse tipo de sistema de transmissão, o que evidencia a inexorável evolução desse mercado. Além disso, o avanço de veículos elétricos reforça essa posição.

É a tecnologia em prol do conforto e da segurança dos motoristas. Logo, soa-nos bastante razoável que o ordenamento jurídico do trânsito esteja compatível com a realidade. A medida ainda beneficia inúmeras pessoas que, por apresentarem algum tipo de deficiência física, somente teriam condições de conduzir veículos automáticos. Assim, com a nova previsão, o CTB tornar-se-ia mais acessível e mais inclusivo.

Assim, estamos prevendo que o condutor que tenha obtido a CNH por meio da realização de exame de direção em veículo com câmbio automático pode dirigir somente veículos com essa característica e que, a qualquer tempo, esse condutor possa requerer junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, de seu domicílio ou residência, a realização de exame em veículo com transmissão mecânica, eliminando a restrição anteriormente imposta. Para tanto, estamos inserindo um dispositivo para caracterizar como infração de trânsito, caso esse condutor descumprir a restrição para dirigir somente veículo dotado de câmbio automático e for flagrado conduzindo veículo com transmissão mecânica.

A presente emenda, portanto, representa um equilíbrio entre a intenção de reduzir custos e o respeito ao processo de ensino-aprendizado, por meio do qual não podemos deixar de valorizar o processo apenas para dizer que as pessoas vão pagar menos para obter a CNH. Existem caminhos como a CNH Social

LexEdit
CD256215247400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256215247400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

e a possibilidade das escolas públicas de trânsito também atuarem na formação do condutor.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD256215247400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256215247400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme redação da Lei nº 14.071/2020, cuja revogação pela Medida Provisória nº 1.327/2025 fragilizou a estrutura técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores. A reinclusão desses dispositivos é essencial para garantir a segurança viária e a credibilidade do sistema de habilitação.

O § 6º assegura que o exame de aptidão física e mental seja realizado com base em parâmetros técnicos definidos pelos Conselhos Profissionais e pelo Contran, conferindo objetividade e padronização aos laudos. Essa exigência é indispensável para que a avaliação psicológica, conduzida por profissionais habilitados, identifique fatores de risco comportamentais, como impulsividade, déficit

LexEdit
CD255130735700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255130735700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

de atenção e baixa tolerância à frustração, diretamente associados à ocorrência de acidentes e conflitos no trânsito. Sem essa avaliação técnica, aumenta-se a probabilidade de condutores inaptos circularem, comprometendo a segurança coletiva.

Já o § 7º restabelece a fiscalização anual dos exames, realizada de forma tripartite pelos Conselhos Regionais de Medicina (CRM) e Psicologia (CRP), juntamente com os Detrans. Essa fiscalização é a principal barreira contra fraudes e práticas irregulares, garantindo a lisura do processo pericial e a conformidade ética e técnica. A ausência desse controle fragiliza a qualidade das avaliações, expondo a sociedade a riscos elevados.

Dados recentes reforçam a urgência dessa medida:

- O Brasil registrou **34.881 mortes no trânsito em 2023**, e apenas nos primeiros cinco meses de 2025 já ocorreram **453 mil acidentes**, sendo **7,4 mil fatais**. Motociclistas representam quase **40% das vítimas**, evidenciando um cenário alarmante de insegurança viária.
- Mais de **90% dos acidentes têm origem em falhas humanas**, segundo a OMS, muitas delas relacionadas a fatores psicológicos.

LexEdit
CD255130735700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255130735700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

- Casos de violência no trânsito estão em crescimento: pesquisas apontam aumento de confrontos entre motoristas, incluindo ameaças com armas e agressões físicas graves, especialmente em grandes centros urbanos. Quase metade dos entrevistados já presenciou episódios de violência, que frequentemente evoluem para lesões ou mortes.

Portanto, ao exigir avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos** , validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

A atuação dos psicólogos de trânsito é estratégica: além de avaliar aptidões cognitivas e emocionais, contribui para políticas preventivas, reduzindo acidentes, conflitos e salvando vidas. A revogação dos dispositivos pela MP 1.327/2025 representa um retrocesso que compromete a integridade do processo de habilitação e a segurança viária nacional.

Sala da comissão, 12 de dezembro de 2025.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD255130735700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255130735700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos incisos I e II do § 2º do art. 147, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 2º .....

I – dez anos, para condutores com idade inferior a sessenta e cinco anos;

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e inferior a setenta anos; e

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente alteração no § 2º do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro tem por finalidade promover o necessário equilíbrio entre a segurança viária, a eficiência administrativa e a adequação das normas à realidade demográfica e social do País.

A redefinição dos prazos de validade do exame de aptidão física e mental para condutores leva em consideração os avanços da medicina preventiva, o aumento da expectativa de vida e a melhora significativa das condições de saúde da população brasileira, especialmente entre os condutores com idade inferior a sessenta e cinco anos. Nesse contexto, a ampliação do prazo

LexEdit
CD253491220000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253491220000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

para dez anos mostra-se medida razoável, segura e compatível com práticas já adotadas em diversos países, sem prejuízo à segurança no trânsito.

Ao mesmo tempo, a manutenção de prazos diferenciados para condutores com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos preserva o princípio da precaução, assegurando acompanhamento médico mais frequente a partir de uma faixa etária em que, estatisticamente, podem ocorrer mudanças mais rápidas nas condições físicas e cognitivas. O prazo de cinco anos para condutores entre sessenta e cinco e setenta anos reflete critério técnico equilibrado, que concilia proteção à coletividade e respeito à autonomia do cidadão.

A medida contribui ainda para a desburocratização dos procedimentos administrativos, reduzindo custos e deslocamentos desnecessários para os condutores, bem como a sobrecarga dos órgãos executivos de trânsito, permitindo que concentrem esforços em ações de fiscalização, educação e segurança viária.

Dessa forma, a nova redação proposta moderniza o Código de Trânsito Brasileiro, harmoniza a legislação com a realidade atual da população brasileira e reforça o compromisso do Estado com um trânsito mais seguro, eficiente e racional, sem flexibilizar os critérios técnicos essenciais à condução de veículos automotores.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD253491220000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253491220000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é um documento essencial para o exercício do direito de dirigir e, no Brasil, também desempenha papel relevante como documento de identificação civil. Com a evolução tecnológica, foi introduzida a CNH Digital, trazendo praticidade e inovação. No entanto, a realidade brasileira impõe desafios que tornam imprescindível a coexistência dos formatos físico e digital.

O Brasil é um país marcado por desigualdades socioeconômicas e regionais. Segundo levantamentos do IBGE, milhões de brasileiros ainda não possuem acesso regular à internet ou dispositivos móveis adequados. A exclusão digital é uma barreira concreta que inviabiliza a adoção exclusiva da CNH digital. Garantir a versão física é assegurar que todos os cidadãos, independentemente de sua condição econômica ou localização geográfica, possam exercer seus direitos de mobilidade e identificação.

Embora a CNH digital utilize mecanismos de criptografia e autenticação, o ambiente virtual é suscetível a ataques cibernéticos, clonagem e golpes. São crescentes golpes envolvendo a CNH digital, PIX e outras fraudes, principalmente com pessoas com pouca instrução ou dificuldade para manter uma estrutura mínima de segurança cibernética. É difícil para muitas pessoas saberem quando se trata de Domínios falsos simulando serviços do Detran. Ainda é alta a

LexEdit
CD251980535800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251980535800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

vulnerabilidade do ecossistema do usuário (phishing, engenharia social). Assim, há a possibilidade de ampliação de mercado clandestino de "CNH digital falsa".

A manutenção da CNH física, com seus elementos de segurança (hologramas, QR codes, papel especial), oferece uma camada adicional contra fraudes. Essa redundância é fundamental para preservar a confiança no sistema de habilitação e evitar prejuízos aos cidadãos e ao Estado.

A CNH é amplamente aceita como documento oficial em diversas situações: abertura de contas bancárias, viagens nacionais, acesso a serviços públicos e privados. Em locais sem infraestrutura tecnológica ou em casos de falha do dispositivo móvel, a versão física garante a identificação imediata, evitando constrangimentos e assegurando direitos básicos.

Em casos de perda, roubo ou pane do celular, a CNH digital pode se tornar inacessível. A versão impressa funciona como backup, garantindo que o cidadão não seja impedido de dirigir ou de se identificar em fiscalizações, atendimentos médicos ou deslocamentos urgentes.

A Constituição Federal assegura igualdade de direitos e acesso aos serviços públicos. A imposição exclusiva da CNH digital criaria barreiras para milhões de brasileiros, violando o princípio da isonomia. A coexistência dos dois formatos é uma solução equilibrada, que respeita a diversidade socioeconômica e tecnológica do país.

A manutenção da CNH física, paralelamente à digital, é medida necessária para assegurar inclusão social, segurança jurídica, prevenção de fraudes e respeito à realidade brasileira. Trata-se de uma política que harmoniza inovação tecnológica com proteção de direitos fundamentais, evitando exclusão e garantindo que todos os cidadãos possam exercer plenamente sua cidadania. A transição para um modelo exclusivamente digital, embora alinhada à modernização administrativa, não pode desconsiderar a exclusão digital que afeta milhões de brasileiros. A imposição da CNH apenas em formato eletrônico criaria barreiras ao exercício da cidadania, violando princípios constitucionais e ampliando desigualdades.

LexEdit
CD251980535800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251980535800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

No contexto internacional, não se tem conhecimento de algum país que adote exclusivamente o modelo digital, mesmo aqueles mais avançados tecnologicamente.

Destacamos a seguintes consequências práticas de uma CNH exclusivamente digital:

• Exclusão social e impedimento do direito de dirigir.

• Conflitos em fiscalizações em áreas sem sinal.

• Amplificação de fraudes.

• Alto custo para universalizar verificação offline em todo o país.

Por essa razão é necessário manter o modelo híbrido (física e digital), mantendo a CNH física obrigatória como salvaguarda, fortalecer padrões técnicos (ISO 18013-5, PKI, verificação offline), criar plano nacional de inclusão digital e campanhas permanentes contra fraudes, bem como auditorias e testes de segurança antes de qualquer mudança estrutural.

Também estamos propondo a supressão do § 10, tendo em vista que a alteração da redação do § 2º do art. 147 trazida pela MP torna desnecessária a previsão do § 10, considerando que a validade não é mais do exame, mas da própria CNH.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD251980535800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251980535800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º As competências descritas neste artigo são indelegáveis e não poderão ser suprimidas, centralizadas ou transferidas por ato infralegal do órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 3º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

LexEdit
CD256551821400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256551821400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Gilson Daniel
(PODEMOS - ES)
Deputado

LexEdit
CD256551821400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256551821400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gilson Daniel

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

Acrescentem-se § 3º ao art. 126, § 14 ao art. 271 e arts. 328-A a 328-C à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 126.** .....

§ 1º .....

.....

§ 3º O veículo recolhido por órgão ou entidade de trânsito do Sistema Nacional de Trânsito, classificado e leiloado sob a condição de sucata, deverá ter seu registro baixado pelo órgão ou entidade de trânsito responsável pelo registro do veículo, no prazo máximo de 30 (trinta) dias uteis após após requerida a solicitação do órgão ou entidade de trânsito responsável pelo Leilão." (NR)

"**Art. 271.** .....

.....

§ 14. Os valores dos serviços de remoção e estadia de veículos recolhidos serão fixados pelo órgão ou entidade de trânsito responsável pela guarda do veículo." (NR)

"**Art. 328-A.** O órgão ou entidade de Trânsito responsável pela guarda do veículo é competente para a realização do leilão.

Parágrafo único. O leilão também poderá ser realizado diretamente por empresa concessionária de serviço público contratada para a guarda do veículo, desde que autorizada pelo órgão ou entidade de que trata o caput." (NR)

"**Art. 328-B.** Os veículos removidos ou apreendidos com restrição Judicial ou de Polícia Judiciaria deverão ser recolhidos ao Depósito Judicial.

§ 1º Caso o Poder Judiciário e a Polícia Judiciaria não tenham deposito próprio ou depósito por ele contratado, em sendo utilizado depósito de veículo de que trata este Código, os custos de remoção e guarda serão suportados pelo interessado na liberação do bem.

§ 2º Para fins do § 15 do art. 328, o Conselho Nacional de Justiça e o órgão máximo executivo de trânsito da União deverão fornecer mecanismo

LexEdit
CD253797651500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253797651500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

ao Órgão ou entidade de Trânsito responsável pela guarda do veículo, de modo a possibilitar o processamento da retirada das restrições judiciais e de polícia judiciaria que recaem sobre o veículo leiloado.

§ 3º Os valores arrecadados com o leilão de veículo com restrição judicial ou da polícia judiciaria, descontados os custos de leilão, remoção e estadia não quitados até o momento da alienação, serão depositados em conta judicial e comunicados à autoridade judicial." (NR)

"**Art. 328-C.** Fica instituído o Registro Nacional de Veículos em Depósito (RENAVED) destinado ao registro dos veículos recolhidos em depósito em todo o território nacional, incluindo gestão, controle, liberação e leilão, observada a regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão integrar-se para que as informações dos veículos recolhidos ao depósito sejam registradas no RENAVED." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade enfrentar um problema estrutural que há anos compromete a gestão de veículos removidos ou apreendidos em decorrência de infrações de trânsito, abandono ou decisão judicial: o acúmulo de milhares de automóveis em depósitos e garagens públicas e privadas, que permanecem parados por tempo indeterminado aguardando manifestação da autoridade competente.

Esse cenário gera sérios prejuízos. Veículos em boas condições acabam se deteriorando sem qualquer destinação útil, transformando-se em sucata e causando perdas patrimoniais tanto para os proprietários quanto para o interesse público. Os depósitos e centros de custódia sofrem com a superlotação, enfrentando falta de espaço físico e dificuldades para garantir segurança, rastreabilidade e integridade dos bens. Além disso, a morosidade administrativa e judicial resulta em processos que se arrastam por anos, atrasando soluções simples e sobrecarregando o sistema. Resolver esse problema é positivo porque permite que veículos em condições de uso retornem à circulação ou sejam

LexEdit
CD253797651500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253797651500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

vendidos, gerando receita, liberando espaço nos depósitos e reduzindo custos de guarda, ao mesmo tempo em que melhora a eficiência da gestão pública.

A primeira alteração traz como inovação a possibilidade de que o próprio depositário, devidamente autorizado pelo órgão ou entidade responsável pela remoção ou apreensão, possa realizar o leilão dos veículos não reclamados. Essa medida garante maior agilidade e eficiência administrativa, pois descentraliza a execução do leilão e evita que veículos permaneçam parados indefinidamente. Com isso, preserva-se o valor econômico dos bens, assegura-se transparência no processo e reduz-se o custo de manutenção dos depósitos.

A seguir estamos propondo procedimentos e responsabilidades específicas para os veículos apreendidos em decorrência de decisão judicial. Define que, na ausência de depósito judicial próprio ou credenciado, os custos de remoção e guarda devem ser suportados pelo Judiciário ou por quem o juiz designar. Também prevê a comunicação ao Conselho Nacional de Justiça para retirada de restrições, ressalvados os casos criminais, e determina que os valores arrecadados em leilão sejam depositados em conta judicial, garantindo rastreabilidade e segurança jurídica. Essa inovação é positiva porque dá clareza às responsabilidades, evita paralisações indefinidas e assegura que os recursos sejam corretamente destinados, ao mesmo tempo em que mantém o respeito às prerrogativas da autoridade judicial. Embora o art. 328 do CTB já preveja que, nos casos de restrição judicial, a autoridade competente deve ser comunicada e dispõe de prazo para manifestação, permitindo o leilão, as questões práticas não são tratadas, o que gera insegurança jurídica para as empresas de depósito.

A emenda também institui o **Registro Nacional de Veículos em Depósito (RENAVED)**, ferramenta indispensável para integrar informações em âmbito nacional e superar uma das maiores falhas do sistema atual: a ausência de comunicação entre os estados e órgãos responsáveis pela remoção e guarda de veículos. Hoje, se um veículo é apreendido em estado diferente daquele em que está registrado, não há como o proprietário, os órgãos de trânsito ou mesmo o Poder

Judiciário acompanharem de forma imediata sua situação, o que gera insegurança jurídica e dificulta a destinação adequada.

LexEdit
CD253797651500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253797651500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

Com o RENAVED, todos os veículos recolhidos em depósitos no território nacional passarão a ser registrados em um sistema único, acessível e integrado, permitindo gestão, controle, liberação e leilão de forma transparente e rastreável. Esse mecanismo garantirá que órgãos de trânsito, entidades responsáveis pela guarda e o próprio Judiciário tenham acesso às informações em tempo real, evitando duplicidade de registros, reduzindo fraudes e assegurando maior eficiência na destinação dos bens. Além de modernizar a gestão, o RENAVED fortalece a política pública de trânsito ao criar uma base nacional que permitirá ao cidadão acompanhar a situação de seu veículo em qualquer estado, ao mesmo tempo em que dá maior previsibilidade e segurança às autoridades responsáveis.

Além do aspecto patrimonial e administrativo, a medida possui forte impacto ambiental. O acúmulo de veículos abandonados em depósitos gera riscos de contaminação do solo e da água por fluidos automotivos, aumenta a proliferação de vetores de doenças e compromete a destinação sustentável dos resíduos. Ao permitir que esses veículos tenham uma destinação mais célere, seja por leilão ou baixa definitiva, a emenda contribui para a sustentabilidade ambiental, reduzindo desperdícios e evitando que bens em condições de uso se transformem em passivos ambientais.

Por fim, estamos propondo que o órgão ou entidade que tenha o veículo sob sua guarda ou o responsável pelo leilão possa providenciar a baixa do veículo que tenha sido avaliado como sucata e que o respectivo Detran tem no máximo 30 dias úteis para providenciar. Atualmente, o art. 126 do CTB prevê que apenas o proprietário ou seguradora possa fazer isso.

Em síntese, trata-se de uma medida que representa um avanço significativo na racionalização da destinação de veículos removidos ou apreendidos, ao mesmo tempo em que protege o patrimônio, melhora a eficiência administrativa, contribui para a sustentabilidade ambiental e moderniza a gestão com integração nacional, evitando o desperdício de bens e a ocupação desnecessária de espaços públicos e privados.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD253797651500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253797651500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

CONGRESSO NACIONAL
GABINETE DEPUTADO FEDERAL NILTO TATTO

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

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

"**Art. 1º-1.** O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte alteração:

'**Art. 20.** .....

I – .....

.....

n) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, por danos corporais causados a terceiros, em razão de sinistro envolvendo o veículo.' (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, entre os seguros obrigatórios previstos no Decreto-Lei nº 73, de 1966, o seguro de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, com vistas a cobrir danos corporais causados a terceiros em razão de sinistros envolvendo veículos.

Embora a legislação brasileira, por meio do art. 927 do Código Civil, estabeleça a obrigação de reparar o dano causado a terceiro por ato ilícito (princípio da responsabilidade civil), na prática essa reparação com frequência se torna inexequível. Isso porque o causador do dano – no caso específico, o proprietário ou condutor do veículo - pode não possuir recursos

LexEdit
CD259164494300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259164494300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilto Tatto

financeiros suficientes para cobrir os prejuízos, tornando o processo judicial longo e ineficaz para o terceiro prejudicado.

A necessidade dessa medida torna-se ainda mais premente diante da extinção definitiva do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores, o DPVAT. O referido seguro deixou de ser cobrado em 2021, após decisão do Conselho Nacional de Seguros Privados, e, embora o governo federal tenha buscado recriá-lo sob a denominação de SPVAT em 2024, a tentativa foi revertida com a aprovação da Lei Complementar nº 211, de 31 de dezembro de 2024, que revogou em definitivo o modelo. Dessa forma, atualmente inexiste seguro obrigatório que assegure indenizações às vítimas de acidentes de trânsito, o que além de prejudicial às próprias vítimas e aos sistemas públicos de saúde, também gera insegurança jurídica às partes e sobrecarrega o Poder Judiciário.

Essa lacuna legislativa agrava a realidade brasileira, marcada por índices alarmantes de acidentes. O anuário da Polícia Rodoviária Federal (PRF), divulgado em abril, revela que 6.160 pessoas morreram e 84.526 ficaram feridas em acidentes de trânsito em 2024.

A ausência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil para veículos automotores também distancia o Brasil das melhores práticas internacionais. Na União Europeia e no Reino Unido, por exemplo, a contratação de cobertura mínima de responsabilidade civil é exigência para circulação de veículos em vias públicas. Em países como Canadá e Austrália, os sistemas obrigatórios de proteção a terceiros encontram-se consolidados, frequentemente administrados em regime estadual ou territorial. No próprio contexto regional, o Mercosul já conta com o Seguro Carta Verde, exigido para veículos que circulam entre os países do bloco, contemplando danos materiais e pessoais causados a terceiros.

Nesse sentido, a proposta ora apresentada busca aproximar o Brasil dessas experiências bem-sucedidas, ampliando a proteção das vítimas de acidentes de trânsito, assegurando indenização célere e reduzindo a judicialização.

Além disso, a presente medida se harmoniza com a política nacional de trânsito (Lei nº. 9.503/1997), que visa à preservação da vida, à redução de acidentes e à mitigação de seus impactos sociais e econômicos.

LexEdit
CD259164494300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259164494300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilto Tatto

Por fim, ao atribuir ao CNSP a competência para fixar limites mínimos de cobertura, valores de prêmio e demais condições técnicas, garantese flexibilidade regulatória e segurança jurídica, evitando rigidez normativa e assegurando que o seguro seja economicamente viável para os proprietários de veículos.

Diante do exposto, entendemos que a instituição do seguro obrigatório de responsabilidade civil contra terceiros representa medida necessária e oportuna para preencher uma lacuna histórica do ordenamento jurídico brasileiro, reforçar a proteção social às vítimas de trânsito e harmonizar o país com as práticas internacionais mais avançadas no campo dos seguros obrigatórios.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Nilto Tatto
(PT - SP)
Vice-Líder

LexEdit
CD259164494300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259164494300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nilto Tatto

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores

LexEdit
CD256397095800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256397095800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD256397095800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256397095800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Supressiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

LexEdit
CD250438034000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250438034000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD250438034000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250438034000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo**, pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional**, uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional

LexEdit
CD251429410700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251429410700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento**, enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD251429410700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251429410700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados

LexEdit
CD254081489900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254081489900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Sala da comissão, 15 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD254081489900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254081489900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, deverão ser distribuídos equitativamente, em observância aos princípios da impessoalidade e imparcialidade inerentes à atividade pericial, de acordo com normas técnicas a serem estabelecidas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

A divisão equitativa e isonômica dos exames entre os profissionais autorizados é medida extremamente salutar e garantidora do alcance das finalidades do ato pericial, haja vista que confere ao perito o conforto da imparcialidade e impessoalidade que são princípios basilares da atividade

LexEdit
CD252751157700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252751157700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

pericial. Mormente no contexto do trânsito, onde as atividades correlatas são desenvolvidas por diversos atores; o que gera diversidade de conflitos de interesse é importante que os marcos legais conceda ao perito o conforto da independência e autonomia, inclusive quanto a questões de mercado.

Outro aspecto extremamente importante da divisão equitativa é o tratamento isonômico entre os profissionais autorizados para atendimento. É regra que se impõe, inclusive, pela Constituição Brasileira, em face de todos

Por essas razões, se impõe a análise da presente emenda para inclusão do § 8º do artigo 148, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fernando Monteiro
(PSD - PE)

LexEdit
CD252751157700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252751157700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do tráfego, conferida pelo respectivo conselho profissional.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada respeita o Pacto Federativo, bem como a autonomia e competência dos entes estaduais dentro da organização do

LexEdit
CD258711255900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258711255900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

Sistema Nacional de Trânsito. Fragilizar essa relação agora contraria preceitos constitucionais e do próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Por essas razões, se impõe a análise da presente emenda para modificação do § 6º do artigo 148, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fernando Monteiro
(PSD - PE)

LexEdit
CD258711255900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258711255900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 147 e ao inciso II do § 2º do art. 147, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação e a Autorização para Conduzir Ciclomotor terão validade baseada no resultado dos exames de saúde que poderão ser de:

.....

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos; assim como para todos os condutores que exercem atividade remunerada; e

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

LexEdit
CD250922488200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250922488200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

Ademais, a emenda ora apresentada confere atenção especial ao motorista profissional, haja vista sua exposição quotidiana aos riscos, desgastes e traumas relacionados ao trânsito. Está comprovado que a finalidade profissional da direção eleva a carga de estresse e a probabilidade de fadiga crônica; com maior prevalência de doenças cardiovasculares, distúrbios do sono, desgaste osteomuscular e transtornos de atenção, que são fatores clinicamente associados ao aumento de sinistros.

De forma que se faz necessário a proteção da sociedade e do proprio condutor profissional, impondo-se a sua avaliação com maior frequência o condutor de veículos que têm em seu prontuário a informação EAR (exerce atividade remunerada). Tais condutores estão submetidos constantemente a condições que aumentam o risco, como a maior exposição temporal diária, permanecendo por longos períodos na condução, o que acarreta um desgaste físico, mental e cognitivo mais acelerado que o de condutores comuns.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação do § 2º, incidso II do artigo 147, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fernando Monteiro
(PSD - PE)

LexEdit
CD250922488200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250922488200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 10 do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

.....

§ 10. Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o art. 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica..

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada atribui a validade da CNH de acordo com os exames de saúde, fator imprescindível quando consideramos o adoecimento físico, mental e emocional da população brasileira. Não há como

LexEdit
CD252419486500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252419486500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

considerar a possibilidade de atribuir validade à CNH sem a periodicidade indicada nas analises dos peritos do tráfego (médicos e psicólogos), haja vista que tais atividades existem justamente para atestar que o cidadão tem saúde suficiente para dirigir sem comprometer a segurança viária.

De modo que, quando o médico perito responsável verificar indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença; ou ainda quando o psicólogo perito responsável identificar transtornos; doenças emocionais, ou problemas de comportamento com potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária deve haver a correspondente redução no prazo da validade da CNH.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação do § 10º do artigo 159, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fernando Monteiro
(PSD - PE)

LexEdit
CD252419486500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252419486500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de saúde previstos no inciso I do mesmo artigo.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

Diante do envelhecimento da população com as doenças que acarreta. Diante do adoecimento ascendente e vertiginoso comprovado por estudos realizados pelas mais diversas entidades cientificas. Diante do crescente número de diagnósticos como TDAH, TEA, transtornos de ansiedade, depressão, bournaut, diabetes, hipertensão, entre outros, e do impacto que esses diagnósticos podem trazer para a segurança viária, não se concebe a possibilidade de uma renovação de

LexEdit
CD254351186900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254351186900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CNH, após longos 05 ou 10 anos possa se concretizar sem a realização dos exames de saúde.

Renovar automaticamente a CNH sem a realização dos exames de saúde (médico e psicológico) implica na possibilidade de existir o laudo vitalício tão combatido pelos especialistas em segurança viária.

Por essas razões, se impõe a análise da presente emenda para modificação Artigo 268-A, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fernando Monteiro
(PSD - PE)

LexEdit
CD254351186900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254351186900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernando Monteiro

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 5º 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.** .....

.....

§ 5º A avaliação psicológica será obrigatória em todas as modalidades do processo de habilitação, compreendendo a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a renovação periódica, a adição de categorias e a mudança de categoria, conforme critérios definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União e pelos Conselhos Profissionais competentes.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa a complementar o Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, restabelecendo a avaliação psicológica como requisito obrigatório em todas as fases do processo de habilitação, o que inclui a renovação, adição e mudança de categoria.

A avaliação psicológica é um dos principais instrumentos para identificar fatores comportamentais e psicossociais que comprometem a segurança viária, mas na redação atual, sua aplicação está restrita apenas à primeira habilitação e ao exercício de atividade remunerada. Em razão do cenário contemporâneo de saúde mental, com o aumento expressivo de transtornos como ansiedade, depressão e alterações de humor, torna-se indispensável que esta

LexEdit
CD257356938800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257356938800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

avaliação seja contínua, uma vez que tais condições influenciam diretamente a capacidade de dirigir com segurança e o tempo de reação, a tomada de decisão e o controle inibitório.

Transtornos de personalidade, como agressividade, impulsividade e baixa tolerância à frustração, não são estáveis ao longo da vida, apresentando períodos de agravamento ou crise que somente podem ser identificados mediante avaliação periódica. Além disso, o ambiente biopsicossocial do condutor, incluindo estresse ocupacional e uso de substâncias, interfere no comportamento ao volante.

Ao restringir a avaliação psicológica apenas ao momento inicial, o modelo atual cria, na prática, um "laudo psicológico vitalício", o que é **incompatível com a ciência e com a realidade clínica**, pois o comportamento no trânsito é uma interação complexa entre fatores internos e externos.

A agressividade, a imprudência e a negligência estão entre os principais fatores associados a sinistros, e todos são fenômenos psicológicos que necessitam de avaliação regular, e não esporádica.

A ampliação da avaliação psicológica, especialmente na renovação e na progressão de categorias, protege o coletivo e reduz sinistros ao identificar riscos comportamentais e alterações cognitivas, alinhando o Brasil às práticas internacionais de segurança viária adotadas por países com baixa letalidade no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD257356938800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257356938800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

LexEdit
CD258936174800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258936174800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD258936174800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258936174800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

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

"**Art. 1º-1.** Inclua-se no Art. 1º da Medida Provisória, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, o seguinte Art. 22-A:

I – "Art. 22-A. A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo. § 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições. § 2º 2º As competências descritas neste artigo são indelegáveis e não poderão ser suprimidas, centralizadas ou transferidas por ato infralegal do órgão máximo executivo de trânsito da União. § 3º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.'."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental,

LexEdit
CD250501394200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250501394200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD250501394200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250501394200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º Inclua-se no Art. 148 do Art. 1º da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o seguinte §8º: "Art. 148.....

O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação

LexEdit
CD254295109800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254295109800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar"

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD254295109800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254295109800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 5º 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.** .....

.....

§ 5º Inclua-se no Art. 147 do Art. 1º da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o seguinte parágrafo: "Art. 147..... § __. O prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação não se aplica aos condutores que exercem atividade remunerada ao veículo – EAR, devendo ser estabelecido para esse grupo prazo reduzido, conforme regulamentação do Contran, em razão da maior exposição ao risco, da finalidade profissional da condução e das características operacionais do veículo utilizado.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva ao Art. 147 da Medida Provisória nº 1.327/2025 visa estabelecer uma exceção ao prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para os condutores que exercem Atividade Remunerada (EAR).

Embora a Lei nº 14.071/2020 tenha fixado o prazo de 10 anos, a natureza profissional da condução na modalidade EAR impõe riscos significativamente superiores aos enfrentados por motoristas não profissionais,

LexEdit
CD250988573900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250988573900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

o que exige um tratamento diferenciado e uma periodicidade de avaliação mais rigorosa.

Os condutores EAR estão submetidos a condições que aumentam o risco, como a **maior exposição temporal** diária, permanecendo por longos períodos na condução, o que acarreta um desgaste físico, mental e cognitivo mais acelerado que o de condutores comuns. Além disso, a **finalidade profissional da direção** torna a condução um instrumento de trabalho essencial, elevando a responsabilidade, a carga de estresse e a probabilidade de fadiga crônica; motoristas profissionais, inclusive, apresentam maior prevalência de doenças cardiovasculares, distúrbios do sono, desgaste osteomuscular e transtornos de atenção, que são fatores clinicamente associados ao aumento de sinistros.

A **dimensão do veículo** é outro fator crítico, uma vez que veículos utilizados para transporte de carga ou passageiros possuem massa, dimensões e dinâmica de manobra superiores às de veículos leves, **ampliando o potencial de dano em caso de sinistro** e exigindo maior rigor na avaliação periódica da aptidão psicomotora. Especificamente, o **transporte de passageiros** envolve diretamente a **segurança coletiva** e de terceiros, demandando maior exigência de vigilância, reflexo e estabilidade emocional.

O prazo uniforme de 10 anos, aplicado indistintamente a condutores comuns e profissionais, ignora tais peculiaridades, compromete a política de prevenção, e reduz a capacidade do Estado de identificar alterações clínicas ao longo do tempo. Assim, a presente emenda busca restabelecer coerência técnica, garantindo que os motoristas EAR estejam sujeitos a periodicidade específica, definida por regulamentação do Contran, em razão do risco ampliado e da responsabilidade coletiva envolvida, de forma a assegurar a proteção à sociedade e a preservação da vida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD250988573900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250988573900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025
(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.** .....

I – .....

.....

V –.....O inciso V e *caput* do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passam a vigorar com as seguintes redações: "Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir: (...) 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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo elevar o padrão de segurança viária durante a realização do exame de direção veicular, etapa decisiva

LexEdit
CD252247927600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252247927600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

do processo de habilitação, ao tornar obrigatória a utilização de veículo de aprendizagem com duplo comando de freio.

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:

I - Gestão da Segurança no Trânsito

A proposta fortalece a governança do sistema de trânsito ao conferir maior controle institucional ao processo de habilitação de condutores, etapa estratégica para a prevenção de sinistros. Ao vincular o exame prático de direção exclusivamente a veículos de aprendizagem pertencentes a Centros de Formação de Condutores devidamente credenciados, a emenda reduz a fragmentação de responsabilidades, assegura rastreabilidade dos procedimentos e amplia a capacidade de supervisão pelos órgãos executivos de trânsito.

LexEdit
CD252247927600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252247927600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

Essa medida contribui para a consolidação de um modelo de gestão baseado em padrões nacionais, previsibilidade normativa e responsabilização clara dos agentes envolvidos.

II - Vias Seguras

Embora direcionada ao processo de habilitação, a emenda produz efeitos diretos sobre a segurança das vias ao reduzir a probabilidade de ocorrências durante a realização dos exames práticos, que ocorrem em ambientes reais de circulação urbana. A exigência de veículos com duplo comando de freio mitiga riscos imediatos a pedestres, ciclistas e demais usuários da via, especialmente em áreas com maior complexidade viária. Dessa forma, a proposta contribui para a criação de um ambiente viário mais seguro, mesmo em situações transitórias de avaliação de condutores em formação.

III - Segurança Veicular

A emenda reforça o princípio da segurança veicular ao estabelecer requisito técnico mínimo de segurança ativa para a realização do exame prático de direção. O duplo comando de freio constitui equipamento essencial para a prevenção de sinistros, pois permite a intervenção imediata do examinador diante de falhas operacionais do candidato. Ao afastar a utilização de veículos particulares comuns, sem adaptações técnicas, a proposta eleva o padrão de segurança da frota utilizada no processo de habilitação, alinhando-se às diretrizes do PNATRANS voltadas à redução de riscos associados a falhas humanas.

IV - Educação para o Trânsito

A qualificação do ambiente de avaliação do candidato integra o processo educativo para a formação de condutores responsáveis. A utilização de veículos de aprendizagem adequadamente equipados reforça a pedagogia da condução segura, transmite ao candidato a importância do respeito às normas técnicas e contribui para uma avaliação mais justa, padronizada e orientada à

LexEdit
CD252247927600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252247927600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

prevenção. Assim, a proposta fortalece o caráter formativo do exame prático, alinhando-o às diretrizes de educação para o trânsito previstas no PNATRANS.

V - Atendimento às Vítimas

De forma indireta, a proposta contribui para a redução da demanda por atendimento às vítimas de sinistros de trânsito, ao atuar preventivamente em uma etapa crítica do processo de formação de condutores. A mitigação de riscos durante os exames práticos diminui a probabilidade de ocorrências com lesões corporais, protegendo candidatos, examinadores e terceiros. Ao priorizar a prevenção, a emenda se alinha à lógica sistêmica do PNATRANS, que busca reduzir tanto a incidência quanto a gravidade dos sinistros.

VI - Normatização e Fiscalização

Ao eliminar lacunas interpretativas existentes na legislação, a emenda confere maior segurança jurídica e facilita a atuação fiscalizatória dos órgãos de trânsito. A definição expressa do tipo de veículo apto à realização do exame prático permite fiscalização objetiva, uniforme e eficiente, reduzindo divergências de entendimento entre entes federativos. Essa padronização normativa fortalece a coerência do sistema nacional de trânsito e assegura maior efetividade às políticas públicas de segurança viária.

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.

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

LexEdit
CD252247927600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252247927600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD252247927600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252247927600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Dê-se nova redação ao art. 154 da Lei nº 9.503, de 1997, para disciplinar a identificação dos veículos de formação de condutores. (NR):

I – Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por faixa horizontal amarela, de vinte centímetros de largura, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, por meio de pintura, adesivagem ou plotagem, com a inscrição 'CFC – FORMAÇÃO DE CONDUTORES' ou 'AUTOESCOLA', em caracteres pretos, na forma das normas do CONTRAN;

II – A identificação de que trata o caput deverá conter, ainda, a identificação do Centro de Formação de Condutores (CFC) responsável, com número de credenciamento e UF, em local visível, conforme regulamentação do CONTRAN;

III – § 2º No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada, ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição prevista no caput, em caracteres pretos, na forma do CONTRAN;

IV – O profissional responsável pela instrução somente poderá ministrar aulas em veículo de aprendizagem quando credenciado e vinculado a CFC credenciado, com vínculo ativo registrado no sistema do órgão executivo de trânsito competente;

V – .....

LexEdit
CD257978731100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257978731100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

VI – é vedada a utilização da identificação prevista neste artigo para fins diversos da formação de condutores, bem como a inclusão de publicidade estranha à identificação institucional e obrigatória, na forma do CONTRAN.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar segurança jurídica, padronização nacional e qualidade na formação de condutores, preservando o papel institucional dos Centros de Formação de Condutores (CFC), bem como a rastreabilidade, a fiscalização e a proteção à segurança viária.

A proposta fortalece o processo de habilitação previsto no Código de Trânsito Brasileiro, impedindo a precarização da formação, prevenindo fraudes e garantindo critérios objetivos, transparência regulatória e responsabilidade técnica, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência administrativa e proteção da vida no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD257978731100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257978731100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

CONGRESSO NACIONAL
EMENDA Nº CMMPV 1327/2025

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 148 e aos §§ 1º a 8º do art. 148; e suprimam-se os §§ 6º e 7º do art. 148, 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. 148.** Art 1º dê-se nova redação ao art.148 da Lei nº 9.503, de 1997: Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....

§ 6º (Suprimir)

§ 7º (Suprimir)

.....

§ 1º A formação de condutores, compreendendo curso teórico-técnico e prática de direção veicular, será realizada obrigatoriamente por Centro de Formação de Condutores – CFC credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma das normas do CONTRAN, e deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º É vedado o aproveitamento, no processo de habilitação, de aulas, conteúdos, cargas horárias, registros ou certificados de formação realizados por pessoa física ou jurídica não credenciada como CFC, para fins de cumprimento das etapas exigidas.

§ 3º O exercício de atividades de formação no âmbito do processo de habilitação somente poderá ser realizado por profissionais credenciados e vinculados a CFC credenciado, inclusive instrutor de trânsito, diretor de ensino e

LexEdit
CD250926881100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250926881100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

diretor-geral, vedada a atuação sem vínculo ativo e registrado no sistema oficial do órgão executivo de trânsito.

§ 4º Para os fins deste artigo, considera-se vínculo com o CFC a relação formal que atribua ao CFC responsabilidade técnica e pedagógica sobre a atuação do profissional, por meio de contrato de trabalho, prestação de serviços ou outra forma admitida em lei, com registro eletrônico do profissional, do CFC e do período de atuação perante o órgão executivo de trânsito.

§ 5º As aulas e etapas de formação deverão ser registradas em meio eletrônico, com integridade, rastreabilidade e trilha de auditoria, garantindo-se interoperabilidade com os sistemas oficiais do órgão executivo de trânsito, na forma das normas do CONTRAN e da legislação aplicável.

§ 6º O CFC responde pela regularidade dos registros e pela supervisão técnica e pedagógica das atividades realizadas por profissionais a ele vinculados, sem prejuízo da responsabilidade individual do profissional por atos próprios e das sanções administrativas cabíveis.

§ 7º O credenciamento, a suspensão e o descredenciamento de CFC e de profissionais vinculados observarão critérios objetivos, publicidade, contraditório e ampla defesa, com decisão motivada e direito a recurso administrativo, na forma das normas do CONTRAN e do órgão executivo de trânsito competente.

§ 8º Alterações regulamentares que impactem credenciamentos, vinculação de profissionais, registros, veículos ou requisitos de funcionamento deverão conter regras de transição e produzir efeitos após prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias, ressalvadas medidas urgentes devidamente motivadas por risco comprovado à segurança viária." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar segurança jurídica, padronização nacional e qualidade na formação de condutores, preservando o papel institucional dos Centros de Formação de Condutores (CFC), bem como a rastreabilidade, a fiscalização e a proteção à segurança viária.

LexEdit
CD250926881100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250926881100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

A proposta fortalece o processo de habilitação previsto no Código de Trânsito Brasileiro, impedindo a precarização da formação, prevenindo fraudes e garantindo critérios objetivos, transparência regulatória e responsabilidade técnica, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência administrativa e proteção da vida no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Domingos Sávio
(PL - MG)

LexEdit
CD250926881100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250926881100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Sávio

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

Dê-se nova redação ao § 147 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. .....**

.....

§

147.....

§ __. O prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação não se aplica aos condutores que exercem atividade remunerada ao veículo – EAR, devendo ser estabelecido para esse grupo prazo reduzido, conforme regulamentação do Contran, em razão da maior exposição ao risco, da finalidade profissional da condução e das características operacionais do veículo utilizado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva ao Art. 147 da Medida Provisória nº 1.327/2025 visa estabelecer uma exceção ao prazo máximo de validade de 10 (dez) anos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para os condutores que exercem Atividade Remunerada (EAR).

Embora a Lei nº 14.071/2020 tenha fixado o prazo de 10 anos, a natureza profissional da condução na modalidade EAR impõe riscos significativamente superiores aos enfrentados por motoristas não profissionais, o que exige um tratamento diferenciado e uma periodicidade de avaliação mais rigorosa.

Os condutores EAR estão submetidos a condições que aumentam o risco, como a **maior exposição temporal** diária, permanecendo por longos períodos na condução, o que acarreta um desgaste físico, mental e cognitivo mais

LexEdit
CD254021177300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254021177300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

acelerado que o de condutores comuns. Além disso, a **finalidade profissional da direção** torna a condução um instrumento de trabalho essencial, elevando a responsabilidade, a carga de estresse e a probabilidade de fadiga crônica; motoristas profissionais, inclusive, apresentam maior prevalência de doenças cardiovasculares, distúrbios do sono, desgaste osteomuscular e transtornos de atenção, que são fatores clinicamente associados ao aumento de sinistros.

A **dimensão do veículo** é outro fator crítico, uma vez que veículos utilizados para transporte de carga ou passageiros possuem massa, dimensões e dinâmica de manobra superiores às de veículos leves, **ampliando o potencial de dano em caso de sinistro** e exigindo maior rigor na avaliação periódica da aptidão psicomotora. Especificamente, o **transporte de passageiros** envolve diretamente a **segurança coletiva** e de terceiros, demandando maior exigência de vigilância, reflexo e estabilidade emocional.

O prazo uniforme de 10 anos, aplicado indistintamente a condutores comuns e profissionais, ignora tais peculiaridades, compromete a política de prevenção, e reduz a capacidade do Estado de identificar alterações clínicas ao longo do tempo. Assim, a presente emenda busca restabelecer coerência técnica, garantindo que os motoristas EAR estejam sujeitos a periodicidade específica, definida por regulamentação do Contran, em razão do risco ampliado e da responsabilidade coletiva envolvida, de forma a assegurar a proteção à sociedade e a preservação da vida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD254021177300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254021177300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

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

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

"**Art. 1º-1. "Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo. § 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições. § 2º 2º As competências descritas neste artigo são indelegáveis e não poderão ser suprimidas, centralizadas ou transferidas por ato infralegal do órgão máximo executivo de trânsito da União. § 3º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.'"

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

LexEdit
CD257438583200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257438583200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)
Deputado Federal

LexEdit
CD257438583200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257438583200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se às seguintes medidas, na seguinte ordem:

I – *exames 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 aulas teóricas em modalidade presencial e/ou em EaD no modo sincrônico 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;*"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca reorganizar e dar maior racionalidade ao processo de formação de condutores, estabelecendo uma sequência lógica

LexEdit
CD250147687800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250147687800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

e pedagógica das etapas, além de garantir maior segurança jurídica quanto às competências dos órgãos executivos de trânsito e das unidades formadoras.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD250147687800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250147687800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A; e suprima-se o § 8º do art. 268-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º *O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada gratuitamente, condicionado a aprovação nos exames previstos no item I do art. 147.*

§ 8º (Suprimir)

JUSTIFICAÇÃO

Dáse nova redaçã e suprimir os paragrafo e incisos.

A alteração visa incentivar o bom comportamento no trânsito, ao conceder benefício aos condutores com histórico positivo, reduzindo custos e burocracia na renovação da habilitação. As limitações etárias e médicas preservam a segurança viária, garantindo a necessária avaliação da aptidão para conduzir. A

LexEdit
CD251071769400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251071769400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

supressão harmoniza o texto legal, evita duplicidade normativa e assegura maior clareza e técnica legislativa à Medida Provisória nº 1237/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD251071769400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251071769400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025

(à MPV 1327/2025)

Suprima-se o § 1º-A do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A revogação do dispositivo evita sobreposição de competências e interpretações conflitantes quanto à realização de exames, garantindo maior clareza normativa e alinhamento com a sistemática já consolidada do Código de Trânsito Brasileiro.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD253323441800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253323441800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 6º ao 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.** .....

.....

§ 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 (centro e oitenta horas) em unidades de ensino reconhecidas pelo MEC.*

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda amplia a oferta de profissionais qualificados no processo de formação de condutores, promovendo concorrência, redução de custos ao cidadão e maior capilaridade do serviço, sem prejuízo da qualidade técnica exigida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD254947418800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254947418800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 6º e 7º do art. 148, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º *Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados,respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, e cadastrados aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do Contran.*

§ 7º *Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal de acordo com a realidade de cada região do país, em respeito a autonomia político e administrativo dos entes federados.*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta assegura qualificação técnica dos profissionais e respeita o pacto federativo, permitindo que os valores cobrados reflitam as realidades regionais, evitando distorções e excessos.

LexEdit
CD256171518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256171518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD256171518100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256171518100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

I – poderá ser emitida pelos órgãos executivos dos estados e do Distrito Federal, em meio físico ou digital, a critério do candidato ou do condutor;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda garante liberdade de escolha ao cidadão, promove inclusão digital gradual e assegura o direito de acesso à CNH em formato físico para aqueles que ainda necessitam desse meio.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD250092845500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250092845500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos incisos I e II do § 2º do art. 147, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 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 einferior a setenta anos, desde que não hajam cometido infrações graves ou gravíssimas em prazos subsequentes de 24 meses*; e

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda estabelece critérios objetivos de validade da CNH, conciliando segurança no trânsito, saúde do condutor e estímulo à boa conduta, além de adequar os prazos à realidade demográfica brasileira.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Carlos Busato
(UNIÃO - RS)

LexEdit
CD257007062900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257007062900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Carlos Busato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 10 e 320, 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. 10.** O Contran, com sede no Distrito Federal, é composto dos Ministros de Estado e entidades do Sistema Nacional de Aprendizagem responsáveis pelas seguintes áreas de competência:

.....

XXXI – Confederação Nacional do Transporte – CNT.

XXXII – Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo – CNC.

.....

§ 7º As convocações para Reuniões deverão ser encaminhadas com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, acompanhadas das respectivas Minutas e demais Pareceres técnicos que permitam aos representantes integral compreensão dos temas estabelecidos na pauta." (NR)

"**Art. 320.** .....

.....

§ 6º Fica vedado o contingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

§ 7º A inobservância do disposto neste artigo constitui ato de improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992" (NR)

LexEdit
CD254725537100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254725537100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

JUSTIFICAÇÃO

A justificativa para criação do Conselho Nacional de Trânsito seria de integração de outros setores que poderiam ser afetados pelas políticas públicas de trânsito regulamentadas pelo Órgão máximo normativo e consultivo da União.

Assim, esses outros representantes dos Ministérios relacionados no art. 10 deveriam previamente analisar o impacto regulatório destas propostas em suas respectivas áreas de competência, adotando providências no sentido de atuação coordenada não somente com o Gestor Federal do trânsito e transporte assim como a todos os demais Ministérios, buscando sempre o sucesso da política pública a ser implementada.

Ocorre que nos últimos anos, as decisões deste colegiado vem tendo forte natureza política, sendo desvirtuada a necessidade de segurança jurídica e limites de atuação da norma, gerando uma verdadeira indústria de judicialização de suas exigências e fazendo com que muitas Resoluções sejam afastadas por decisão judicial, reduzindo o poder normativo do Conselho e criando um cenário de desigualdade entre os administrados.

Entendemos o fator político como justificativa de aprovação e implementação de uma norma, mas este fator não pode se sobrepor a técnica juridicidade das exigências, motivo pelo qual torna-se importante incluir novas entidades que possam trazer maiores esclarecimentos sobre os serviços regulamentados e prevenir futuro embate e discussão judicial destas políticas regulatórias.

A CNT - Confederação Nacional do Transporte atua junto aos Gestores Federais do Trânsito já a muito tempo, mas encontra limites de sua atuação na finalidade estabelecida por sua lei de instituição, qual seja, Lei nº 8.706/1993, ou seja, para o trabalhador de transporte rodoviário ou autônomo.

Assim, a inclusão da Confederação Nacional do Comércio – CNC, que hoje representa em âmbito nacional aproximadamente 80% das empresas constituídas e em atividade no Brasil, incluindo nesse montante os prestadores de serviço credenciados e autorizados para os serviços de trânsito e transporte

LexEdit
CD254725537100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254725537100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

no país, suprindo desta forma a limitação estabelecida para a CNT e fornecendo proteção técnica e jurídica a todos os administrados.

Por fim, sugerimos a inclusão do §7º estabelecendo um prazo mínimo de antecedência para convocação de reuniões em geral bem como exigindo que juntamente com esta convocação seja enviada não somente a Minuta assim como demais pareceres e outros documentos essenciais para exata compreensão do fato jurídico a ser regulamentado.

Trata-se de verdadeira proteção ao trabalho de todo Conselho e busca afastar o fator político como diretriz determinante para aprovação ou não de uma Resolução Federal. Muito embora essas exigências constem do Regimento Interno do Conselho, verificamos o seu não cumprimento inclusive com certa frequência, deixando vulnerável a proposta de regulamentação aprovada e fornecendo subsídios para judicialização e redução da credibilidade e força normativa de suas Resoluções.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD254725537100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254725537100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 320 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. 320.** .....

.....

§ 6º Fica vedado o contingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

§ 7º A inobservância do disposto neste artigo constitui ato de improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, estabelece que a receita arrecadada com multas de trânsito deve ser aplicada, de forma exclusiva, em ações de sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação para o trânsito.

Recentemente, o Congresso Nacional aprovou alteração legislativa que ampliou as finalidades do FUNSET, incluindo expressamente o financiamento da formação e habilitação de novos condutores de veículos automotores, reforçando o caráter educativo e preventivo da política nacional de trânsito.

Entretanto, apesar da clareza do comando legal, os recursos do FUNSET vêm sendo sistematicamente contingenciados, desviando-se de suas finalidades legais e sendo utilizados para custear despesas alheias à segurança

LexEdit
CD250988897200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250988897200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

viária, o que afronta os princípios da legalidade, da moralidade administrativa e da finalidade pública.

Tal prática inviabiliza investimentos essenciais na educação para o trânsito e na qualificação de novos condutores, agravando o quadro de precarização da formação de motoristas e elevando os riscos de sinistros, com impactos diretos sobre a vida, a saúde e o patrimônio da população.

A vedação expressa ao contingenciamento dos recursos do FUNSET, associada à responsabilização por improbidade administrativa em caso de descumprimento, constitui medida necessária para assegurar a efetividade da lei, a correta aplicação dos recursos públicos e a proteção da segurança viária.

Diante do prazo exíguo para apreciação da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, a reapresentação da matéria por meio de emenda parlamentar mostra-se o instrumento legislativo mais adequado para preservar a finalidade legal do FUNSET e fortalecer a política nacional de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD250988897200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250988897200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

LexEdit
CD254197773400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254197773400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

LexEdit
CD254197773400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254197773400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Sala da Comissão, de de 2025.

Sala da comissão, 13 de dezembro de 2025.

Deputado Reinhold Stephanes
(PSD - PR)
PSD-PR

LexEdit
CD254197773400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254197773400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reinhold Stephanes

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

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

"**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se, conforme norma do Contran, aos exames:

.....

.....

§ 1º-A. Os exames serão realizados:

I – nas hipóteses do inciso I do *caput* - por, respectivamente, médicos e psicólogos peritos examinadores, admitida a forma presencial e virtual; e

.....

§ 3º Além dos candidatos à primeira habilitação, a avaliação psicológica prevista no inciso I do *caput* será exigida para o condutor que pretenda exercer atividade remunerada ao veículo, sendo também válida a realização de forma virtual ou a apresentação de atestado de aptidão psicológica emitida por psicólogo perito examinador.

....." (NR)

'**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e o atestado de aptidão psicológica serão realizados de forma presencial ou virtual, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do Contran.

LexEdit
CD255499549300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255499549300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Barbosa

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e do atestado de aptidão psicológica observarão preço público fixado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação do Contran.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa modernizar e otimizar o processo de obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), alinhando a Lei 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB) às novas tecnologias e à realidade digital pós- pandemia. O objetivo central é autorizar a realização da avaliação psicológica na modalidade virtual (tele perícia). Ademais, introduz-se a aceitação de exame de avaliação (atestado) de aptidão psicológica emitido por psicólogo perito examinador, garantindo que essas modalidades sejam válidas tanto para a primeira habilitação quanto para renovação e para condutores que pretendam exercer atividade remunerada ao veículo.

Do ponto de vista técnico, a avaliação psicológica virtual e o atestado de aptidão são perfeitamente viáveis, seguros e reafirmam as intenções de desburocratização, diminuição dos custos de regularização e de acesso à primeira habilitação. O próprio Conselho Federal de Psicologia (CFP) já regulamenta a prestação de serviços psicológicos por meio de tecnologias de informação e comunicação, dispondo de sistemas e testes validados para aplicação remota na Resolução CFP nº 09/2024.

A emenda assegura que a avaliação remota e o atestado de aptidão psicológica, continuem sendo realizados por psicólogos peritos examinadores autorizados pelo Contran, mantendo o rigor e a ética da perícia psicológica no trânsito. Essa abordagem permite a avaliação de funções mentais cruciais para a segurança no trânsito, como atenção, memória, raciocínio e impulsividade. A aceitação do atestado, por sua vez, reconhece a autonomia e a capacidade do psicólogo perito examinador para atestar as condições psicológicas do condutor, baseado em sua avaliação profissional. A regulamentação do Contran assegurará

LexEdit
CD255499549300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255499549300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Barbosa

o uso de sistemas e instrumentos validados, garantindo a qualidade e a segurança do procedimento virtual.

Sob o prisma social, a avaliação psicológica de forma virtual e o atestado de aptidão promovem eficiência e democratização do acesso à CNH. A modalidade online rompe as barreiras geográficas, facilitando o acesso para candidatos que residem em regiões remotas, zonas rurais ou periféricas, ou em regiões com escassez de clínicas e/ou profissionais credenciados, eliminando a necessidade de deslocamentos onerosos e demorados. Essa flexibilização também beneficia pessoas com dificuldades de locomoção, tornando o processo mais adaptável e ágil.

Economicamente, a medida é extremamente benéfica para o cidadão e para o sistema de trânsito. A possibilidade de realizar o exame de forma virtual ou de apresentar um atestado de aptidão reduz os custos operacionais envolvidos no ciclo de obtenção ou renovação da CNH - os indiretos, tais como tempo e despesas de deslocamento, e os diretos, pois é uma modalidade cujos valores podem ser mais módicos. Além disso, a proposta garante a proteção econômica do cidadão ao determinar que os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica (ou do atestado de aptidão) observarão preço público fixado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação do Contran. Essa fixação de preço é essencial para evitar cobranças abusivas e assegurar que a otimização da acessibilidade não gere um custo desproporcional para o condutor.

Em suma, as emendas propostas promovem um avanço legislativo que alinha o Código de Trânsito Brasileiro às modernas práticas de avaliação, mantendo o rigor técnico e ético da perícia, ao mesmo tempo em que promove a democratização, oferecendo maior acessibilidade, eficiência e controle econômico ao cidadão.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD255499549300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255499549300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniel Barbosa

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 115 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.** .....

.....

§ 11. O descarte das placas substituídas deverá observar procedimento controlado e regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), garantindo a inutilização física e a destinação ambientalmente adequada e segura." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

No Brasil, ainda não existe um padrão nacional para o descarte das placas de identificação veicular substituídas. Essa lacuna normativa faz com que cada Estado adote procedimentos próprios e, em muitos casos, as estampadoras não tenham clareza sobre como proceder quando recebem uma placa trocada ou danificada. A falta de uniformidade abre espaço para práticas irregulares e inseguras, como o reaproveitamento indevido de placas descartadas, que podem ser utilizadas em clonagens, adulterações ou outras fraudes, comprometendo diretamente a segurança viária, facilitando práticas ilícitas como roubo, tráfico e evasão de fiscalização. Veículos com placas clonadas dificultam a identificação correta, comprometendo investigações e aumentando a insegurança viária.

Além do risco criminal, o descarte incorreto das placas também gera impactos ambientais negativos. O alumínio utilizado na fabricação das placas é um material reciclável e de alto valor, mas quando não há destinação adequada, perde-

LexEdit
CD258087511700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258087511700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

se a oportunidade de reduzir custos na produção de novas placas e de contribuir para as metas nacionais de sustentabilidade. O Brasil assumiu compromissos até 2030 para ampliar o uso de alumínio reciclado e reduzir emissões de carbono, e a destinação correta das placas é parte dessa missão.

A Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010) já obriga empresas e governos a estruturarem sistemas de coleta e retorno de produtos após o uso, para que sejam reutilizados ou reciclados. No entanto, sem uma previsão específica para as placas veiculares, o sistema de emplacamento permanece vulnerável. A destruição controlada e o encaminhamento para reciclagem são medidas que, além de impedir o uso criminoso das placas substituídas, reforçam a responsabilidade socioambiental e garantem maior credibilidade ao processo de identificação veicular.

Por essas razões, é necessária a inclusão de dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro que estabeleça a obrigatoriedade do descarte controlado das placas substituídas, deixando ao CONTRAN a regulamentação técnica dos procedimentos. Essa previsão harmoniza segurança viária e proteção ambiental, oferecendo clareza às estampadoras e órgãos de trânsito e fortalecendo o compromisso do país com a sustentabilidade e a integridade do sistema de identificação veicular.

Sala da comissão, 14 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD258087511700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258087511700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 12.** Compete ao CONTRAN:

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º .....

§ 4º .....

§ 5º .....

§ 6º A competência do CONTRAN para normatizar os procedimentos relativos ao registro, anotação, gerenciamento e baixa de gravames em veículos automotores, conforme o inciso X deste artigo, abrange a regulamentação dos sistemas operacionais e habilitação das pessoas jurídicas que atuem na gestão da informação e na operacionalização desses gravames junto aos órgãos executivos de trânsito. Não se aplicando às instituições financeiras e aos depositários centrais de ativos financeiros, cuja autorização e supervisão cabem ao Banco Central do Brasil, nos termos de legislação específica que rege as operações financeiras subjacentes à constituição dos gravames.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste parágrafo ao Artigo 12 do CTB tem o objetivo de eliminar ambiguidades e alinhar a legislação às práticas operacionais do registro

LexEdit
CD251591458000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251591458000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

de gravames veiculares. Ao explicitar que a regulamentação dos sistemas e das entidades que gerenciam a *informação* e a *operacionalização* dos gravames é de competência do CONTRAN, a proposta:

1. **Reafirma a autoridade do CONTRAN:** Garante que o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito tem plena capacidade para regulamentar os aspectos procedimentais e tecnológicos que impactam diretamente o registro de veículos.
2. **Evita a sobreposição regulatória:** Distingue claramente a esfera de atuação do CONTRAN daquela do Banco Central do Brasil. Enquanto o BCB regula as instituições financeiras e os mercados de ativos financeiros em si, o CONTRAN se concentra nos aspectos de trânsito e nos procedimentos de registro de gravames que afetam diretamente os veículos e seus documentos (CRV e CLA).
3. **Clarifica o papel das plataformas de gerenciamento:** Assegura que pessoas jurídicas que fornecem infraestrutura tecnológica e serviços de gestão de dados para os gravames veiculares sejam reguladas pelo CONTRAN em relação a esses serviços, sem a necessidade de obter autorizações de cunho financeiro que não correspondem à sua natureza de atuação.

Essa emenda ao CTB proporcionaria a base legal sólida para que o CONTRAN, por meio de suas Resoluções, possa detalhar os requisitos para as plataformas operacionais de forma coerente com suas atribuições, garantindo a eficiência, segurança e transparência do sistema de registro de gravames sem impor encargos regulatórios inadequados.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)

LexEdit
CD251591458000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251591458000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 19 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. 19.** .....

.....

§ 6º O cargo de Secretário Nacional de Trânsito deverá ser exercido por servidor público de carreira, com inegável saber jurídico e notório conhecimento em trânsito e transportes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 relaciona as atribuições do Órgão máximo executivo de trânsito da União, que em sua estrutura é gerido pelo Secretário Nacional de Trânsito, que possui muitas outras atribuições além das definidas neste dispositivo legal. Este Secretário Nacional do Trânsito atua também como Secretário executivo do CONTRAN, sendo responsável pela técnica e juridicidade de todas as políticas de regulamentação encaminhada ao Conselho de Ministros, sendo portanto a principal base legal das futuras Resoluções e outros atos de competência normativa. É impossível afastar o fator político das regulamentações e deliberações aprovadas pelo CONTRAN, mas no entanto, é necessário que essas futuras regulamentações tenham forte embasamento teórico e jurídico, tudo para evitar um cenário de insegurança jurídica que resultasse na redução da força normativa deste Colegiado. Temos acompanhado nos últimos anos que este cargo vem sendo ocupado por profissionais de confiança do Ministro gestor da área de trânsito e transporte, estando mais disposto ao atendimento dos desejos pessoais deste

LexEdit
CD251526383700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251526383700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

gestor, do que o cumprimento da técnica, moralidade e legalidade exigida para criação desses instrumentos normativos. A consequência disso, além do cenário de insegurança jurídica, resulta também numa verdadeira indústria de judicialização das exigências estabelecidas em Resolução, com elevado ganho e êxito, fomentando um cenário de insegurança jurídica e quebra do princípio da isonomia e igualdade entre os administrados. Por estes fundamentos, importante fornecer ao Ministro gestor da área de trânsito e transporte a melhor equipe técnica existente, composta por profissionais não somente ligados a área mas que por serem de carreira, acompanharam as modificações estabelecidas em todas as normas e podem facilmente explicar o motivo e finalidade de criação de todas as normas regulamentares, permitindo que eventual modificação seja realizada com total segurança jurídica. Com a alteração sugerida, as políticas públicas de trânsito podem efetivamente provocar os resultados esperados por toda a sociedade, qual seja, a existência de um trânsito mais humano e seguro, com redução no número de sinistros mas especialmente do custo social do acidente no Brasil.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal

LexEdit
CD251526383700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251526383700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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 possuírem 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

LexEdit
CD254055340800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254055340800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juarez Costa

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 renumerados 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

LexEdit
CD254055340800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254055340800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juarez Costa

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

LexEdit
CD254055340800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254055340800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juarez Costa

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

LexEdit
CD254055340800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254055340800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juarez Costa

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.

LexEdit
CD254055340800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254055340800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juarez Costa

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de saúde previstos no inciso I do mesmo artigo.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

Diante do envelhecimento da população e com as doenças que acarretadas. Diante do adoecimento ascendente e vertiginoso comprovado por estudos realizados pelas mais diversas entidades cientificas. Diante do crescente número de diagnósticos como TDAH, TEA, transtornos de ansiedade, depressão, "*bournaut*", diabetes, hipertensão, entre outros, e do impacto que esses diagnósticos podem trazer para a segurança viária, não se concebe a possibilidade

LexEdit
CD256311707700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256311707700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Andrade

de uma renovação de CNH, após longos 05 ou 10 anos possa se concretizar sem a realização dos exames de saúde.

Renovar automaticamente a CNH sem a realização dos exames de saúde (médico e psicológico) implica na possibilidade de existir o laudo vitalício tão combatido pelos especialistas em segurança viária.

Por essas razões, se impõe a análise e aceitação da presente emenda para modificação Artigo 268-A, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Antonio Andrade
(REPUBLICANOS - TO)
Deputado

LexEdit
CD256311707700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256311707700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Andrade

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se incisos I e II ao § 6º do art. 148 e § 8º ao art. 148, 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. 148.** .....

.....

§ 6º .....

I – as entidades e profissionais serão autorizados a atuar mediante processo de credenciamento junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal; observados os regramentos da Lei nº 14.133/2021 bem como as exigências das Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Trânsito, do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia inerentes ao exercício da atividade pericial proposta;

II – a listagem dos credenciados deve ser informada anualmente ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União para cadastramento no Aplicativo CNH BRASIL.

.....

§ 8º Deverá ser atribuído como critério de distribuição da demanda por município entre as entidades credenciadas o agendamento e distribuição equitativa em observância aos princípios da proporcionalidade, impessoalidade e isonomia inerentes à atividade pericial no contexto do trânsito." (NR)

LexEdit
CD253266988800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253266988800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Andrade

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais e legais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o art. 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

A alteração sugerida para o § 6º visa preservar o Pacto Federativo e respeitar a organização do Sistema Nacional de Trânsito entre os entes que o compõe. Visa também adequar os termos da Medida Provisória à legislação de regência das contratações públicas bem como às normas reguladoras do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia, que estabelecem como essas atividades precisam ser prestadas.

Já no que concerne à inclusão do § 8º ao artigo 148, visa-se estabelecer o tratamento isonômico e equitativo entre os credenciados, de modo a proporcionar igualdade entre os prestadores de serviço de uma mesma localidade.

O exame de aptidão física e mental não se trata de um simples "exame de vista"; da mesma forma, a avaliação psicológica não é apenas "psicotécnico", ambas as atividades se revestem de natureza **pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas; devendo ser protegidos de conflitos de interesse e apelos do mercado. O perito de tráfego presta serviços à coletividade, por delegação dos Departamentos Estaduais de Trânsito.

Com as modificações apresentadas, busca-se primordialmente a preservação da vida, haja vista que a avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental, caso respeitadas todas as normas estabelecidas pelos Conselhos de Psicologia e Medicina respectivamente, se prestam à finalidade de atuarem como instrumentos de controle da saúde no trânsito.

Prestando serviços à sociedade e seguindo marcos regulatórios específicos com necessidade de controle administrativo e operacional por parte

LexEdit
CD253266988800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253266988800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Andrade

dos entes estatais, mister se faz a observância da Lei nº 14.133/2021; além das normas específicas que garantem o alcance da finalidade almejada com a existência dos exames.

Se faz necessário uma norma que respeite, também, as regras estabelecidas pelos conselhos e entidades científicas que representam a saúde no tráfego, para estabelecer critérios de distribuição que garanta a isonomia e igualdade entre as entidades credenciadas, ou seja, **a divisão equitativa da demanda, já que tratarão de contratações paralelas e não excludentes, esse critério de regulação da demanda precisa ser preservado, à luz dos preceitos normativos vigentes.**

Por isso, impõe-se a inclusão do parágrafo sugerido pela presente demanda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Antonio Andrade
(REPUBLICANOS - TO)
Deputado

LexEdit
CD253266988800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253266988800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Andrade

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 6º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, o qual estabelece que o profissional para a execução dos serviços regulamentados no artigo será autorizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran).

A supressão do § 6º é necessária para preservar o modelo **federativo, administrativo e técnico** que rege a execução das avaliações médicas e psicológicas no Sistema Nacional de Trânsito desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro. O dispositivo proposto transfere à Senatran a competência para autorizar profissionais peritos examinadores, substituindo o atual sistema de controle e fiscalização exercido pelos Detrans estaduais.

Este dispositivo representa um **grave desrespeito ao pacto federativo** , pois **rompe** com a distribuição de competências estabelecida e **retira a competência histórica dos Detrans** (órgãos executivos estaduais de trânsito) para o controle, a fiscalização e o credenciamento desses serviços em suas respectivas jurisdições. Essa mudança elimina um mecanismo regional consolidado de checagem, validação, supervisão e fiscalização do exercício profissional, que é cotidiano, capilarizado e materialmente vinculado às realidades regionais e locais de prestação do serviço.

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5600271282

Ao concentrar essa prerrogativa no órgão federal, inicia-se um processo de **"nacionalização pericial"** que é **inviável** do ponto de vista operacional e potencialmente **inconstitucional** , uma vez que esvazia a autonomia administrativa dos estados. A Senatran, por sua natureza institucional e estrutura física, não possui a capilaridade necessária e a capacidade técnica ou operacional para exercer essas atribuições regionalmente. A centralização da autorização profissional em órgão federal implica a descontinuidade dos mecanismos locais de fiscalização, a impossibilidade material de supervisão em mais de 5.500 municípios, a perda da agilidade administrativa na apuração de irregularidades, a ausência de capilaridade técnica para inspeções, a fragilização da segurança do processo de habilitação e o risco de formação de uma rede nacional centralizada e ingovernável.

Em suma, a medida **destrói o controle regional de fiscalização e credenciamento** , enfraquecendo a capacidade dos estados de garantir a qualidade e a conformidade dos serviços prestados em seu território, e **transfere para a União um poder que ela não tem capacidade técnica nem operacional para exercer** de forma regionalizada e eficiente. Portanto, a supressão do § 6º do Art. 148 é essencial para preservar a autonomia e as competências dos estados-membros, garantindo a manutenção da estrutura federativa e o controle regional sobre os serviços técnicos de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5600271282

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3558875063

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar"

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3558875063

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5816605973

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5816605973

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 10 do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

.....

§ 10. Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o artigo 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica, devendo prevalecer o menor prazo de validade concedido entre os dois atos periciais.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada atribui a validade da CNH de acordo com os exames de saúde, fator imprescindível quando consideramos o

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8820889909

adoecimento físico, mental e emocional da população brasileira. Não há como considerar a possibilidade de atribuir validade à CNH sem a periodicidade indicada nas analises dos peritos do tráfego (médicos e psicólogos), haja vista que tais atividades existem justamente para atestar que o cidadão tem saúde suficiente para dirigir sem comprometer a segurança viária.

De modo que, quando o médico perito responsável verificar indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença; ou ainda quando o psicólogo perito responsável identificar transtornos; doenças emocionais, ou problemas de comportamento com potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária deve haver a correspondente redução no prazo da validade da CNH.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação do § 10º do artigo 159, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8820889909

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos equitativamente, em observância aos princípios da impessoalidade e imparcialidade inerentes à atividade pericial, de acordo com normas técnicas a serem estabelecidas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

A divisão equitativa e isonômica dos exames entre os profissionais autorizados é medida extremamente salutar e garantidora do alcance das finalidades do ato pericial, haja vista que confere ao perito o conforto da imparcialidade e impessoalidade que são princípios basilares da atividade pericial.

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1691193554

No contexto do trânsito, em que as atividades correlatas são desenvolvidas por diversos atores - o que gera diversidade de conflitos de interesse - é importante que os marcos legais concedam ao perito o conforto da independência e autonomia, inclusive quanto a questões de mercado.

Outro aspecto extremamente importante da divisão equitativa é o tratamento isonômico entre os profissionais autorizados para atendimento. É regra que se impõe, inclusive, pela Constituição Brasileira, em face de todos

Por essas razões, se impõe a análise da presente emenda para inclusão do § 8º do artigo 148, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1691193554

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão máximo executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do tráfego, conferida pelo respectivo conselho profissional.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada respeita o Pacto Federativo, bem como a autonomia e competência dos entes estaduais dentro da organização

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9053024979

do Sistema Nacional de Transito. Fragilizar essa relação agora contraria preceitos constitucionais e do próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação do § 6º do artigo 148, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9053024979

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º 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.** .....

.....

§ 5º A avaliação psicológica será obrigatória em todas as modalidades do processo de habilitação, compreendendo a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a renovação periódica, a adição de categorias e a mudança de categoria, conforme critérios definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União e pelos Conselhos Profissionais competentes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa a complementar o Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, restabelecendo a avaliação psicológica como requisito obrigatório em todas as fases do processo de habilitação, o que inclui a renovação, adição e mudança de categoria.

A avaliação psicológica é um dos principais instrumentos para identificar fatores comportamentais e psicossociais que comprometem a segurança viária, mas na redação atual, sua aplicação está restrita apenas à primeira habilitação e ao exercício de atividade remunerada. Em razão do cenário contemporâneo de saúde mental, com o aumento expressivo de transtornos como ansiedade, depressão e alterações de humor, torna-se indispensável que esta avaliação seja contínua, uma vez que tais condições influenciam diretamente a

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5690980937

capacidade de dirigir com segurança e o tempo de reação, a tomada de decisão e o controle inibitório.

Transtornos de personalidade, como agressividade, impulsividade e baixa tolerância à frustração, não são estáveis ao longo da vida, apresentando períodos de agravamento ou crise que somente podem ser identificados mediante avaliação periódica. Além disso, o ambiente biopsicossocial do condutor, incluindo estresse ocupacional e uso de substâncias, interfere no comportamento ao volante.

Ao restringir a avaliação psicológica apenas ao momento inicial, o modelo atual cria, na prática, um "laudo psicológico vitalício", o que é **incompatível com a ciência e com a realidade clínica**, pois o comportamento no trânsito é uma interação complexa entre fatores internos e externos.

A agressividade, a imprudência e a negligência estão entre os principais fatores associados a sinistros, e todos são fenômenos psicológicos que necessitam de avaliação regular, e não esporádica.

A ampliação da avaliação psicológica, especialmente na renovação e na progressão de categorias, protege o coletivo e reduz sinistros ao identificar riscos comportamentais e alterações cognitivas, alinhando o Brasil às práticas internacionais de segurança viária adotadas por países com baixa letalidade no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Fabiano Contarato
(PT - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Fabiano Contarato

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5690980937

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Mara Gabrilli

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 3º A avaliação psicológica será obrigatória em todas as modalidades do processo de habilitação, compreendendo a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a renovação periódica, a adição de categorias e a mudança de categoria, conforme critérios definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União e pelos Conselhos Profissionais competentes.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa complementar o Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo de contribuir com a redução do alto número de mortes no trânsito, que poderiam ser evitadas, além de prevenir inúmeras sequelas ocasionadas por acidentes provocados por motoristas sem as condições necessárias para assumir o volante.

Estabelecer a avaliação psicológica como requisito obrigatório em todas as fases do processo de habilitação, o que inclui a renovação, adição e mudança de categoria, contribuirá para identificar fatores comportamentais e psicossociais que comprometem a segurança viária. Hoje, como está no CTB, o exame psicológico é vitalício. O motorista faz a sua habilitação e nunca mais

Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7174470900

precisa refazer a avaliação psicológica, com exceção de quem exerce atividade remunerada.

Infelizmente, as questões de saúde mental na população são crescentes - ansiedade, depressão, transtorno bipolar, esquizofrenia, transtornos relacionados ao uso de substâncias psicoativas, estresse pós-traumático etc. Quando tais questões são somadas ao estresse provocado pelo caótico sistema do trânsito brasileiro, sobretudo nas grandes cidades, capitais e rodovias, torna-se indispensável que a avaliação psicológica seja contínua, uma vez que tais condições influenciam diretamente a capacidade de dirigir com segurança e o tempo de reação, a tomada de decisão e o controle inibitório.

Transtornos de personalidade, como agressividade, impulsividade e baixa tolerância à frustração, não são estáveis ao longo da vida, apresentando períodos de agravamento ou crise que somente podem ser identificados mediante avaliação periódica. O comportamento no trânsito é uma interação complexa entre fatores internos e externos. A agressividade, a imprudência e a negligência estão entre os principais fatores associados a acidentes de trânsito, e todos são fenômenos psicológicos que necessitam de avaliação regular, e não esporádica.

A ampliação da avaliação psicológica, especialmente na renovação e na progressão de categorias, protege os demais motoristas, os pedestres, e a sociedade ao identificar riscos comportamentais e alterações cognitivas, alinhando o Brasil às práticas internacionais de segurança viária adotadas por países com baixa letalidade no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senadora Mara Gabrilli
(PSD - SP)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7174470900

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Mara Gabrilli

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, que autoriza a renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) ao término de sua validade para condutores inscritos no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), isto é, que não tenham cometido infrações sujeitas a pontuação nos doze meses anteriores, ficando dispensados dos procedimentos de renovação previstos no art. 147 do CTB.

Apesar da ressalva estabelecida no texto de que o benefício não se aplica a condutores a partir de 70 anos e aos condutores com deficiência física ou mental ou de progressividade de doença com potencial de comprometer a capacidade para conduzir veículo, a medida, na prática, fragiliza a política de segurança viária, considerando que a ausência de infrações não é indicador clínico suficiente.

A elegibilidade baseada em histórico infracional não substitui, por si, a função dos exames médicos e psicológicos, que abrangem aspectos que podem não se refletir em autuações recentes. Esta avaliação periódica é um instrumento de prevenção destinado a identificar alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4477806167

Nos termos da Resolução do Contran nº 927, de 28 de março de 2022, o exame de aptidão física e mental abrange, entre outros procedimentos, anamnese, exame físico geral e avaliações específicas oftalmológica, otorrinolaringológica, cardiorrespiratória, neurológica e do aparelho locomotor, além da possibilidade de exames complementares a critério médico; para categorias C, D e E, prevê-se ainda avaliação de distúrbios do sono em determinadas hipóteses. A avaliação psicológica, por sua vez, deve aferir processos psíquicos como tomada e processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação e traços de personalidade, com técnicas como entrevista e testes psicológicos.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores com doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, ou seja não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

Ao permitir renovação automática, portanto, o texto afronta o princípio da precaução em saúde pública, a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB e a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4477806167

Por essas razões, sugerimos a supressão do §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senadora Mara Gabrilli
(PSD - SP)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mara Gabrilli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4477806167

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 148, ao § 1º do art. 148 e ao *caput* do § 2º do art. 148, 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. 148.** Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, inclusive Centros de Formação de Condutores (CFC) quando credenciados para essa finalidade, observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN, com registro e rastreabilidade em sistema informatizado oficial.

(Suprimir linha pontilhada)

§ 1º A formação de condutores (ensino teórico-técnico e prática de direção veicular) constitui etapa integrante do processo de habilitação e será realizada por Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma da regulamentação do CONTRAN.

§ 2º Os profissionais que atuem na formação de condutores, inclusive instrutor de trânsito, deverão estar credenciados e vinculados a CFC credenciado, na forma da regulamentação do CONTRAN e do órgão executivo de trânsito, sendo vedada a atuação no processo de formação sem vínculo ativo e registrado no sistema oficial.

.....

§ 6º .....

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar segurança jurídica, padronização nacional e qualidade na formação de condutores, preservando o papel

LexEdit
CD253030122800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253030122800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dagoberto Nogueira

institucional dos Centros de Formação de Condutores (CFC), bem como a rastreabilidade, a fiscalização e a proteção à segurança viária.

A proposta fortalece o processo de habilitação previsto no Código de Trânsito Brasileiro, impedindo a precarização da formação, prevenindo fraudes e garantindo critérios objetivos, transparência regulatória e responsabilidade técnica, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência administrativa e proteção da vida no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dagoberto Nogueira
(PSDB - MS)

LexEdit
CD253030122800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253030122800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dagoberto Nogueira

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 147, ao inciso II do § 2º do art. 147, ao § 3º do art. 147, aos incisos I a IV do § 3º do art. 147, ao *caput* do § 4º do art. 147, ao § 6º do art. 148, aos incisos I a III do § 6º do art. 148, aos §§ 7º e 8º do art. 148, ao *caput* do § 10 do art. 159 e ao § 7º do art. 268-A, 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.** .....

.....

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação e a Autorização para Conduzir Ciclomotor terão validade baseada no resultado dos exames de saúde que poderão ser de:

.....

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos, assim como para todos os condutores que exercem atividade remunerada; e

.....

§ 3º Os exames de saúde para o tráfego previstos no inciso I serão exigidos:

I – para os candidatos à 1ª habilitação;

II – nos processos de adição ou modificação da categoria pretendida;

III – nos processos de inclusão da pretensão ao Exercício da Atividade Remunerada (EAR);

IV – em todas as renovações da CNH, respeitados os prazos estabelecidos no § 2º.

§ 4º Os exames de aptidão física e mental serão renováveis, observada a periodicidade prevista no § 2º, a qual, excepcionalmente, poderá ser reduzida,

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

mediante recomendação do médico perito responsável (quando houver indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença) ou ainda por psicólogo perito responsável (quando identificar transtornos, doenças emocionais ou problemas de comportamento), em ambos os casos devendo estar comprovada a potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária.

.....” (NR)

“**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores:

I – com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, reconhecida e registrada pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulamentação do Contran;

II – credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observados os regramentos da Lei nº 14.133/2021 e respeitadas as exigências das Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Trânsito, do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia inerentes ao exercício da atividade pericial proposta;

III – a listagem dos credenciados deve ser informada anualmente ao órgão máximo executivo de trânsito da União para cadastramento no aplicativo CNH BRASIL.

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixado pelo órgão máximo executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observados os critérios de viabilidade econômica e financeira e distribuição de demanda de cada estado, em observância ao que preceitua o art. 79 da Lei nº 14.133, de 2021.

§ 8º Deverá ser atribuído como critério entre as entidades credenciadas o agendamento e distribuição equitativa da demanda por município, em observância ao princípio da impessoalidade inerente à atividade pericial” (NR)

“**Art. 159.** .....

.....

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

§ 10. Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o art. 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica.

.....” (NR)

“**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de saúde previstos no inciso I do mesmo artigo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta pela presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo da Medida Provisória, de modo a conferir maios precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto. A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da MP.

As modificações no texto buscam a adequação e observação de normas específicas inerentes ao exercício das atividades periciais da Medicina e Psicologia do Tráfego, haja vista que os exames, dentro do contexto do trânsito, são importantes instrumentos de controle e garantia da segurança viária.

O exame de aptidão física e mental não se trata de uma simples consulta. Na verdade é um ato médico pericial, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM), que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Suporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Já o ato psicológico é uma perícia psicológica direcionada a responder demanda legal específica. É um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos - reconhecidas pela Psicologia. No contexto do trânsito, ela deve ser realizada por psicóloga(o) qualificada(o) no assunto, ou seja, com a devida especialidade.

O processo segue uma sequência lógica de etapas para garantir rigor. A Avaliação Psicológica coleta dados por múltiplas fontes tais como: entrevistas, aplicação de testes (instrumentos psicológicos científicos para avaliar personalidade, inteligência, atenção, memória e possíveis transtornos, etc.), análise documental, rapport e dinâmica de grupo, além da observação do indivíduo para registro do comportamento.

Além de tudo isso, o psicólogo especialista elabora um documento psicológico resultante do processo pericial, seja atestado psicológico ou laudo psicológico, correlacionando todos os dados coletados. Este documento, estruturado de forma clara, deve conter todos os elementos. Portanto, a validade da perícia psicológica repousa sobre pilares éticos rigorosos, que se assemelham aos da perícia médica, quais sejam:

· Imparcialidade e Objetividade: O perito deve ser neutro, baseando-se apenas em evidências. Pressões para que o laudo favoreça uma parte são um dilema ético grave.

· Limites da Confidencialidade: Diferente da terapia, o sigilo no contexto da avaliação psicológica no trânsito não é absoluto. As informações devem ser alimentadas no sistema RENACH e o avaliado deve ser informado sobre isso.

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

· Competência Profissional: O psicólogo deve atuar apenas dentro dos limites de sua expertise e usar métodos cientificamente reconhecidos.

· Compromisso com a Verdade Técnica: O laudo e o atestado psicológico são instrumentos para comprovar a aptidão do cidadão para assumir a condição de condutor de veículo sem comprometer a segurança viária.

Por isso pode-se dizer que, tanto o médico quanto o psicólogo do tráfego não prestam serviços ao cidadão individualmente. O serviço que prestam em avaliar o cidadão, na verdade o fazem em defesa da sociedade, com o fim de proporcionar um trânsito com saúde e segurança.

Em resumo, os atos periciais de saúde do tráfego (médico e psicológico) são procedimentos técnicos complexos que aplicam o conhecimento da ciência de saúde aplicada ao trânsito. Seu produto final, o laudo ou atestado, é uma prova técnica que pode influenciar a segurança viária.

Além disso, as sugestões apresentadas também fundamentam-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, descaracterizando por completo a natureza pericial e a finalidade das atividades, qual seja: assegurar ao cidadão e à sociedade que o condutor habilitado tem saúde suficiente para não comprometer a segurança viária. Ao se estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora a existência da CBHPM (Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos) e da FENAPSI (Federação Nacional dos Psicólogos) como referências técnicas e econômicas, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e psicológica, além de desconsiderar as diferenças de estrutura e custo operacional entre as regiões do país, representando uma interferência econômica direta na dinâmica mercadológica da prestação de serviços.

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

Por essas razões, solicito apoio às modificações apresentadas pela presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Izalci Lucas
(PL - DF)

Assinado eletronicamente, por Sen. Izalci Lucas

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6861978098

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 148 e ao § 1º do art. 148; e acrescente-se § 2º ao art. 148, 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. 148.** Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, inclusive Centros de Formação de Condutores (CFC) quando credenciados para essa finalidade, observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN, com registro e rastreabilidade em sistema informatizado oficial.

§ 1º A formação de condutores (ensino teórico-técnico e prática de direção veicular) constitui etapa integrante do processo de habilitação e será realizada por Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma da regulamentação do CONTRAN.

§ 2º Os profissionais que atuem na formação de condutores, inclusive instrutor de trânsito, deverão estar credenciados e vinculados a CFC credenciado, na forma da regulamentação do CONTRAN e do órgão executivo de trânsito, sendo vedada a atuação no processo de formação sem vínculo ativo e registrado no sistema oficial.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar segurança jurídica, padronização nacional e qualidade na formação de condutores, preservando o papel institucional dos Centros de Formação de Condutores (CFC), bem como a rastreabilidade, a fiscalização e a proteção à segurança viária.

LexEdit
CD251615654700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251615654700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dagoberto Nogueira

A proposta fortalece o processo de habilitação previsto no Código de Trânsito Brasileiro, impedindo a precarização da formação, prevenindo fraudes e garantindo critérios objetivos, transparência regulatória e responsabilidade técnica, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência administrativa e proteção da vida no trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dagoberto Nogueira
(PSDB - MS)

LexEdit
CD251615654700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251615654700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dagoberto Nogueira

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. (NR)

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao manter a ressalva no §7º do art. 268-A, a emenda reforça avanço trazido pela Medida, ao dispensar de procedimentos burocráticos para o bom condutor, mas acrescenta a necessidade de se excetuar os procedimentos essenciais de segurança viária: os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Esses exames são indispensáveis para atestar que o condutor ainda possui as condições de saúde necessárias para dirigir, independentemente de seu histórico de multas.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Eduardo Velloso
(UNIÃO - AC)

LexEdit
CD251549121400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251549121400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Velloso

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

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

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 134-A: "Art. 134-A. A Autorização para Transferência de Propriedade do Veículo (ATPV-e) poderá ser assinada em meio físico ou digital, observados os seguintes requisitos de segurança jurídica:

§ 1º Na hipótese de assinatura física, será obrigatório o reconhecimento de firma em cartório, exclusivamente na modalidade por autenticidade.

§ 2º A assinatura em meio digital deverá ser classificada como assinatura eletrônica qualificada, nos termos do inciso III do art. 4º da Lei nº 14.063, de 23 de setembro de 2020.

§ 3º O reconhecimento de firma de que trata o § 1º poderá ser realizado por meio digital, assegurados os mesmos requisitos de segurança, autenticidade e validade jurídica da assinatura disciplinada no § 2º deste artigo."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica e robustez tecnológica aos processos de transferência de propriedade de veículos automotores no Brasil, alinhando o Código

LexEdit
CD254864425300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254864425300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

de Trânsito Brasileiro (CTB) aos modernos diplomas legais sobre assinaturas eletrônicas.

A transferência de veículos envolve bens de alto valor agregado e responsabilidade civil e criminal. O atual cenário exige mecanismos que mitiguem riscos de fraudes documentais, estelionato e o chamado "golpe do veículo fantasma", protegendo tanto o vendedor quanto o comprador.

A proposta harmoniza o CTB com a Lei nº 14.063, de 2020 (Lei das Assinaturas Eletrônicas em Interações com Entes Públicos), estabelecendo um sistema híbrido de segurança:

1. **No ambiente físico:** Mantém-se a exigência do reconhecimento de firma por autenticidade em cartório, que garante que o tabelião certifique que a pessoa que assina é, de fato, quem diz ser, evitando fraudes comuns no reconhecimento por semelhança.

2. **No ambiente digital:** Estabelece-se a exigência de **assinatura eletrônica qualificada** (aquela que utiliza certificado digital ICP-Brasil). Esta modalidade possui presunção legal de veracidade e não repúdio, garantindo o nível máximo de segurança disponível no ordenamento jurídico brasileiro para transações eletrônicas.

3. **Integração Notarial Digital:** O dispositivo também contempla a modernização dos serviços notariais (e-Notariado), permitindo que o reconhecimento de firma ocorra em ambiente digital, desde que mantidos os rigorosos padrões de segurança da certificação digital.

LexEdit
CD254864425300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254864425300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

Dessa forma, a emenda moderniza o procedimento sem renunciar à segurança jurídica indispensável à fé pública dos registros do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)

LexEdit
CD254864425300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254864425300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147 e ao § 2º do art. 147, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

.....

§ 2º Os cursos especializados de que trata este artigo terão validade de **5 (cinco) anos**, sendo **obrigatória a realização de curso de atualização** ao término desse período, na forma da regulamentação a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade **positivar em nível legal** o prazo de validade dos cursos especializados de condutores, fixando-o em **5 (cinco) anos**, bem como estabelecer a **obrigatoriedade de atualização periódica**, conferindo maior **segurança jurídica, uniformidade normativa e previsibilidade** a uma exigência atualmente disciplinada apenas por atos infralegais do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Os cursos especializados previstos no art. 145 do Código de Trânsito Brasileiro destinam-se a condutores que exercem atividades de **elevada complexidade e risco**, tais como o transporte coletivo de passageiros, o

LexEdit
CD256181701400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256181701400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

transporte escolar, o transporte de produtos perigosos e a condução de veículos de emergência. Trata-se de funções que envolvem **responsabilidade ampliada**, com impacto direto na preservação da vida humana, na segurança viária e na proteção do meio ambiente.

É incontestável que o **sistema de trânsito brasileiro é dinâmico**, estando em constante evolução tecnológica, normativa e operacional. Novos dispositivos de segurança veicular, alterações legislativas, avanços em técnicas de direção defensiva e protocolos de gerenciamento de risco exigem que o condutor profissional mantenha seus conhecimentos **permanentemente atualizados**, sob pena de defasagem técnica incompatível com a relevância da atividade desempenhada.

Ao inserir expressamente no Código de Trânsito Brasileiro o prazo de validade dos cursos e a necessidade de atualização periódica, a emenda **fortalece a hierarquia normativa**, reduz a dependência exclusiva de regulamentações administrativas e **padroniza a exigência em todo o território nacional**, evitando interpretações divergentes e insegurança para condutores, empresas e órgãos fiscalizadores.

A medida também se harmoniza com os princípios da **prevenção, da eficiência administrativa e da proteção à vida**, previstos na Constituição Federal, além de contribuir para a **redução de acidentes**, a qualificação contínua dos profissionais do trânsito e o aprimoramento das políticas públicas de segurança viária.

Dessa forma, a proposta não cria ônus desproporcional, mas sim **consolida uma prática já reconhecida como necessária**, conferindo-lhe respaldo legal adequado, em benefício de toda a sociedade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD256181701400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256181701400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

Dê-se nova redação aos §§ 7º e 7º-A do art. 148, 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. 148.** .....

.....

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão estabelecidos como valor máximo pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, por meio de regulamentação do Contran, utilizando para os médicos, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM) como referencial técnico obrigatório e atualizado, acrescido dos custos operacionais regionais." (NR)

§ 7º-A. No caso da ausência de atualização anual da CBHPM, o valor máximo de que trata o § 7º será automaticamente reajustado anualmente, no mês de janeiro, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro índice oficial que o substitua, garantindo-se a manutenção do poder aquisitivo dos honorários profissionais e dos custos operacionais. (NR)" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende substituir a ideia vaga de "preço público" por uma referência técnica e reconhecida (CBHPM) para os médicos, garantindo uma remuneração justa e digna com base na complexidade, tempo e custo operacional do serviço. A CBHPM é o padrão de referência adotado pelas entidades médicas e diversas entidades do setor, atualizada pela Comissão Nacional de Honorários Médicos (CNHM) da Associação Médica Brasileira (AMB) em conjunto com as sociedades de especialidade.

Essa alteração garante a proteção contra a corrosão inflacionária e a defasagem dos valores dos exames ao longo do tempo, assegurando a

LexEdit
CD258580545200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258580545200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Velloso

sustentabilidade econômica das clínicas e o padrão de qualidade dos serviços prestados.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Eduardo Velloso
(UNIÃO - AC)

LexEdit
CD258580545200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258580545200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Velloso

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

"**Art.** 268-A....."

"**Art.** § 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC e no CADÚNICO será dispensado do pagamento do preço público fixado para a renovação de sua habilitação, devendo a compensação dos valores para as entidades privadas se dar mediante crédito tributário com a União."

"**Art.** § 8º O disposto no § 7º não se aplica aos motoristas que exerçam atividade remunerada."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.327/2025 propõe o aperfeiçoamento do artigo 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de compatibilizar a política nacional de trânsito com princípios de justiça social, inclusão e eficiência administrativa, sem prejuízo da segurança viária e da qualidade dos procedimentos de renovação da habilitação.

A dispensa do pagamento do preço público para renovação da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor aos condutores regularmente cadastrados no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) e no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo

LexEdit
CD257694669700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257694669700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

Federal (CadÚnico) atende a uma lógica de política pública focalizada, objetiva e verificável.

Trata-se de benefício dirigido a cidadãos que, simultaneamente, demonstram bom histórico de conduta no trânsito e situação de vulnerabilidade socioeconômica, critérios que legitimam tratamento diferenciado à luz do princípio da isonomia material.

Sob a perspectiva da segurança do trânsito, a medida revela-se adequada e proporcional, na medida em que não afasta, reduz ou flexibiliza qualquer exigência técnica ou pericial prevista no artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

A dispensa restringe-se exclusivamente ao aspecto econômico do procedimento, permanecendo íntegra a obrigação de realização dos exames de aptidão física, mental e psicológica, bem como o controle administrativo da renovação da habilitação. Desse modo, preserva-se o núcleo essencial das avaliações destinadas a aferir a capacidade do condutor para dirigir com segurança, evitando-se qualquer risco sistêmico à coletividade

A previsão de compensação financeira às entidades privadas responsáveis pela execução dos exames, mediante crédito tributário com a União, assegura o equilíbrio econômico-financeiro do sistema e evita a transferência indevida de ônus aos prestadores de serviço ou aos demais usuários.

Esse mecanismo preserva a sustentabilidade da atividade pericial, elemento indispensável para a manutenção de padrões técnicos elevados, e impede que a política de caráter social produza efeitos colaterais negativos sobre a qualidade das avaliações, o que poderia comprometer a segurança viária.

A exclusão expressa dos motoristas que exercem atividade remunerada do alcance do benefício reforça a racionalidade da proposta. Esses condutores utilizam o veículo como instrumento de trabalho, submetem-se a regime jurídico próprio e, em regra, possuem maior frequência de renovação e maior exposição ao risco viário, circunstâncias que justificam tratamento normativo diferenciado. Além disso, a vedação evita distorções concorrenciais

LexEdit
CD257694669700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257694669700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

e assegura que o benefício social seja direcionado exclusivamente à mobilidade básica do cidadão, e não à atividade econômica.

A emenda, portanto, promove a integração entre políticas de trânsito e políticas sociais, incentiva a regularização da habilitação, reduz a condução irregular por motivos econômicos e fortalece o vínculo entre boa conduta no trânsito e acesso a benefícios públicos. Ao fazê-lo, contribui indiretamente para a segurança viária, uma vez que estimula a manutenção da habilitação válida e o cumprimento das exigências legais por parte de condutores em situação de vulnerabilidade.

Dessa forma, a proposta não apenas se harmoniza com os objetivos do Código de Trânsito Brasileiro, como também concretiza valores constitucionais de justiça social, eficiência administrativa e proteção da vida, reafirmando o trânsito seguro como direito de todos e dever do Estado.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputada Rosângela Reis
(PL - MG)
Deputada Federal

LexEdit
CD257694669700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257694669700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Fica revogado o § 10º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro."

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem como objetivo proteger crianças de até 14 A presente emenda visa à revogação do § 10º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dispositivo que exige comprovação de resultado negativo em exame toxicológico como condição para obtenção da primeira habilitação por condutores das categorias A e B. Entretanto, A exigência de exame toxicológico para a obtenção da primeira habilitação nas categorias A e B não se sustenta nem do ponto de vista técnico, nem do ponto de vista do interesse público.

Primeiro, porque não há qualquer evidência de que candidatos à primeira habilitação dessas categorias representem risco diferenciado à segurança viária que justifique esse ônus adicional. Categorias A e B abrangem condutores de motocicletas e veículos de passeio, muitas vezes jovens em seu primeiro contato com o sistema de habilitação. Criar uma barreira extra, cara e burocrática, não melhora a segurança: só encarece o acesso ao direito de dirigir.

Segundo, a medida é desproporcional. O exame toxicológico foi concebido para contextos específicos, como o transporte profissional, em que há exposição contínua ao risco, longas jornadas e potencial impacto coletivo.

LexEdit
CD254801078100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254801078100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

Estender essa lógica para quem sequer ingressou no sistema é um claro exagero regulatório.

Terceiro, a exigência transfere para o cidadão um custo que não traz benefício comprovado, estimulando informalidade, judicialização e descrédito nas políticas públicas de trânsito. Segurança viária se constrói com educação, fiscalização inteligente e regras claras, não com testes caros e simbólicos.

Por fim, a ampliação do exame toxicológico para a primeira habilitação nas categorias A e B cria uma barreira social injustificada, especialmente para a população de menor renda, sem qualquer ganho concreto para a coletividade.

Por essas razões, a revogação do § 10º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, é fundamental para preservar a racionalidade da política pública de trânsito, evitar a criação de custos desnecessários ao cidadão e impedir que uma exigência ineficaz produza mais exclusão e informalidade do que segurança.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD254801078100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254801078100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 1º a 3º e 8º do art. 148 e aos arts. 155 e 156, 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. 148.** .....

.....

§ 1º A formação de condutores realizada exclusivamente pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, deverá ser composta, obrigatoriamente, de curso teórico-técnico e de prática de direção veicular, ministrado em veículos dotados de câmbio manual ou automático, de acordo com carga horária regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º O conteúdo programático do curso teórico-técnico deverá ter as seguintes matérias: legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros, meio ambiente e cidadania e mecânica básica.

§ 3º O conteúdo programático do curso de prática veicular deverá cumprir As Normas Gerais de Circulação e Conduta estão no Capítulo III, abrangendo dos Artigos 26 ao 39 que tratam de regras fundamentais como o cuidado e atenção do condutor, preferência de passagem, circulação pelo lado direito da via, distância de segurança, uso de faixas e prioridades para veículos de urgência.

.....

§ 8º Os Centros de Formação de Condutores deverão contratar por meio da CLT os instrutores, em caso de prestação de serviço descontinuado a contratação pode ser feita por contrato temporário de trabalho, desde que o instrutor seja devidamente inscrito no MEI." (NR)

LexEdit
CD250351198900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250351198900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

"**Art. 155.** O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, e será composto, obrigatoriamente, de curso de prática de direção veicular, bem como de aprendizagem teórico-técnica, contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros, conceitos básicos de proteção ao meio ambiente e mecânica básica relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderá autorizar, por período determinado, a realização de Atendimento Especial, inclusive por instrutor autônomo, desde que vinculado a Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado." (NR)

"**Art. 156.** Os órgãos estaduais de trânsito estaduais ou do distrito federal regulamentarão as exigências de credenciamento para a prestação de serviços pelos Centros de Formação de Condutores de acordo com a lei federal nº 14.133/21

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutores e examinadores serão regulamentados pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de formação e habilitação de condutores, matéria diretamente relacionada à segurança pública, à saúde coletiva e à redução de sinistros de trânsito, temas que justificam o tratamento por meio de Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal.

Dados técnicos recentes indicam crescimento expressivo dos sinistros de trânsito, com elevado custo social, econômico e humano, impactando famílias,

LexEdit
CD250351198900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250351198900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

o sistema previdenciário e a rede pública de saúde. Nesse contexto, fortalecer a formação de condutores é medida urgente e estrutural.

A emenda reconhece, em nível legal, os Centros de Formação de Condutores – CFCs como empresas responsáveis pela formação teórica e prática de condutores, conferindo segurança jurídica a um setor que há décadas investe em infraestrutura, pessoal qualificado e veículos adequados, mas que permanece vulnerável a alterações infralegais.

Além disso, autoriza expressamente a utilização de veículos com câmbio automático no curso de prática de direção veicular, compatibilizando a legislação com a realidade do mercado automotivo, no qual a maioria dos veículos novos já possui transmissão automática, incluindo veículos elétricos e tecnologias menos poluentes, alinhadas a uma mobilidade sustentável.

A proposta respeita a competência privativa da União para fixar diretrizes e bases da educação (art. 22, XIV, da Constituição Federal), ao mesmo tempo em que preserva o papel normativo do CONTRAN, a quem compete regulamentar carga horária, critérios pedagógicos e fiscalização.

Trata-se, portanto, de medida urgente, necessária e estrutural, voltada à proteção da vida, à qualificação da formação de condutores e à redução dos sinistros de trânsito no Brasil. Por essas razões, solicito aos pares apoio à presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Ribamar Silva
(PSD - SP)

LexEdit
CD250351198900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250351198900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Altera o Anexo I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com o seguinte acréscimo: CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES – CFC: empresas particulares ou sociedades civis credenciadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, constituídas sob qualquer das formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade prioritária o ensino teórico e/ou prático de direção veicular, visando à formação, atualização, capacitação e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de formação e habilitação de condutores, matéria diretamente relacionada à segurança pública, à saúde coletiva e à redução de sinistros de trânsito, temas que justificam o tratamento por meio de Medida Provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal.

Dados técnicos recentes indicam crescimento expressivo dos sinistros de trânsito, com elevado custo social, econômico e humano, impactando famílias, o sistema previdenciário e a rede pública de saúde. Nesse contexto, fortalecer a formação de condutores é medida urgente e estrutural.

A emenda reconhece, em nível legal, os Centros de Formação de Condutores – CFCs como empresas responsáveis pela formação teórica e prática de condutores, conferindo segurança jurídica a um setor que há décadas investe

LexEdit
CD257318077200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257318077200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

em infraestrutura, pessoal qualificado e veículos adequados, mas que permanece vulnerável a alterações infralegais.

Além disso, autoriza expressamente a utilização de veículos com câmbio automático no curso de prática de direção veicular, compatibilizando a legislação com a realidade do mercado automotivo, no qual a maioria dos veículos novos já possui transmissão automática, incluindo veículos elétricos e tecnologias menos poluentes, alinhadas a uma mobilidade sustentável.

A proposta respeita a competência privativa da União para fixar diretrizes e bases da educação (art. 22, XIV, da Constituição Federal), ao mesmo tempo em que preserva o papel normativo do CONTRAN, a quem compete regulamentar carga horária, critérios pedagógicos e fiscalização.

Trata-se, portanto, de medida urgente, necessária e estrutural, voltada à proteção da vida, à qualificação da formação de condutores e à redução dos sinistros de trânsito no Brasil. Por essas razões, solicito aos pares apoio à presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Ribamar Silva
(PSD - SP)

LexEdit
CD257318077200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257318077200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Os veículos de aprendizagem, destinados à formação de condutores, deverão ser equipados obrigatoriamente com duplo comando de freio, de modo a permitir a intervenção imediata do instrutor de trânsito.

§ 1º Os veículos de que trata o caput serão de propriedade dos centros de formações de condutores, devidamente credenciados ao órgão executivo de transito do estado ou do Distrito Federal e deverão estar identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, adesivada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda supressiva tem por objetivo adequar o art. 154 às diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, instituído pela Lei nº 13.614/2018, que orienta a política nacional de segurança viária, com metas claras de redução de mortes e lesões no trânsito. A proposta está em total alinhamento com os pilares do PNATRANS, especialmente nos seguintes pontos: I – Gestão da Segurança no Trânsito: Ao criar uma norma clara, objetiva e técnica para a caracterização dos veículos de aprendizagem, a emenda contribui para uma gestão mais eficiente e segura do trânsito, evitando interpretações dúbias que podem comprometer a segurança viária. II – Segurança Veicular: A obrigatoriedade de duplo comando de freio visa proporcionar ao instrutor de direção a capacidade de intervir de forma rápida e eficaz, garantindo a segurança dos alunos durante o processo de ensino e reduzindo o risco de

LexEdit
CD259819872200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259819872200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

acidentes. III – Educação para o Trânsito: Alinhada com o objetivo de garantir uma formação técnica e segura para os condutores, esta emenda assegura que os veículos utilizados na aprendizagem atendam aos requisitos mínimos de segurança, promovendo a educação de qualidade no trânsito. IV – Normatização e Fiscalização: A clarificação legal sobre os veículos de aprendizagem, incluindo a identificação visual e os requisitos técnicos como o duplo comando de freio, facilita a fiscalização pelos órgãos competentes e garante o cumprimento das normas. A presente emenda, portanto, visa fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito, protegendo a vida e promovendo a formação de condutores de maneira responsável e segura. Com a implementação da exigência de veículos de aprendizagem equipados com duplo comando de freio, atendemos à política pública do Sistema Seguro, que tem como principal objetivo a prevenção de sinistros, seguindo as melhores práticas de segurança viária. Além disso, a emenda está alinhada ao Código de Trânsito Brasileiro, ao PNATRANS e aos compromissos assumidos pelo Brasil na Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, contribuindo para a redução das mortes no trânsito e a construção de um sistema de transporte mais seguro e eficiente. Por essas razões, solicito aos pares apoio à presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Ribamar Silva
(PSD - SP)

LexEdit
CD259819872200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259819872200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147 e ao inciso V do *caput* do art. 147, 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. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir:

I – .....

.....

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 elevar o 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. 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

LexEdit
CD253863112900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253863112900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

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.

LexEdit
CD253863112900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253863112900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

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

LexEdit
CD253863112900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253863112900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Ribamar Silva
(PSD - SP)

LexEdit
CD253863112900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253863112900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ribamar Silva

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal Valdir Cobalchini

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

LexEdit
CD253146554400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253146554400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Cobalchini
(MDB - SC)
Deputado Federal

LexEdit
CD253146554400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253146554400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal Valdir Cobalchini

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

LexEdit
CD257244252000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244252000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD257244252000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244252000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 12 de dezembro de 2025.

Deputado Cobalchini
(MDB - SC)
Deputado Federal

LexEdit
CD257244252000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257244252000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com

LexEdit
CD252806953100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252806953100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegada Ione

limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD252806953100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252806953100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegada Ione

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 320 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. 320.** .....

.....

§ 1º .....

.....

§ 6º Fica vedado o contingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

§ 7º A inobservância do disposto neste artigo constitui ato de improbidade administrativa, nos termos do art. 11 da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992."

JUSTIFICAÇÃO

O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, estabelece que a receita arrecadada com multas de trânsito deve ser aplicada, de forma exclusiva, em ações de sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação para o trânsito.

Recentemente, o Congresso Nacional aprovou alteração legislativa que ampliou as finalidades do FUNSET, incluindo expressamente o financiamento da formação e habilitação de novos condutores de veículos automotores, reforçando o caráter educativo e preventivo da política nacional de trânsito.

LexEdit
CD253417233900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253417233900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Entretanto, apesar da clareza do comando legal, os recursos do FUNSET vêm sendo sistematicamente contingenciados, desviando-se de suas finalidades legais e sendo utilizados para custear despesas alheias à segurança viária, o que afronta os princípios da legalidade, da moralidade administrativa e da finalidade pública.

Tal prática inviabiliza investimentos essenciais na educação para o trânsito e na qualificação de novos condutores, agravando o quadro de precarização da formação de motoristas e elevando os riscos de sinistros, com impactos diretos sobre a vida, a saúde e o patrimônio da população.

A vedação expressa ao contingenciamento dos recursos do FUNSET, associada à responsabilização por improbidade administrativa em caso de descumprimento, constitui medida necessária para assegurar a efetividade da lei, a correta aplicação dos recursos públicos e a proteção da segurança viária.

Diante do prazo exíguo para apreciação da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, a reapresentação da matéria por meio de emenda parlamentar mostra-se o instrumento legislativo mais adequado para preservar a finalidade legal do FUNSET e fortalecer a política nacional de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD253417233900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253417233900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 19 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. 19.** .....

.....

§ 6º O cargo de Secretário Nacional de Trânsito deverá ser exercido por servidor público de carreira, com inegável saber jurídico e notório conhecimento em trânsito e transportes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 relaciona as atribuições do Órgão máximo executivo de trânsito da União, que em sua estrutura é gerido pelo Secretário Nacional de Trânsito, que possui muitas outras atribuições além das definidas neste dispositivo legal.

Este Secretário Nacional do Trânsito atua também como Secretário executivo do CONTRAN, sendo responsável pela técnica e juridicidade de todas as políticas de regulamentação encaminhada ao Conselho de Ministros, sendo portanto a principal base legal das futuras Resoluções e outros atos de competência normativa.

É impossível afastar o fator político das regulamentações e deliberações aprovadas pelo CONTRAN, mas no entanto, é necessário que essas futuras regulamentações tenham forte embasamento teórico e jurídico, tudo para

LexEdit
CD253517592500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253517592500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

evitar um cenário de insegurança jurídica que resultasse na redução da força normativa deste Colegiado.

Temos acompanhado nos últimos anos que este cargo vem sendo ocupado por profissionais de confiança do Ministro gestor da área de trânsito e transporte, estando mais disposto ao atendimento dos desejos pessoais deste gestor, do que o cumprimento da técnica, moralidade e legalidade exigida para criação desses instrumentos normativos.

A consequência disso, além do cenário de insegurança jurídica, resulta também numa verdadeira indústria de judicialização das exigências estabelecidas em Resolução, com elevado ganho e êxito, fomentando um cenário de insegurança jurídica e quebra do princípio da isonomia e igualdade entre os administrados.

Por estes fundamentos, importante fornecer ao Ministro gestor da área de trânsito e transporte a melhor equipe técnica existente, composta por profissionais não somente ligados a área mas que por serem de carreira, acompanharam as modificações estabelecidas em todas as normas e podem facilmente explicar o motivo e finalidade de criação de todas as normas regulamentares, permitindo que eventual modificação seja realizada com total segurança jurídica.

Com a alteração sugerida, as políticas públicas de trânsito podem efetivamente provocar os resultados esperados por toda a sociedade, qual seja, a existência de um trânsito mais humano e seguro, com redução no número de sinistros mas especialmente do custo social do acidente no Brasil.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD253517592500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253517592500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 1º a 3º ao art. 140, 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. 140.** .....

§ 1º As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no Registro Nacional de Condutores Habilitados - RENACH, que deverá ser aberto de forma presencial nos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 2º O cadastramento, a conferência e a validação dos dados do candidato no RENACH poderão ser realizados diretamente pelos Centros de Formação de Condutores - CFCs, desde que credenciados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os critérios de segurança da informação, rastreabilidade, responsabilidade técnica e fiscalização permanente.

§ 3º A delegação prevista no §2º não afasta a responsabilidade do órgão executivo de trânsito, que deverá manter mecanismos de auditoria, controle, supervisão e validação dos atos praticados, garantindo a integridade dos dados, a proteção contra fraudes e a segurança do processo de habilitação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer o processo de habilitação, conferindo segurança jurídica, eficiência administrativa e padronização nacional, sem afastar a competência constitucional e legal dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

LexEdit
CD255737121100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255737121100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Os Centros de Formação de Condutores (CFCs) já atuam como agentes essenciais do Sistema Nacional de Trânsito, possuindo infraestrutura, pessoal qualificado, controle biométrico e histórico de fiscalização permanente. Permitir, por lei, a delegação controlada do cadastramento de dados no RENACH evita improvisações normativas infralegais, reduz filas, descentraliza o atendimento ao cidadão e reforça a rastreabilidade dos atos administrativos.

A proposta está integralmente alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente aos seguintes pilares:

• Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito: fortalece governança, controle e responsabilidade institucional;

• Pilar 4 – Educação para o Trânsito: valoriza a formação estruturada e técnica dos condutores;

• Pilar 6 – Normatização e Fiscalização: garante que mudanças estruturais ocorram por meio de lei, e não por atos infralegais.

Além disso, a emenda previne fraudes, protege dados sensíveis, evita a precarização do processo de habilitação e reafirma que ensinar a dirigir é atividade técnica, regulada e de interesse público, diretamente relacionada à preservação da vida.

Por fim, ao estabelecer critérios claros de delegação, fiscalização e responsabilidade, o Congresso Nacional exerce seu papel constitucional de legislar sobre trânsito, promovendo modernização com responsabilidade e foco na redução de sinistros.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD255737121100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255737121100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 10 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. 10.** O Contran, com sede no Distrito Federal, é composto dos Ministros de Estado e entidades do Sistema Nacional de Aprendizagem responsáveis pelas seguintes áreas de competência:

.....

XXXI – Confederação Nacional do Transporte – CNT;

XXXII – Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo – CNC.

.....

§ 7º As convocações para Reuniões deverão ser encaminhadas com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, acompanhadas das respectivas Minutas e demais Pareceres técnicos que permitam aos representantes integral compreensão dos temas estabelecidos na pauta." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A justificativa para criação do Conselho Nacional de Trânsito seria de integração de outros setores que poderiam ser afetados pelas políticas públicas de trânsito regulamentadas pelo Órgão máximo normativo e consultivo da União.

Assim, esses outros representantes dos Ministérios relacionados no art. 10 deveriam previamente analisar o impacto regulatório destas propostas em suas respectivas áreas de competência, adotando providências no sentido de atuação coordenada não somente com o Gestor Federal do trânsito e transporte

LexEdit
CD255897493000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255897493000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

assim como a todos os demais Ministérios, buscando sempre o sucesso da política pública a ser implementada.

Ocorre que nos últimos anos, as decisões deste colegiado vem tendo forte natureza política, sendo desvirtuada a necessidade de segurança jurídica e limites de atuação da norma, gerando uma verdadeira indústria de judicialização de suas exigências e fazendo com que muitas Resoluções sejam afastadas por decisão judicial, reduzindo o poder normativo do Conselho e criando um cenário de desigualdade entre os administrados.

Entendemos o fator político como justificativa de aprovação e implementação de uma norma, mas este fator não pode se sobrepor a técnica juridicidade das exigências, motivo pelo qual torna-se importante incluir novas entidades que possam trazer maiores esclarecimentos sobre os serviços regulamentados e prevenir futuro embate e discussão judicial destas políticas regulatórias.

A CNT - Confederação Nacional do Transporte atua junto aos Gestores Federais do Trânsito já a muito tempo, mas encontra limites de sua atuação na finalidade estabelecida por sua lei de instituição, qual seja, Lei nº 8.706/1993, ou seja, para o trabalhador de transporte rodoviário ou autônomo.

Assim, a inclusão da Confederação Nacional do Comércio – CNC, que hoje representa em âmbito nacional aproximadamente 80% das empresas constituídas e em atividade no Brasil, incluindo nesse montante os prestadores de serviço credenciados e autorizados para os serviços de trânsito e transporte no país, suprindo desta forma a limitação estabelecida para a CNT e fornecendo proteção técnica e jurídica a todos os administrados.

Por fim, sugerimos a inclusão do §7º estabelecendo um prazo mínimo de antecedência para convocação de reuniões em geral bem como exigindo que juntamente com esta convocação seja enviada não somente a Minuta assim como demais pareceres e outros documentos essenciais para exata compreensão do fato jurídico a ser regulamentado.

Trata-se de verdadeira proteção ao trabalho de todo Conselho e busca afastar o fator político como diretriz determinante para aprovação ou não de uma

LexEdit
CD255897493000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255897493000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Resolução Federal. Muito embora essas exigências constem do Regimento Interno do Conselho, verificamos o seu não cumprimento inclusive com certa frequência, deixando vulnerável a proposta de regulamentação aprovada e fornecendo subsídios para judicialização e redução da credibilidade e força normativa de suas Resoluções.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD255897493000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255897493000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

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

LexEdit
CD254238940200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254238940200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

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.

LexEdit
CD254238940200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254238940200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

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

LexEdit
CD254238940200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254238940200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

Estados instrumentos de governo, cria dependência da União, permite rearranjos arrecadatórios 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

LexEdit
CD254238940200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254238940200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cobalchini

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade suprimir a nova redação conferida ao art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro pela Medida Provisória nº 1.327, de 2025, restabelecendo a versão vigente anteriormente e evitando alterações que possam comprometer a estrutura federativa e a eficiência do sistema de habilitação de condutores. Essa supressão corrige uma intervenção que desloca a lógica histórica e descentralizada da execução dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica, com risco de esvaziamento das competências administrativas dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em desarmonia com o pacto federativo.

A alteração promovida pela MP introduz elementos de centralização e padronização excessiva, reinterpretando esses exames como procedimentos meramente administrativos, o que pode fragilizar a autonomia técnica estadual e gerar insegurança jurídica. Ao suprimir essa redação, preserva-se a imparcialidade pericial, o controle estatal descentralizado e a adaptação regionalizada dos serviços, alinhando-se aos princípios da subsidiariedade e da eficiência administrativa, sem criar inovação legislativa ou exigir restabelecimento expresso de texto anterior – uma vez que, pela técnica legislativa consolidada (LC nº 95, de 1998), a retirada da norma modificadora implica o retorno automático da redação anterior.

LexEdit
CD252254994600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252254994600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

Ademais, essa medida reforça a coerência sistêmica do Código de Trânsito Brasileiro, protegendo a natureza sanitária e técnica desses exames, essenciais à segurança viária e à saúde pública. A supressão evita comandos que poderiam onerar os entes federados ou gerar distorções operacionais, promovendo a transparência e a efetividade do sistema de habilitação, em consonância com os objetivos constitucionais de promoção da mobilidade segura e redução de riscos à integridade física (art. 227, CF/88).

Por fim, a emenda contribui para a manutenção do equilíbrio federativo, garantindo que as competências administrativas permaneçam com os Estados e o Distrito Federal, onde a execução localizada permite melhor adequação às realidades regionais. Assim, preserva-se a proteção ao interesse coletivo, sem ampliar competências ou introduzir comandos que possam comprometer a governança do trânsito nacional.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dr. Frederico
(PRD - MG)

LexEdit
CD252254994600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252254994600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o caput do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um ato médico pericial, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM), que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica),

LexEdit
CD253639503000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253639503000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um confisco indireto de receita estadual, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD253639503000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253639503000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD253639503000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253639503000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória e impessoal, entre as entidades, médicos e psicólogos credenciados na área de circunscrição do órgão ou entidade executivo de trânsito do respectivo Estado ou Distrito Federal, vedada a escolha do periciado, ressalvado o direito de atendimento em clínica credenciada próxima ao domicílio do condutor." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aperfeiçoar o processo de realização dos exames de aptidão física, mental e de avaliação psicológica exigidos pelos órgãos executivos de trânsito, reforçando os princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade e eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal). Ao estabelecer uma distribuição obrigatoriamente equitativa, aleatória e impessoal entre os profissionais e entidades credenciados, a proposta visa eliminar riscos de favorecimento ou concentração indevida de demandas, promovendo um sistema mais justo e transparente que atenda ao interesse público e à finalidade essencial do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997) de garantir a segurança viária.

LexEdit
CD256159521000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256159521000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

Essa medida é imperativa para assegurar a imparcialidade na alocação dos exames, evitando qualquer possibilidade de direcionamento subjetivo ou conflitos de interesse que possam comprometer a credibilidade do processo. Além disso, a equidade na distribuição otimiza o uso da rede credenciada, distribuindo a carga de trabalho de forma proporcional e sustentável entre todos os profissionais qualificados, o que contribui para a manutenção de padrões elevados de qualidade e eficiência administrativa. Tal abordagem não apenas reduz o potencial de fraudes, mas também fortalece a confiança da sociedade no sistema de habilitação de condutores, alinhando-se aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101, de 2000) ao promover o melhor aproveitamento de recursos públicos e humanos.

Outrossim, a divisão equitativa aqui pretendida encontra guarida da Resolução nº 1.636, de 2002, do Conselho Federal de Medicina[1].

Por fim, a emenda resguarda o direito de atendimento em clínica credenciada próxima ao domicílio do condutor, conciliando a impessoalidade da distribuição com a acessibilidade e a conveniência dos usuários, especialmente em regiões com dispersão geográfica. Essa ressalva atende aos princípios de razoabilidade e proporcionalidade, evitando ônus desnecessários aos condutores e garantindo que o processo de habilitação permaneça inclusivo e eficiente, sem prejuízo à segurança no trânsito. Assim, a proposta contribui para um marco regulatório mais equilibrado e moderno, em plena consonância com os objetivos de proteção à vida e à integridade física preconizados pela Constituição Federal.

[1] Disponível em: https://sistemas.cfm.org.br/normas/visualizar/resolucoes/BR/2002/1636

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dr. Frederico
(PRD - MG)

LexEdit
CD256159521000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256159521000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 8º ao art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exige condições específicas que assegurem neutralidade, rigor técnico, privacidade e segurança do periciado.

A Resolução CFM nº 1.636/2002 define o exame como ato pericial, devendo ser realizado em atividade médica exclusiva para esse procedimento, justamente para evitar influências externas, conflitos de interesse e improvisação estrutural. A avaliação psicológica segue o mesmo princípio técnico definido pelo Conselho Federal de Psicologia.

A obrigatoriedade de ambiente exclusivo impede: i. realização em CFCs, despachantes, estruturas comerciais ou ambientes que dependam da

Assinado eletronicamente, por Sen. Magno Malta

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8562524428

aprovação do candidato para manter atividade econômica; ii. improvisações em salas sem privacidade, instrumentos adequados ou controle de biossegurança; iii. pressões externas que descaracterizam o ato pericial.

Além disso, a exigência de acessibilidade universal decorre da própria natureza do exame, tendo em vista que muitos candidatos apresentam sequelas de sinistros, doenças graves ou limitações funcionais.

Além disso, pessoas com deficiência têm direito de realizar o exame com condições físicas adequadas, por isso, o espaço deve seguir a ABNT NBR 9050, que estabelece parâmetros técnicos para rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização, circulação interna e mobiliário acessível.

A presente emenda garante: integridade técnica do exame, proteção ética da perícia médica e psicológica, ambiente apropriado e seguro para o periciado, acessibilidade plena e obrigatória e prevenção contra eventual tentativa futura de permitir exames em "qualquer lugar".

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Magno Malta
(PL - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Magno Malta

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8562524428

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, fiscalização presencial, credenciamento dos profissionais e gestão territorial desses atos periciais caberão aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º As competências descritas neste artigo são indelegáveis e não poderão ser suprimidas, centralizadas ou transferidas por ato infralegal do órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 3º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União deverá observar a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos estaduais de trânsito." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo preservar a segurança viária, a saúde pública e o equilíbrio federativo no processo de avaliação dos condutores brasileiros.

A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental são etapas essenciais e obrigatórias para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação e

Assinado eletronicamente, por Sen. Magno Malta

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7373776455

constituem atos periciais de natureza sanitária, cujo impacto recai diretamente sobre a vida, a integridade física e o risco coletivo no trânsito.

Por envolverem responsabilidade técnica, fiscalização presencial, credenciamento profissional e acompanhamento contínuo, tais atividades exigem gestão territorializada. Os órgãos executivos estaduais de trânsito são, há décadas, os responsáveis diretos pela execução dessas atribuições, atuando como instâncias de controle, supervisão e inspeção dos serviços prestados.

A proposta assegura que tais competências permaneçam sob gestão estadual, em consonância com o pacto federativo e com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que veda o esvaziamento funcional de entes federados por meio de atos infralegais. Ao mesmo tempo, preserva-se a competência normativa nacional do órgão máximo executivo de trânsito da União, garantindo padronização e integração técnica em âmbito nacional.

Trata-se de medida equilibrada, necessária e alinhada ao interesse público, pois protege um componente essencial da política de segurança viária sem comprometer a coordenação nacional do Sistema Nacional de Trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Magno Malta
(PL - ES)

Assinado eletronicamente, por Sen. Magno Malta

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7373776455

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com

LexEdit
CD250615823600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250615823600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegada Ione

limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Delegada Ione

Deputada Federal

AVANTE/MG

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD250615823600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250615823600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegada Ione

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

LexEdit
CD253025972800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253025972800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Padovani

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

LexEdit
CD253025972800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253025972800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Padovani

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Padovani
(UNIÃO - PR)

LexEdit
CD253025972800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253025972800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Padovani

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. 1º-1.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal."

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à

LexEdit
CD257891227800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257891227800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Bacelar
(PV - BA)

LexEdit
CD257891227800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257891227800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bacelar

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 8º do art. 148 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. 148.** .....

.....

§ 8º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar o regime de realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo requisitos mínimos para os ambientes de execução desses procedimentos, em consonância com os princípios constitucionais da impessoalidade, moralidade e eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal). Essa medida corrige lacunas normativas que poderiam permitir improvisações ou conflitos de interesse, garantindo que esses atos periciais sejam conduzidos com a neutralidade, rigor técnico e privacidade necessários para preservar a integridade do processo de habilitação de condutores e a segurança viária coletiva.

LexEdit
CD259727988300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259727988300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

A exigência de ambientes exclusivos, conforme definido na Resolução CFM nº 1.636, de 2002, que classifica o exame como ato pericial médico, e nos princípios técnicos do Conselho Federal de Psicologia para avaliações psicológicas, impede a execução em espaços inadequados, como centros de formação de condutores (CFCs), despachantes ou estruturas comerciais cuja atividade econômica dependa da aprovação do candidato. Tal vedação elimina riscos de influências externas, pressões indevidas ou descaracterização do ato pericial, promovendo a imparcialidade e a biossegurança, enquanto evita improvisações em salas sem privacidade ou instrumentos apropriados, alinhando-se aos ditames da boa administração pública e à proteção ao usuário do serviço.

Ademais, a obrigatoriedade de acessibilidade plena, em conformidade com a ABNT NBR 9050 e a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146, de 2015), decorre da natureza inclusiva do exame, que deve ser acessível a todos os cidadãos, incluindo aqueles com deficiências ou mobilidade reduzida – frequentemente sequelados de acidentes de trânsito ou condições crônicas. Essa disposição assegura condições adequadas de acesso, circulação e uso, como rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização tátil e mobiliário adaptado, evitando ônus discriminatórios e promovendo a equidade no acesso ao direito de dirigir.

Por fim, a emenda contribui para um marco regulatório mais robusto e humano, prevenindo tentativas futuras de flexibilização indevida que permitam exames em "qualquer lugar", o que poderia comprometer a qualidade técnica e a ética profissional. Assim, reforça-se a proteção à saúde pública, a transparência do sistema e a efetividade da prevenção de riscos viários, em harmonia com os objetivos constitucionais de preservação da vida e da integridade física (art. 227, CF, de 1988), garantindo que o processo de habilitação permaneça confiável, acessível e alinhado ao interesse coletivo.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD259727988300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259727988300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 145 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. 145.** .....

.....

§ 3º Os cursos especializados de que trata este artigo terão validade de 5 (cinco) anos, sendo obrigatória a realização de curso de atualização ao término desse período, na forma da regulamentação a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade positivar em nível legal o prazo de validade dos cursos especializados de condutores, fixando-o em 5 (cinco) anos, bem como estabelecer a obrigatoriedade de atualização periódica, conferindo maior segurança jurídica, uniformidade normativa e previsibilidade a uma exigência atualmente disciplinada apenas por atos infralegais do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Os cursos especializados previstos no art. 145 do Código de Trânsito Brasileiro destinam se a condutores que exercem atividades de elevada complexidade e risco, tais como o transporte coletivo de passageiros, o transporte escolar, o transporte de produtos perigosos e a condução de veículos de emergência. Trata-se de funções que envolvem responsabilidade ampliada, com impacto direto na preservação da vida humana, na segurança viária e na proteção do meio ambiente.

LexEdit
CD250282734000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250282734000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

É incontestável que o sistema de trânsito brasileiro é dinâmico, estando em constante evolução tecnológica, normativa e operacional. Novos dispositivos de segurança veicular, alterações legislativas, avanços em técnicas de direção defensiva e protocolos de gerenciamento de risco exigem que o condutor profissional mantenha seus conhecimentos permanentemente atualizados, sob pena de defasagem técnica incompatível com a relevância da atividade desempenhada.

Ao inserir expressamente no Código de Trânsito Brasileiro o prazo de validade dos cursos e a necessidade de atualização periódica, a emenda fortalece a hierarquia normativa, reduz a dependência exclusiva de regulamentações administrativas e padroniza a exigência em todo o território nacional, evitando interpretações divergentes e insegurança para condutores, empresas e órgãos fiscalizadores.

A medida também se harmoniza com os princípios da prevenção, da eficiência administrativa e da proteção à vida, previstos na Constituição Federal, além de contribuir para a redução de acidentes, a qualificação contínua dos profissionais do trânsito e o aprimoramento das políticas públicas de segurança viária.

Dessa forma, a proposta não cria ônus desproporcional, mas sim consolida uma prática já reconhecida como necessária, conferindo-lhe respaldo legal adequado, em benefício de toda a sociedade

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD250282734000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250282734000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 155 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. 155.** A formação de condutor de veículo automotor será realizada exclusivamente por instrutor de trânsito devidamente autorizado pelo órgão executivo executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e obrigatoriamente vinculado a Centro de Formação de Condutores - CFC devidamente credenciado, que será responsável técnico, pedagógico e administrativo pela atividade de formação.

Parágrafo único. Ao aprendiz será concedida Licença para Aprendizagem de Direção Veicular - LADV emitida pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, desde que a formação ocorra no âmbito de CFC credenciado, após aprovação nos exames de aptidão física e mental, bem como no curso teórico-técnico com aproveitamento de 70% (setenta por centro) da prova teórica, que deverá conter 30 (trinta) questões e duração de 30 (trinta) minutos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade eliminar qualquer interpretação que permita a atuação de instrutor de trânsito de forma autônoma ou desvinculada de Centros de Formação de Condutores, assegurando qualidade, fiscalização, responsabilidade técnica e proteção à vida no processo de habilitação.

A redação atualmente vigente, ao admitir que o instrutor seja "pertencente ou não à entidade credenciada", abre margem para a precarização

LexEdit
CD253013268400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253013268400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

da formação, fragiliza a fiscalização pelos órgãos de trânsito e compromete a rastreabilidade das aulas, dos veículos utilizados e da responsabilidade pedagógica e administrativa.

A formação de condutores envolve atividade de alto risco, diretamente relacionada à segurança viária e à redução de sinistros, razão pela qual deve ocorrer em ambiente institucional regulado, com:

• veículos de aprendizagem com duplo comando de freio;

• controle de carga horária;

• registro das aulas;

• supervisão pedagógica;

• fiscalização permanente.

A emenda está alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente:

• Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito, ao fortalecer governança e responsabilidade institucional;

• Pilar 4 – Educação para o Trânsito, ao garantir formação estruturada e contínua;

• Pilar 6 – Normatização e Fiscalização, ao impedir que mudanças estruturais ocorram por normas infralegais.

Além disso, a proposta preserva empregos formais, evita concorrência desleal, impede a "uberização" da formação de condutores e reafirma que ensinar a dirigir não é atividade informal, mas sim serviço técnico de interesse público, cuja finalidade maior é a preservação da vida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD253013268400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253013268400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 158 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. 158.** A aprendizagem de direção veicular poderá ser realizada:

I – nos termos, horários e locais previamente estabelecidos e autorizados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II – com acompanhamento obrigatório de instrutor de trânsito devidamente autorizado pelo órgão executivo de trânsito e obrigatoriamente vinculado vinculado a CFC credenciado;

III – em veículo da categoria aprendizagem, pertencente ou vinculado a CFC credenciado, devidamente identificado e equipado com duplo comando de freio, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais 1 (um) acompanhante, vedada a presença de qualquer pessoa estranha ao processo de formação.

§ 2º É vedada a realização da aprendizagem em veículo particular que não atenda às características de veículo de aprendizagem ou que não possua duplo comando de freio.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo configura infração administrativa, sem prejuízo das sanções civis, administrativas e penais cabíveis, na forma da lei." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar que a aprendizagem de direção veicular ocorra exclusivamente em ambiente institucional, controlado e

LexEdit
CD255943017200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255943017200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

fiscalizável, prevenindo práticas informais que colocam em risco o aprendiz, terceiros e toda a coletividade.

A ausência de exigência legal expressa quanto à vinculação do instrutor ao Centro de Formação de Condutores e ao uso obrigatório de veículo de aprendizagem com duplo comando de freio abre margem para a precarização da formação, utilização de veículos particulares e atuação informal de instrutores, comprometendo a segurança viária.

A proposta está alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente:

• Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito, ao reforçar governança, controle e responsabilidade institucional;

• Pilar 4 – Educação para o Trânsito, ao garantir formação estruturada, supervisionada e de qualidade;

• Pilar 6 – Normatização e Fiscalização, ao estabelecer critérios legais claros, impedindo regulamentação precária por atos infralegais.

A aprendizagem de direção veicular é etapa crítica do processo de habilitação, devendo ser tratada como política pública de preservação da vida, e não como atividade informal ou de baixo risco.

Ao fortalecer a lei, o Congresso Nacional cumpre seu papel constitucional de legislar sobre trânsito, garantindo segurança jurídica, padronização nacional e redução de sinistros.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD255943017200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255943017200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 119, 257 a 267 e 280 a 282, ao inciso II do § 6º do art. 282 e ao art. 290; e acrescentem-se arts. 282-B, 282-C e 338-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 119.** .....

§ 1º Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem o prévio pagamento ou o depósito, judicial ou administrativo, dos valores correspondentes às infrações de trânsito cometidas, às tarifas de pedágio, estacionamento rotativo e outras tarifas e taxas públicas, bem como ao ressarcimento de danos que tiverem causado ao patrimônio público ou de particulares, independentemente da fase do processo administrativo ou judicial envolvendo a questão.

....." (NR)

"**Art. 257.** .....

.....

§ 12. O arquivamento do auto de infração originário ensejará o arquivamento do auto de infração destinado à aplicação da multa de que trata o § 8º, em qualquer fase do procedimento administrativo." (NR)

"**Art. 261.** .....

.....

§ 14. No caso de aplicação de nova penalidade de suspensão do direito de dirigir durante o cumprimento da penalidade anterior, o período de suspensão será cumulativo e terá início, automaticamente, ao final da suspensão anterior.

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 15. As fases da tramitação do processo de suspensão do direito de dirigir deverão ser registradas no Renach, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

"**Art. 263.** .....

.....

II – no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 165-A, 173, 174 e 175;

.....

§ 4º Quando a cassação se der por reincidência nos arts. 165 e 165-A, na forma do inciso II do caput, o prazo de que trata o § 2º será de quatro anos.

§ 5º No caso de cassação decorrente de condenação judicial, nos termos do inciso III do caput, o prazo para o condutor requerer sua reabilitação estabelecido na sentença prevalece sobre aquele previsto no § 2º.

§ 6º Não será instaurado o processo de cassação de que trata o inciso I do caput ao proprietário que for considerado responsável pela infração por não indicar o infrator no prazo estabelecido no § 7º do art. 257 ou caso a suspensão do direito de dirigir tenha sido aplicada à revelia do infrator por desatualização do seu endereço." (NR)

"**Art. 267.** .....

.....

§ 4º A notificação da penalidade de advertência por escrito não implicará em pontuação no prontuário do infrator e será enviada ao seu endereço.

§ 5º É nula a penalidade de multa aplicada em detrimento à penalidade de advertência quando o infrator se enquadrar nos requisitos estabelecidos no caput.

§ 6º As notificações referentes à penalidade de advertência por escrito poderão ser feitas apenas por meio eletrônico" (NR)

"**Art. 280.** .....

.....

II – caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

.....

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 7º Não será exigível a placa do veículo quando o veículo não estiver registrado ou quando se tratar de infração cometida com veículo novo ou sem a utilização de veículo, observada a regulamentação do Contran" (NR)

"**Art. 281.** .....

.....

§ 1º .....

.....

III – se o órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação não cumprir o disposto no caput do 282-A.

§ 2º O prazo para expedição da notificação da autuação referente às penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação será contado a partir da data da instauração do processo destinado à aplicação dessas penalidades, respeitado o disposto no § 10 do art. 261.

§ 3º Para fins do § 10 do art. 261, o prazo para expedição da notificação da autuação referente à penalidade de suspensão do direito de dirigir será contado a partir da data da lavratura do respectivo auto de infração.

§ 4º O auto de infração valerá como notificação da autuação quando for assinado pelo infrator ou no caso de recusa deste em assiná-lo, considerando-se, nestes casos, cumprida a expedição estabelecida no inciso II § 1º.

§ 5º A ausência do registro da infração no sistema Renainf torna sem efeito as notificações emitidas e impede a sua inserção no Renavam e no Renach, bem como sua arrecadação, enquanto perdurar tal omissão, ressalvadas as exceções estabelecidas pelo Contran." (NR)

"**Art. 281-A.** .....

Parágrafo único. O prazo para apresentação da defesa prévia ao infrator indicado na forma do § 7º do art. 257 será contado a partir da data de sua indicação pelo proprietário ou principal condutor, nos termos da regulamentação do Contran." (NR)

"**Art. 282.** .....

.....

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, a notificação será encaminhada a ele e ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

.....

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 6º .....

.....

II – no caso das demais penalidades previstas no art. 256 deste Código, da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhe der causa, respeitado o disposto no § 3º do art. 281.

....." (NR)

"**Art. 282-B.** Será considerado notificado o condutor de veículo licenciado no exterior no momento da abordagem por agente de trânsito ou pela disponibilização das notificações no site do órgão ou entidade de trânsito responsável pela notificação e/ou site de integração dessas informações, não se exigindo a expedição das notificações conforme estabelecido nos arts. 281, 282 e 282-A.

§ 1º A disposição do caput não prejudicará o direito de defesa e de recurso do proprietário ou condutor do veículo licenciado no exterior, respeitado o disposto no art. 119.

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União, diretamente ou por meio de terceiro, disponibilizará sistema centralizador do registro das infrações de trânsito de veículos licenciados no exterior por meio do Renainf, possibilitando a consulta por todos os órgãos de fiscalização de trânsito e o respectivo pagamento por parte do estrangeiro.

§ 3º Para fins de arrecadação das multas de que trata este artigo, os órgãos e entidades de trânsito coatores deverão se integrar por meio do sistema centralizador de que trata o § 2º, disponibilizando todos os meios de pagamento por meio da rede bancária nacional.

§ 4º Para assegurar o pagamento da multa de que trata o caput, o veículo poderá ser retido até a apresentação do comprovante original de quitação.

§ 5º Havendo recusa ao pagamento da multa, será aplicada a medida administrativa de remoção do veículo ao depósito.

§ 6º Os órgãos e entidades do SNT poderão integrar-se para fins de arrecadação dos valores das multas por eles aplicadas, bem como celebrar convênios ou acordos de cooperação com as repartições aduaneiras de controle de fronteira, para este fim.

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 7º Para fins de cobrança das multas de veículos licenciados no exterior, a pessoa que estiver na posse do veículo no momento da abordagem equipara-se ao proprietário do veículo.

§ 8º É garantido o direito de defesa e de recurso ao estrangeiro, devendo este utilizar a língua portuguesa em seu requerimento e indicar endereço no Brasil ou eletrônico para que possa receber as comunicações e notificações de resultado." (NR)

"**Art. 282-C.** É vedado estabelecer custos adicionais para que o proprietário, condutor ou infrator, pessoa física ou jurídica, possam ter acesso aos dados de seus veículos, infrações e processos por meio do sistema de notificação eletrônica." (NR)

"**Art. 290.** .....

.....

IV – o vencimento da multa no caso de opção pelo sistema de notificação eletrônica, realizada na forma prevista no § 1º do art. 284.

.....

§ 2º Na ocorrência da hipótese prevista no inciso III do caput, consideram-se concluídas todas as fases processuais, sem necessidade de expedição de notificações subsequentes, tornando-se exigíveis todas as penalidades previstas no CTB, na ofrma definida pelo Contran.

§ 3º O Sistema de notificação eletrônica e o Renainf deverão possibilitar o registro do encerramento da instância administrativa na forma dos incisos III e IV do caput." (NR)

"**Art. 338-A.** Até que os órgãos e entidades de que tratam os arts. 20, 21 e 24 tenham condições técnicas e operacionais para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, as competências previstas no inciso XII do caput do art. 20, no inciso XV do caput do art. 21 e no inciso XXII do caput do art. 24 poderão serão exercidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, na forma definida pelo Contran.

§ 1º Para fins do disposto no caput, o prazo para início do processo de suspensão do direito de dirigir e expedição da respectiva notificação da autuação será contado a partir do encerramento da instância administrativa do auto de infração que lhe der causa.

LexEdit
CD254459217500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

§ 2º Durante cumprimento da competência de que trata o caput, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal fará juz a cinquenta por cento do valor da multa efetivamente arrecadada, descontado o percentual de que trata o § 1º do art. 320.

§ 3º O Contran estabelecerá cronograma de, no máximo, cinco anos, a fim de que os órgãos e entidades de que tratam os arts. 20, 21 e 24 possam adotar os procedimentos necessários para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, nos termos do caput deste artigo e do § 10 do art. 261.

§ 4º Os órgãos e entidades de trânsito que já estejam aplicando a penalidade de que trata o caput deverão comunicar o fato aos respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e ao órgão máximo executivo de trânsito da União." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda promove **equidade, eficiência e segurança jurídica** no tratamento das infrações de trânsito, especialmente envolvendo veículos estrangeiros. Além disso, moderniza os procedimentos administrativos, fortalece a integração tecnológica e garante o direito de defesa, ao mesmo tempo em que endurece medidas contra infrações graves. Trata-se de um avanço necessário para assegurar maior disciplina, justiça e efetividade na aplicação da legislação de trânsito no Brasil.

Atualmente ainda restam muitas dúvidas referentes à aplicação dos dispositivos relacionados à notificação, direito de defesa, prazos decadenciais e recursai, os quais estamos buscando dirimir por meio da presente proposta, a qual tem os seguintes fundamentos:

1. **Aprimoramento da responsabilização de veículos estrangeiros**

- A proposta busca garantir que veículos licenciados no exterior não deixem o território nacional sem quitar multas, tarifas e indenizações decorrentes de infrações ou danos.

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

- Essa medida fortalece a **isonomia** entre condutores nacionais e estrangeiros, evitando a impunidade e assegurando a arrecadação de valores devidos ao poder público e a particulares.

2. **Maior segurança jurídica nos processos administrativos**

- O texto prevê regras claras sobre arquivamento de autos de infração, cumulatividade de suspensões e cassações, e prazos de reabilitação.
- Isso evita interpretações divergentes e assegura **uniformidade procedimental** em todo o Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

3. **Modernização e integração tecnológica**

- A proposta reforça o uso de sistemas como **Renach, Renainf e Renavam**, garantindo registro eletrônico das fases processuais e notificações.
- A adoção de notificações eletrônicas e centralização de dados promove **eficiência administrativa**, reduz custos e amplia a transparência.

4. **Garantia do direito de defesa**

- Apesar da simplificação dos procedimentos, o texto assegura que tanto brasileiros quanto estrangeiros tenham direito de defesa e recurso.
- A exigência de endereço no Brasil ou eletrônico para estrangeiros garante a efetividade das comunicações sem comprometer o devido processo legal.

5. **Maior rigor contra infrações graves**

- A proposta endurece regras para reincidência em infrações como dirigir sob efeito de álcool (arts. 165 e 165-A), ampliando prazos de cassação.
- Essa medida tem caráter **pedagógico e preventivo**, desestimulando condutas de alto risco.

6. **Eficiência na cobrança e arrecadação**

LexEdit
CD254459217500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

- A previsão de retenção ou remoção de veículos estrangeiros até o pagamento das multas assegura efetividade na cobrança.
- A integração com repartições aduaneiras fortalece o controle de fronteiras e a cooperação institucional.

7. **Transição organizada para novos procedimentos**

- O art. 338-A estabelece cronograma de até cinco anos para que órgãos federai, estaduais e municipais se adaptem às novas competências.
- Isso garante **implementação gradual**, evitando sobrecarga e permitindo capacitação técnica.

Diante do exposto, solicito apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD254459217500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254459217500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

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

Dê-se nova redação ao art. 155 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. 155.** A formação de condutor de veículo automotor será realizada exclusivamente por instrutor de trânsito devidamente autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e obrigatoriamente vinculado a Centro de Formação de Condutores – CFC devidamente credenciado, responsável técnico, pedagógico e administrativo pela atividade de formação.

Parágrafo único. Ao aprendiz será concedida a LADV emitida pelos órgãos executivos de trânsito ou do distrito federal, desde que a formação ocorra no âmbito de Centro de Formação de Condutores credenciado, após aprovação nos exames de aptidão física e mental e no curso teórico técnico com aproveitamento de 70% da prova teórica que deverá ter 30 questões e duração de 30 minutos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade eliminar qualquer interpretação que permita a atuação de instrutor de trânsito de forma autônoma ou desvinculada de Centros de Formação de Condutores, assegurando qualidade, fiscalização, responsabilidade técnica e proteção à vida no processo de habilitação.

A redação atualmente vigente, ao admitir que o instrutor seja "pertencente ou não à entidade credenciada", abre margem para a precarização da formação, fragiliza a fiscalização pelos órgãos de trânsito e compromete a rastreabilidade das aulas, dos veículos utilizados e da responsabilidade pedagógica e administrativa.

LexEdit
CD252894988100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252894988100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

A formação de condutores envolve atividade de alto risco, diretamente relacionada à segurança viária e à redução de sinistros, razão pela qual deve ocorrer em ambiente institucional regulado, com:

- veículos de aprendizagem com duplo comando de freio;
- controle de carga horária;
- registro das aulas;
- supervisão pedagógica;
- fiscalização permanente.

A emenda está alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente:

- Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito, ao fortalecer governança e responsabilidade institucional;
- Pilar 4 – Educação para o Trânsito, ao garantir formação estruturada e contínua;
- Pilar 6 – Normatização e Fiscalização, ao impedir que mudanças estruturais ocorram por normas infralegais.

Além disso, a proposta preserva empregos formais, evita concorrência desleal, impede a "uberização" da formação de condutores e reafirma que ensinar a dirigir não é atividade informal, mas sim serviço técnico de interesse público, cuja finalidade maior é a preservação da vida.

LexEdit
CD252894988100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252894988100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD252894988100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252894988100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao art. 140 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. 140.** A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada por meio de exames que deverão ser realizados no órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, e o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser penalmente imputável;

II – saber ler e escrever;

III – possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

§ 1º As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH que deverá ser aberto de forma presencial nos órgãos executivos de trânsito dos estados ou do distrito federal.

§ 2º O cadastramento, a conferência e a validação dos dados do candidato no RENACH poderão ser realizados diretamente pelos Centros de Formação de Condutores – CFCs, desde que credenciados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os critérios de segurança da informação, rastreabilidade, responsabilidade técnica e fiscalização permanente.

§ 3º A delegação prevista no § 2º não afasta a responsabilidade do órgão executivo de trânsito, que deverá manter mecanismos de auditoria, controle, supervisão e validação dos atos praticados, garantindo a integridade dos dados, a proteção contra fraudes e a segurança do processo de habilitação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer o processo de habilitação, conferindo segurança jurídica, eficiência administrativa e

LexEdit
CD253137185600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253137185600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

padronização nacional, sem afastar a competência constitucional e legal dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Os Centros de Formação de Condutores (CFCs) já atuam como agentes essenciais do Sistema Nacional de Trânsito, possuindo infraestrutura, pessoal qualificado, controle biométrico e histórico de fiscalização permanente. Permitir, por lei, a delegação controlada do cadastramento de dados no RENACH evita improvisações normativas infralegais, reduz filas, descentraliza o atendimento ao cidadão e reforça a rastreabilidade dos atos administrativos.

A proposta está integralmente alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente aos seguintes pilares:

- Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito: fortalece governança, controle e responsabilidade institucional;
- Pilar 4 – Educação para o Trânsito: valoriza a formação estruturada e técnica dos condutores;
- Pilar 6 – Normatização e Fiscalização: garante que mudanças estruturais ocorram por meio de lei, e não por atos infralegais.

Além disso, a emenda previne fraudes, protege dados sensíveis, evita a precarização do processo de habilitação e reafirma que ensinar a dirigir é atividade técnica, regulada e de interesse público, diretamente relacionada à preservação da vida.

Por fim, ao estabelecer critérios claros de delegação, fiscalização e responsabilidade, o Congresso Nacional exerce seu papel constitucional de legislar sobre trânsito, promovendo modernização com responsabilidade e foco na redução de sinistros.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD253137185600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253137185600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 5º 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.** .....

.....

§ 5º Os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo – EAR, terão prazo máximo de validade de cinco anos da Carteira Nacional de Habilitação em razão da maior exposição ao risco, da finalidade profissional da condução e das características operacionais do veículo utilizado.(NR)

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva ao Art. 147 da Medida Provisória nº 1.327/2025 visa estabelecer uma exceção ao prazo máximo de validade de cinco anos da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para os condutores que exercem Atividade Remunerada (EAR).

Embora a Lei nº 14.071/2020 tenha fixado o prazo de 10 anos, a natureza profissional da condução na modalidade EAR impõe riscos significativamente superiores aos enfrentados por motoristas não profissionais, o que exige um tratamento diferenciado e uma periodicidade de avaliação mais rigorosa.

Os condutores EAR estão submetidos a condições que aumentam o risco, como a **maior exposição temporal** diária, permanecendo por longos períodos na condução, o que acarreta um desgaste físico, mental e cognitivo mais acelerado que o de condutores comuns. Além disso, a **finalidade profissional da direção** torna a condução um instrumento de trabalho essencial, elevando a responsabilidade, a carga de estresse e a probabilidade de fadiga crônica;

LexEdit
CD256863534200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256863534200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

motoristas profissionais, inclusive, apresentam maior prevalência de doenças cardiovasculares, distúrbios do sono, desgaste osteomuscular e transtornos de atenção, que são fatores clinicamente associados ao aumento de sinistros.

A **dimensão do veículo** é outro fator crítico, uma vez que veículos utilizados para transporte de carga ou passageiros possuem massa, dimensões e dinâmica de manobra superiores às de veículos leves, **ampliando o potencial de dano em caso de sinistro** e exigindo maior rigor na avaliação periódica da aptidão psicomotora. Especificamente, o **transporte de passageiros** envolve diretamente a **segurança coletiva** e de terceiros, demandando maior exigência de vigilância, reflexo e estabilidade emocional.

O prazo uniforme de 10 anos, aplicado indistintamente a condutores comuns e profissionais, ignora tais peculiaridades, compromete a política de prevenção, e reduz a capacidade do Estado de identificar alterações clínicas ao longo do tempo. Assim, a presente emenda busca restabelecer coerência técnica, garantindo que os motoristas EAR estejam sujeitos a periodicidade específica, definida por regulamentação do Contran, em razão do risco ampliado e da responsabilidade coletiva envolvida, de forma a assegurar a proteção à sociedade e a preservação da vida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD256863534200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256863534200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 147, ao inciso II do § 2º do art. 147, ao § 3º do art. 147, aos incisos I a IV do § 3º do art. 147, ao *caput* do § 4º do art. 147, ao § 6º do art. 148, aos incisos I a III do § 6º do art. 148, aos §§ 7º e 8º do art. 148, ao *caput* do § 10 do art. 159 e ao § 7º do art. 268-A, 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.** .....

.....

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação e a Autorização para Conduzir Ciclomotor terão validade baseada no resultado dos exames de saúde que poderão ser de:

.....

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos; assim como para todos os condutores que exercem atividade remunerada; e

.....

§ 3º Os exames de saúde para o tráfego previstos no inciso I, serão exigidos:

I – para os candidatos à 1ª habilitação;

II – nos processos de adição ou modificação da categoria pretendida;

III – nos processos de inclusão da pretensão ao Exercício da atividade remunerada (EAR);

IV – em todas as renovações da CNH respeitados os Prazos estabelecidos no § 2º.

§ 4º Os exames de aptidão física e mental serão renováveis, observada a periodicidade prevista no § 2º, a qual, excepcionalmente, poderá ser reduzida, mediante recomendação do médico perito responsável (quando houver indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença) ou ainda por psicólogo perito responsável (quando identificar transtornos; doenças emocionais, ou problemas de comportamento) em ambos os casos, devendo estar

LexEdit
CD256920672600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

comprovada a potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária.

.....” (NR)

“**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores:

I – com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, reconhecida e registrada pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do CONTRAN;

II – credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal; observados os regramentos da Lei nº 14.133/2021; respeitadas ainda, as exigências das Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Trânsito, do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia inerentes ao exercício da atividade pericial proposta;

III – a listagem dos credenciados deve ser informada anualmente ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União para cadastramento no Aplicativo CNH BRASIL.

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observados os critérios de viabilidade econômica e financeira e distribuição da demanda de cada Estado, em observância ao que preceitua o artigo 79 da Lei nº 14.133/202.

§ 8º Deverá ser atribuído como critério entre as entidades credenciadas o agendamento e distribuição equitativa da demanda por município; em observância aos princípios da impessoalidade inerente à atividade pericial” (NR)

“**Art. 159.** .....

.....

§ 10. Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o art. 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física, mental e avaliação psicológica.

LexEdit
CD256920672600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

.....” (NR)

“**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de saúde previstos no inciso I do mesmo artigo..

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta pela presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais e legais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o art. 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Com as modificações apresentadas, também se busca a adequação e observação de normas específicas inerentes ao exercício das atividades periciais da Medicina e Psicologia do Tráfego, haja vista que tais exames, dentro do contexto do trânsito são importantes instrumentos de controle e garantia da segurança viária.

Por outro lado, as modificações apresentadas fundamentam-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola, inclusive, a lei que rege as contratações públicas, além do que descaracteriza por completo a natureza pericial e a

LexEdit
CD256920672600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

finalidade das atividades, qual seja: assegurar ao cidadão e à sociedade que o condutor habilitado tem saúde suficiente para não comprometer a segurança viária.

O conhecido exame de aptidão física e mental não se trata de uma simples consulta. Na verdade é um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. **Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo**. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade técnica), Suporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Já o ato psicológico é uma perícia psicológica direcionada a responder demanda legal específica. É um processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos - reconhecidas pela Psicologia. No contexto do trânsito, ela deve ser realizada por psicóloga(o) qualificada(o) no assunto, ou seja, com a devida especialidade.

O processo segue uma sequência lógica de etapas para garantir rigor. A Avaliação Psicológica coleta dados por múltiplas fontes tais como: entrevistas, aplicação de testes (instrumentos psicológicos científicos para avaliar personalidade, inteligência, atenção, memória e possíveis transtornos, etc.), análise documental, rapport e dinâmica de grupo, além da observação do indivíduo para registro do comportamento.

Além de tudo isso, o psicólogo especialista elabora um documento psicológico resultante do processo pericial, seja atestado psicológico ou

LexEdit
CD256920672600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

laudo psicológico, correlacionando todos os dados coletados. Este documento, estruturado de forma clara, deve conter todos os elementos.

Portanto, a validade da perícia psicológica repousa sobre pilares éticos rigorosos, que se assemelham aos da perícia médica, quais sejam:

· Imparcialidade e Objetividade: O perito deve ser neutro, baseando-se apenas em evidências. Pressões para que o laudo favoreça uma parte são um dilema ético grave.

· Limites da Confidencialidade: Diferente da terapia, o sigilo no contexto da avaliação psicológica no trânsito não é absoluto. As informações devem ser alimentadas no sistema RENACH e o avaliado deve ser informado sobre isso.

· Competência Profissional: O psicólogo deve atuar apenas dentro dos limites de sua expertise e usar métodos cientificamente reconhecidos.

· Compromisso com a Verdade Técnica: O laudo e o atestado psicológico são instrumentos para comprovar a aptidão do cidadão para assumir a condição de condutor de veículo sem comprometer a segurança viária.

Por isso pode-se dizer que, tanto o médico quanto o psicólogo do tráfego não prestam serviços ao cidadão individualmente. O serviço que prestam em avaliar o cidadão, na verdade o fazem em defesa da sociedade, com o fim de proporcionar um trânsito com saúde e segurança.

Em resumo, os atos periciais de saúde do tráfego (médico e psicológico) são procedimentos técnicos complexos que aplicam o conhecimento da ciência de saúde aplicada ao trânsito. Seu produto final, o laudo ou atestado, é uma prova técnica que pode influenciar a segurança viária; os peritos precisam estar protegidos de questões mercadológicas e possibilidade de sofrerem influência na tomada de decisões.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM e da FENAPSI como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes

LexEdit
CD256920672600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e psicológica; além de desconsiderar as diferenças de estrutura e custo operacional entre as regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços.

A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRANS e convênios municipais.

Vale salientar que não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação quase que completa da Medida Provisória 1327/2025; em face da necessidade de manutenção do equilíbrio federativo, além de preservar a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica do CFM e do CFP; além da referência econômica apresentada pela FENAPSI e CBHPM.

Prestando serviços à sociedade e seguindo marcos regulatórios específicos com necessidade de controle administrativo e operacional por parte dos entes estatais, mister se faz a observância da Lei nº 14.133/2021; da sustentabilidade econômica da rede pericial, da proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais e garantidoras da segurança viária.

LexEdit
CD256920672600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD256920672600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256920672600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148, aos incisos I e II do § 6º do art. 148 e ao § 8º do art. 148, 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. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores; com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, reconhecida e registrada pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do CONTRAN:

I – as entidades e profissionais serão autorizados a atuar mediante processo de credenciamento junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal; observados os regramentos da Lei nº 14.133/2021 bem como as exigências das Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Trânsito, do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia inerentes ao exercício da atividade pericial proposta;

II – a listagem dos credenciados deve ser informada anualmente ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União para cadastramento no Aplicativo CNH BRASIL.

.....

§ 8º Deverá ser atribuído como critério de distribuição da demanda por município entre as entidades credenciadas o agendamento e distribuição equitativa; em observância aos princípios da proporcionalidade, impessoalidade e isonomia inerentes à atividade pericial no contexto do trânsito." (NR)

LexEdit
CD253840535300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253840535300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais e legais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o art. 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

A alteração sugerida para o § 6º visa preservar o Pacto Federativo e respeitar a organização do Sistema Nacional de Trânsito entre os entes que o compõe. Visa também adequar os termos da Medida Provisória à legislação de regência das contratações públicas bem como às normas reguladoras do Conselho Federal de Medicina e do Conselho Federal de Psicologia, que estabelecem como essas atividades precisam ser prestadas.

Já no que concerne à inclusão do § 8º ao artigo 148, visa-se estabelecer o tratamento isonômico e equitativo entre os credenciados, de modo a proporcionar igualdade entre os prestadores de serviço de uma mesma localidade.

O exame de aptidão física e mental não se trata de um simples "exame de vista"; da mesma forma, a avaliação psicológica não é apenas "psicotécnico", ambas as atividades se revestem de natureza **pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas; devendo ser protegidos de conflitos de interesse e apelos do mercado. O perito de tráfego presta serviços à coletividade, por delegação dos Departamentos Estaduais de Trânsito.

Com as modificações apresentadas, busca-se primordialmente a preservação da vida, haja vista que a avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental, caso respeitadas todas as normas estabelecidas pelos Conselhos de

LexEdit
CD253840535300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253840535300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Psicologia e Medicina respectivamente, se prestam à finalidade de atuarem como instrumentos de controle da saúde no trânsito.

Prestando serviços à sociedade e seguindo marcos regulatórios específicos com necessidade de controle administrativo e operacional por parte dos entes estatais, mister se faz a observância da Lei nº 14.133/2021; além das normas específicas que garantem o alcance da finalidade almejada com a existência dos exames.

Se faz necessário uma norma que respeite, também, as regras estabelecidas pelos conselhos e entidades científicas que representam a saúde no tráfego, para estabelecer critérios de distribuição que garanta a isonomia e igualdade entre as entidades credenciadas, ou seja, **a divisão equitativa da demanda, já que tratarão de contratações paralelas e não excludentes, esse critério de regulação da demanda precisa ser preservado, à luz dos preceitos normativos vigentes.**

Por isso, impõe-se a inclusão do parágrafo sugerido pela presente demanda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD253840535300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253840535300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 147 e ao inciso II do § 2º do art. 147, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação e a Autorização para Conduzir Ciclomotor terão validade baseada no resultado dos exames de saúde que poderão ser de:

.....

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos; assim como para todos os condutores que exercem atividade remunerada; e

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta pela presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais e legais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o art. 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

LexEdit
CD255238295300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255238295300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Com as modificações apresentadas, também se busca a proteção da vida, haja vista a comprovação do adoecimento físico, mental e emocional dos motoristas profissionais; fato que requer a diminuição do tempo para necessidade de nova avaliação quando se tratarem de cadastros de condutores que exercem atividade remunerada.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação desse ponto específico da Medida Provisória 1327/2025; em face da necessidade de garantir a preservação da vida.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD255238295300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255238295300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071/2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD255843238100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255843238100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao art. 158 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. 158.** A aprendizagem de direção veicular somente poderá ser realizada:

I – nos termos, horários e locais previamente estabelecidos e autorizados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II – com acompanhamento obrigatório de instrutor de trânsito devidamente autorizado pelo órgão executivo de trânsito e obrigatoriamente vinculado a Centro de Formação de Condutores – CFC credenciado

III – em veículo da categoria aprendizagem, pertencente ou vinculado a Centro de Formação de Condutores credenciado, devidamente identificado e equipado com duplo comando de freio, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante, vedada a presença de qualquer pessoa estranha ao processo de formação.

§ 2º É vedada a realização da aprendizagem em veículo particular que não atenda às características de veículo de aprendizagem ou que não possua duplo comando de freio.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo configura infração administrativa, sem prejuízo das sanções civis, administrativas e penais cabíveis, na forma da lei." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar que a aprendizagem de direção veicular ocorra exclusivamente em ambiente institucional, controlado e fiscalizável, prevenindo práticas informais que colocam em risco o aprendiz, terceiros e toda a coletividade.

LexEdit
CD256080369000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256080369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

A ausência de exigência legal expressa quanto à vinculação do instrutor ao Centro de Formação de Condutores e ao uso obrigatório de veículo de aprendizagem com duplo comando de freio abre margem para a precarização da formação, utilização de veículos particulares e atuação informal de instrutores, comprometendo a segurança viária.

A proposta está alinhada ao PNATRANS 2025, especialmente:

· Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito, ao reforçar governança, controle e responsabilidade institucional;

· Pilar 4 – Educação para o Trânsito, ao garantir formação estruturada, supervisionada e de qualidade;

· Pilar 6 – Normatização e Fiscalização, ao estabelecer critérios legais claros, impedindo regulamentação precária por atos infralegais.

A aprendizagem de direção veicular é etapa crítica do processo de habilitação, devendo ser tratada como política pública de preservação da vida, e não como atividade informal ou de baixo risco.

Ao fortalecer a lei, o Congresso Nacional cumpre seu papel constitucional de legislar sobre trânsito, garantindo segurança jurídica, padronização nacional e redução de sinistros.

LexEdit
CD256080369000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256080369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD256080369000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256080369000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 147, aos incisos I a IV do § 3º do art. 147 e ao *caput* do § 4º 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.** .....

.....

§ 3º Os exames de saúde para o tráfego previstos no inciso I, serão exigidos:

I – para os candidatos à 1ª habilitação;

II – nos processos de adição ou modificação da categoria pretendida;

III – nos processos de inclusão da pretensão ao Exercício da atividade remunerada (EAR);

IV – em todas as renovações da CNH respeitados os Prazos estabelecidos no § 2º.

§ 4º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão renováveis, observada a periodicidade prevista no § 2º do presente artigo, a qual, excepcionalmente, poderá ser reduzida, mediante recomendação do médico perito responsável (quando houver indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença) ou ainda por psicólogo perito responsável (quando identificar transtornos; doenças emocionais, ou problemas de comportamento) em ambos os casos, devendo estar comprovada a potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta pela presente emenda visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

LexEdit
CD256865293300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256865293300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais e legais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o art. 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Com as modificações apresentadas, busca-se primordialmente a preservação da vida, haja vista que a avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental, caso respeitadas todas as normas estabelecidas pelos Conselhos de Psicologia e Medicina respectivamente, se prestam à finalidade de atuarem como instrumentos de controle da saúde no trânsito.

Existe ciência fundamentado a existência dessa atividades no contexto do trânsito! Sabe-se da existência de um pacto internacional para preservação da vida, firmado com a Organização das Nações Unidas para redução de mortes no trânsito,de forma que é no mínimo contraditório, que o Brasil retire do contexto, ou diminua a frequência da necessidade dos exames de saúde.

Pesquisas revelam que existe comprovado adoecimento precoce, físico, mental e emocional dos brasileiros, de forma que é fundamental a maior frequência da realização dos exames de saúde; dotando os profissionais peritos de autonomia para tecnicamente fundamentarem a necessidade de diminuição da periodicidade da CNH.

Prestando serviços à sociedade e seguindo marcos regulatórios conseguir-se-á implementar maior garantia à preservação da segurança viária.

O investimento mínimo nos exames de saúde no tráfego é plenamente justificável ante a finalidade a que se prestam! As mortes e mutilações no trânsito constituem-se em fatores de grande impacto para a saúde e previdência do Brasil, por isso é importante a sua manutenção para no contexto da concessão da CNH.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)

LexEdit
CD256865293300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256865293300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se à ementa e ao art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

"Inclua-se no Art. 1º da Medida Provisória, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, o seguinte Art. 22-A:Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro."

"**Art. 1º "Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo. § 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições. § 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.' A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental,

LexEdit
CD254975259700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975259700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benes Leocádio

reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Benes Leocádio
(UNIÃO - RN)

LexEdit
CD254975259700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254975259700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Benes Leocádio

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa conferir tratamento legal expresso e adequado à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental exigidos para a habilitação de condutores, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, indispensáveis à segurança viária e à proteção do interesse coletivo. Essa qualificação corrige vazio normativo que tem permitido reinterpretações infralegais, sujeitando esses procedimentos a centralização excessiva ou padronização descontextualizada, o que pode comprometer sua efetividade e alinhamento com a realidade sanitária regional.

LexEdit
CD259551952000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259551952000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

Ao explicitar a competência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para a execução, fiscalização presencial, credenciamento e gestão territorial, a emenda respeita o pacto federativo, reconhecendo a capacidade dos entes subnacionais para gerir serviços essenciais com proximidade e conhecimento local. Essa atribuição clara reforça a autonomia técnica estadual, evitando sobreposições desnecessárias e garantindo que a aplicação dos exames considere as particularidades epidemiológicas, geográficas e operacionais de cada circunscrição, em benefício da qualidade pericial e da segurança no trânsito.

Ademais, ao delimitar o papel normativo da União à observância da natureza sanitária e pericial das avaliações, com preservação do caráter regionalizado, a proposta assegura coerência sistêmica e segurança jurídica ao marco regulatório do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997). Tal equilíbrio previne distorções que poderiam fragilizar o controle estatal sobre procedimentos críticos para a prevenção de acidentes e a proteção à vida, alinhando-se aos princípios da subsidiariedade e da eficiência administrativa.

Por fim, a emenda contribui para um sistema mais robusto e equilibrado, fortalecendo a imparcialidade pericial, a transparência institucional e a efetividade das políticas de mobilidade segura. Ao valorizar a dimensão sanitária desses atos, reforça-se o compromisso com a saúde pública e a preservação da integridade física dos usuários das vias, em harmonia com os objetivos constitucionais de redução de riscos e promoção do bem-estar coletivo no contexto viário nacional.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dr. Frederico
(PRD - MG)

LexEdit
CD259551952000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259551952000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** 147. O candidato à habilitação se submeterá aos seguintes exames realizados diretamente pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal ou por entidade pública ou privada por delegatária:

I – exame médico realizado por profissional com titulação de especialista em medicina do tráfego e avaliação psicológica realizada por profissional especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional;

II – escrito, sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros e segurança no trânsito;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se, após a realização de curso prático a ser realizado na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§ 1º Os exames descritos no inciso I do caput são de natureza pericial, devendo ser realizados mediante distribuição randômica e equitativa, observada a base territorial da entidade credenciada.

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação e a Autorização para Conduzir Ciclomotor deverá ser renovada mediante realização dos exames descritos no inciso I do caput a cada:

I – dez anos, para condutores com idade inferior a cinquenta anos ou portadores de doenças que possam comprometer a segurança no trânsito, conforme normativa dos conselhos profissionais;

II – cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos ou portadores de doenças que

LexEdit
CD253176337100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253176337100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

possam comprometer a segurança no trânsito, conforme normativa dos conselhos profissionais; e

III – três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos ou portadores de doenças que possam comprometer a segurança no trânsito, conforme normativa dos conselhos profissionais.

§ 3º Serão dispensados dos exames previstos no inciso I do caput os aviadores que tenham sido aprovados em avaliações de idêntica natureza realizados na forma estabelecida pela agência reguladora da aviação civil.’.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.327/2025 tem por objetivo aperfeiçoar o regime jurídico dos exames exigidos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, conferindo maior densidade normativa às disposições do artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro, com foco direto na preservação da segurança do trânsito, bem jurídico de estatura constitucional e de inequívoco interesse coletivo.

A proposta parte do reconhecimento de que os exames de aptidão física, mental e psicológica não se confundem com meros atos administrativos ordinários, mas possuem natureza eminentemente pericial, destinando-se a aferir, de forma técnica e imparcial, a capacidade do indivíduo para conduzir veículo automotor sem risco relevante à coletividade.

Essa compreensão é reforçada ao explicitar, no § 1º-A, a exigência de distribuição randômica e equitativa dos exames, observada a base territorial da entidade credenciada, medida que mitiga conflitos de interesse, reduz assimetrias indevidas e fortalece a credibilidade do sistema de habilitação, elementos essenciais para a efetividade das políticas de segurança viária

A exigência de que os exames sejam realizados por profissionais especialistas em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, com titulação conferida pelos respectivos conselhos profissionais, reforça o caráter técnico-científico das avaliações e afasta soluções meramente formais ou automatizadas,

LexEdit
CD253176337100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253176337100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

que não dialogam com a complexidade dos fatores humanos envolvidos na condução veicular.

A literatura técnica e a experiência administrativa demonstram que condições clínicas e psicológicas impactam diretamente o tempo de reação, a capacidade de julgamento, o controle emocional e a percepção de risco, aspectos decisivos para a prevenção de sinistros de trânsito.

No mesmo sentido, a emenda propõe o ajuste dos prazos de renovação da habilitação, mantendo a lógica etária já adotada pelo legislador, mas explicitando a possibilidade de encurtamento dos intervalos quando houver doenças ou condições que possam comprometer a segurança no trânsito, conforme parâmetros técnicos definidos pelos conselhos profissionais.

Essa previsão reforça o princípio da prevenção, estruturante das políticas públicas de trânsito, ao permitir intervenções proporcionais e individualizadas sempre que identificados riscos concretos à condução segura

A dispensa dos exames para aviadores, quando submetidos a avaliações de idêntica natureza pela autoridade aeronáutica competente, observa o princípio da racionalidade administrativa e da equivalência técnica, evitando duplicidades desnecessárias sem prejuízo à segurança viária.

Trata-se de hipótese restrita, fundada em critérios objetivos e na presunção de rigor técnico dos exames realizados no âmbito da aviação civil, setor historicamente orientado por padrões elevados de segurança.

De forma geral, a emenda não promove retrocessos nem flexibilizações incompatíveis com a proteção da vida e da integridade física no trânsito. Ao contrário, reafirma o papel central dos exames periciais como instrumentos de prevenção, fortalece a imparcialidade do sistema, valoriza a especialização profissional e assegura que a renovação da habilitação continue condicionada à efetiva aptidão do condutor.

Com isso, contribui para a redução de acidentes, para o aprimoramento da política nacional de trânsito e para a concretização do dever

LexEdit
CD253176337100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253176337100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

estatal de promover um trânsito seguro, conforme preconizado pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela Constituição da República.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputada Rosângela Reis
(PL - MG)
Deputada

LexEdit
CD253176337100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253176337100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Art.148.....

§ 1º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, cuja permissão administrativa será conferida pelos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal após respectivo estudo de viabilidade econômica.

§ 2º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixado pelos respectivos órgãos executivos de trânsito do Estado e do Distrito Federal, consoante diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito e resguardado o equilíbrio econômico-financeiro.'."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1.327/2025 visa aperfeiçoar a disciplina normativa relativa à realização dos exames de aptidão física, mental e de avaliação psicológica previstos no artigo 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, conferindo maior coerência técnico-jurídica ao modelo institucional responsável pela habilitação de condutores e reforçando os mecanismos de promoção da segurança viária.

Em primeiro lugar, a proposta reafirma que os exames constituem atos periciais especializados, cuja finalidade primordial é aferir, com rigor técnico

LexEdit
CD254165212800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254165212800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

e independência, a capacidade do indivíduo para conduzir veículo automotor de forma segura.

Ao exigir que tais avaliações sejam realizadas por médicos e psicólogos com titulação específica em medicina do tráfego e psicologia do trânsito, devidamente reconhecida pelos respectivos conselhos profissionais, a emenda fortalece o caráter científico das perícias e assegura que fatores clínicos, cognitivos e comportamentais relevantes à condução veicular sejam analisados por profissionais tecnicamente habilitados, em consonância com as melhores práticas nacionais e internacionais em segurança no trânsito

A atribuição da permissão administrativa aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, condicionada à realização de prévio estudo de viabilidade econômica, decorre do reconhecimento de que a execução material dessas atividades periciais está intrinsecamente ligada às realidades territoriais, demográficas e operacionais locais.

Trata-se de opção normativa alinhada ao modelo de federalismo cooperativo, no qual a União estabelece diretrizes gerais, cabendo aos entes subnacionais a implementação concreta das políticas públicas, de forma ajustada às suas capacidades institucionais e às demandas regionais, sem prejuízo da uniformidade mínima necessária à segurança do sistema.

Sob a perspectiva da segurança viária, o estudo de viabilidade econômica assume papel central, na medida em que evita tanto a concentração excessiva quanto a escassez de prestadores de serviços periciais, situações que podem comprometer a qualidade das avaliações, estimular práticas inadequadas ou induzir a soluções meramente formais, dissociadas do efetivo controle da aptidão dos condutores.

A adequada distribuição territorial dos profissionais credenciados contribui para a regularidade do sistema, para a redução de gargalos operacionais e para a preservação da imparcialidade das perícias, elementos indispensáveis à prevenção de acidentes de trânsito.

No que se refere ao § 7º proposto, a fixação dos valores dos exames como preço público definido pelos órgãos executivos estaduais e distrital,

LexEdit
CD254165212800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254165212800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

observadas as diretrizes do Conselho Nacional de Trânsito, confere maior racionalidade regulatória ao modelo.

A descentralização da definição tarifária permite que os valores reflitam os custos reais da prestação do serviço em cada unidade federativa, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro da atividade pericial e, por consequência, a manutenção de padrões técnicos adequados de avaliação. A ausência de equilíbrio econômico-financeiro tende a gerar efeitos deletérios à segurança do trânsito, seja pela precarização dos serviços, seja pela redução da disponibilidade de profissionais qualificados.

Importa destacar que a emenda não fragiliza o papel normativo do CONTRAN, que permanece responsável pela fixação de diretrizes gerais, garantindo a necessária harmonização nacional do sistema. O que se propõe é a adequada repartição de competências, de modo a conciliar uniformidade normativa, eficiência administrativa e efetividade das políticas de segurança viária.

Assim, a proposta de emenda ao artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro fortalece o modelo técnico-pericial de habilitação, prestigia a especialização profissional, respeita o pacto federativo e contribui para a redução de riscos no trânsito, reafirmando o compromisso do legislador com a proteção da vida, da integridade física e da segurança de todos os usuários das vias públicas.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputada Rosângela Reis
(PL - MG)
Deputada

LexEdit
CD254165212800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254165212800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rosângela Reis

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

Acrescente-se art. 0 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 0.** Suprima-se o art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória 1327/2025."

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa suprimir a proposta de alteração do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme contido no texto da Medida Provisória nº 1327/2025.

O Art. 147 do CTB trata dos requisitos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), notadamente os exames de aptidão física e mental. A proposta da MP 1327/2025 de modificar este artigo merece uma análise crítica quanto ao seu impacto na segurança viária.

O exame de aptidão física e mental é um instrumento crucial para a triagem de condutores com condições de saúde (visuais, auditivas, motoras ou psicológicas) que possam comprometer a sua capacidade de dirigir com segurança.

A mitigação ou flexibilização dos requisitos atuais pode levar à permanência ou ingresso de motoristas com risco elevado de sinistros de trânsito, colocando em perigo a vida do próprio condutor, de passageiros, pedestres e demais usuários da via.

LexEdit
CD254107189100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254107189100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Allan Garcês

Deputado Federal Allan Garcês (PP/MA)

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Allan Garcês
(PP - MA)
deputado

LexEdit
CD254107189100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254107189100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Allan Garcês

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, e ficará dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. (NR).

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao manter a ressalva no §7º do art. 268-A, a emenda reforça avanço trazido pela Medida, ao dispensar de procedimentos burocráticos para o bom condutor, mas acrescenta a necessidade de se excetuar os procedimentos essenciais de segurança viária: os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica. Esses exames são indispensáveis para atestar que o condutor ainda possui as condições de saúde necessárias para dirigir, independentemente de seu histórico de multas.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Allan Garcês
(PP - MA)

LexEdit
CD254211264400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254211264400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Allan Garcês

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 147 e ao inciso V do *caput* do art. 147, 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. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se, a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir:

I – .....

.....

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 elevar o 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.

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

LexEdit
CD250112364400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250112364400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

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:

I - Gestão da Segurança no Trânsito

A proposta fortalece a governança do sistema de trânsito ao conferir maior controle institucional ao processo de habilitação de condutores, etapa estratégica para a prevenção de sinistros. Ao vincular o exame prático de direção exclusivamente a veículos de aprendizagem pertencentes a Centros de Formação de Condutores devidamente credenciados, a emenda reduz a fragmentação de responsabilidades, assegura rastreabilidade dos procedimentos e amplia a capacidade de supervisão pelos órgãos executivos de trânsito. Essa medida contribui para a consolidação de um modelo de gestão baseado em padrões nacionais, previsibilidade normativa e responsabilização clara dos agentes envolvidos.

II - Vias Seguras

Embora direcionada ao processo de habilitação, a emenda produz efeitos diretos sobre a segurança das vias ao reduzir a probabilidade de ocorrências durante a realização dos exames práticos, que ocorrem em ambientes reais de circulação urbana. A exigência de veículos com duplo comando de freio mitiga riscos imediatos a pedestres, ciclistas e demais usuários da via, especialmente em

LexEdit
CD250112364400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250112364400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

áreas com maior complexidade viária. Dessa forma, a proposta contribui para a criação de um ambiente viário mais seguro, mesmo em situações transitórias de avaliação de condutores em formação.

III - Segurança Veicular

A emenda reforça o princípio da segurança veicular ao estabelecer requisito técnico mínimo de segurança ativa para a realização do exame prático de direção. O duplo comando de freio constitui equipamento essencial para a prevenção de sinistros, pois permite a intervenção imediata do examinador diante de falhas operacionais do candidato. Ao afastar a utilização de veículos particulares comuns, sem adaptações técnicas, a proposta eleva o padrão de segurança da frota utilizada no processo de habilitação, alinhando-se às diretrizes do PNATRANS voltadas à redução de riscos associados a falhas humanas.

IV - Educação para o Trânsito

A qualificação do ambiente de avaliação do candidato integra o processo educativo para a formação de condutores responsáveis. A utilização de veículos de aprendizagem adequadamente equipados reforça a pedagogia da condução segura, transmite ao candidato a importância do respeito às normas técnicas e contribui para uma avaliação mais justa, padronizada e orientada à prevenção. Assim, a proposta fortalece o caráter formativo do exame prático, alinhando-o às diretrizes de educação para o trânsito previsto no PNATRANS.

V - Atendimento às Vítimas

De forma indireta, a proposta contribui para a redução da demanda por atendimento às vítimas de sinistros de trânsito, ao atuar preventivamente em uma etapa crítica do processo de formação de condutores. A mitigação de riscos durante os exames práticos diminui a probabilidade de ocorrências com lesões corporais, protegendo candidatos, examinadores e terceiros. Ao priorizar a prevenção, a emenda se alinha à lógica sistêmica do PNATRANS, que busca reduzir tanto a incidência quanto a gravidade dos sinistros.

VI - Normatização e Fiscalização

LexEdit
CD250112364400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250112364400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

Ao eliminar lacunas interpretativas existentes na legislação, a emenda confere maior segurança jurídica e facilita a atuação fiscalizatória dos órgãos de trânsito. A definição expressa do tipo de veículo apto à realização do exame prático permite fiscalização objetiva, uniforme e eficiente, reduzindo divergências de entendimento entre entes federativos. Essa padronização normativa fortalece a coerência do sistema nacional de trânsito e assegura maior efetividade às políticas públicas de segurança viária.

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.

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

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD250112364400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250112364400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 156 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. 156.** O credenciamento, a fiscalização, a suspensão e o descredenciamento dos **Centros de Formação de Condutores – CFC** e dos profissionais que atuam na formação de condutores **obedecerão a normas nacionais**, estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, **observados critérios objetivos, publicidade, transparência, contraditório e ampla defesa**.

§ 1º A formação de condutores no âmbito do processo de habilitação **dependerá, obrigatoriamente, da atuação de Centro de Formação de Condutores regularmente credenciado**, sendo **vedada sua dispensa ou substituição por ato infralegal**.

§ 2º Os profissionais que atuam na formação de condutores deverão ser **credenciados, vinculados formalmente a Centro de Formação de Condutores credenciado** e registrados em sistema oficial do órgão executivo de trânsito competente, **na forma das normas do CONTRAN**

§ 3º Os atos administrativos relativos ao credenciamento, à fiscalização, à suspensão e ao descredenciamento de Centros de Formação de Condutores e de profissionais **deverão ser motivados**, assegurado o **direito a recurso administrativo**, nos termos da legislação aplicável

§ 4º É vedada a edição de normas infralegais que **dispensem, flexibilizem ou afastem** os requisitos legais de credenciamento e vinculação previstos neste artigo." (NR)

LexEdit
CD256839300500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256839300500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade **reforçar a segurança jurídica, a padronização nacional e a qualidade do processo de formação e habilitação de condutores**, ao conferir **estatura legal** a requisitos essenciais hoje sujeitos a alterações exclusivamente infralegais.

O Código de Trânsito Brasileiro atribui ao **CONTRAN competência normativa técnica**, mas não autoriza a **supressão, por regulamento**, de elementos estruturantes do processo de habilitação, especialmente a **obrigatoriedade de atuação dos Centros de Formação de Condutores – CFC**, responsáveis pela formação técnica e pedagógica dos candidatos.

A ausência de vedação legal expressa tem permitido **assimetria regulatória entre os entes federativos**, insegurança jurídica e risco de **precarização da formação**, com impactos diretos na segurança viária. A emenda corrige essa fragilidade ao estabelecer que a formação de condutores **não pode ser dispensada ou substituída por ato infralegal**, preservando o princípio da **reserva legal** e a hierarquia das normas.

Trata-se de medida **constitucionalmente adequada, proporcional e alinhada ao interesse público**, que não implica aumento de despesas públicas e preserva a necessária flexibilidade regulamentar do CONTRAN, sem permitir a erosão do núcleo legal do processo de habilitação.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD256839300500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256839300500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 155 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. 155.** A formação prática de condutores no âmbito do processo de habilitação deverá ser realizada exclusivamente por Centro de Formação de Condutores – CFC regularmente credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em veículo de aprendizagem, observadas as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 1º Considera-se veículo de aprendizagem aquele destinado à formação prática de condutores, devidamente identificado e vinculado a Centro de Formação de Condutores credenciado, na forma da regulamentação do CONTRAN.

§ 2º Os veículos de aprendizagem deverão ser identificados por faixa horizontal, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com largura mínima de vinte centímetros, na cor amarela, por meio de pintura, adesivagem ou plotagem, contendo a inscrição "CFC – FORMAÇÃO DE CONDUTORES ou "AUTOESCOLA", em caracteres pretos, observadas as normas do CONTRAN.

§ 3º A identificação de que trata o § 2º deverá conter, ainda, a identificação do Centro de Formação de Condutores responsável, com o respectivo número de credenciamento e unidade da Federação, em local visível, na forma da regulamentação do CONTRAN.

§ 4º O veículo eventualmente autorizado para utilização na aprendizagem deverá conter faixa branca removível, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com largura mínima de vinte centímetros, contendo a inscrição prevista no § 2º, em caracteres pretos, conforme as normas do CONTRAN.

§ 5º "A instrução prática de direção veicular **somente poderá ser ministrada por profissional credenciado e formalmente vinculado a Centro**

LexEdit
CD255331133200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255331133200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

de Formação de Condutores credenciado, com vínculo **ativo e regularmente registrado** no sistema do órgão executivo de trânsito competente.

§ 6º É vedada a utilização da identificação prevista neste artigo para finalidade diversa da formação de condutores, bem como a inclusão de publicidade ou elementos estranhos à identificação institucional obrigatória, na forma das normas do CONTRAN" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo **aperfeiçoar o regime jurídico da formação e habilitação de condutores**, conferindo **segurança jurídica, padronização nacional e maior efetividade à fiscalização**, em consonância com os princípios constitucionais da **legalidade, eficiência administrativa, livre iniciativa regulada e proteção à vida no trânsito**.

A ausência de previsão legal clara quanto à **obrigatoriedade de formação por Centro de Formação de Condutores credenciado** e à **utilização de veículo de aprendizagem devidamente identificado** tem permitido interpretações divergentes entre os entes federativos, resultando em **assimetria regulatória, fragilidade na fiscalização e riscos à segurança viária**.

Ao explicitar esses requisitos no próprio Código de Trânsito Brasileiro, a emenda:

- reforça o **papel institucional dos Centros de Formação de Condutores – CFC**;
- assegura maior **rastreabilidade e controle administrativo**;
- previne práticas informais ou fraudulentas no processo de habilitação;
- contribui para a **redução de riscos durante a formação prática**, realizada em ambiente real de tráfego.

A proposta preserva a **competência normativa do CONTRAN**, ao estabelecer diretrizes legais gerais e remeter à regulamentação técnica, evitando engessamento normativo e assegurando flexibilidade administrativa. Trata-se de

LexEdit
CD255331133200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255331133200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

medida **proporcional, constitucionalmente adequada e alinhada ao interesse público**, que **não gera ônus adicional ao Estado**.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD255331133200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255331133200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154-A 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. 154-A.** Considera-se **veículo de aprendizagem** aquele destinado à formação prática de condutores no âmbito do processo de habilitação, **vinculado a Centro de Formação de Condutores – CFC regularmente credenciado**s observados os requisitos previstos neste artigo e nas normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 1º Os veículos destinados à formação de condutores deverão ser identificados por **faixa horizontal**, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com **largura mínima de vinte centímetros**, na cor **amarela**, por meio de pintura, adesivagem ou plotagem, contendo a inscrição **"CFC – FORMAÇÃO DE CONDUTORES** ou **"AUTOESCOLA"**, em caracteres **pretos**, **observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.**

§ 2º A identificação de que trata o § 1º deverá conter, ainda, a **identificação do Centro de Formação de Condutores responsável**, com o respectivo **número de credenciamento e unidade da Federação**, em local visível, **na forma da regulamentação do CONTRAN.**

§ 3º O veículo **eventualmente autorizado** para utilização na aprendizagem deverá conter **faixa branca removível**, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com largura mínima de vinte centímetros, contendo a inscrição prevista no § 1º, em caracteres pretos, **conforme as normas do CONTRAN.**

§ 4º A instrução prática de direção veicular **somente poderá ser ministrada por profissional credenciado e formalmente vinculado a Centro**

LexEdit
CD251193547200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251193547200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

de Formação de Condutores credenciado, com vínculo **ativo e regularmente registrado** no sistema do órgão executivo de trânsito competente.

§ 5º É vedada a utilização da identificação prevista neste artigo para finalidade diversa da formação de condutores, bem como a inclusão de publicidade ou elementos estranhos à identificação institucional obrigatória, na forma das normas do CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade **conferir maior segurança jurídica, padronização nacional e transparência** à utilização de veículos no processo de formação de condutores, ao **definir legalmente o conceito de veículo de aprendizagem** e estabelecer **requisitos mínimos de identificação e vinculação institucional**.

A ausência de definição expressa no Código de Trânsito Brasileiro tem gerado **assimetria regulatória e insegurança jurídica**, permitindo práticas heterogêneas entre os entes federativos. A proposta reforça o papel institucional dos **Centros de Formação de Condutores – CFC** assegura maior **rastreabilidade e fiscalização**, e contribui para a **proteção da segurança viária**, sem engessar a atuação administrativa.

A emenda preserva a **competência normativa do CONTRAN**, ao estabelecer diretrizes legais gerais e remeter à regulamentação técnica, em consonância com os princípios constitucionais da **legalidade, eficiência administrativa, livre iniciativa regulada e proteção à vida**.

Assim, conclui-se que a emenda é **constitucional, juridicamente adequada e tecnicamente correta**, estando apta à apreciação pela **Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** ou pela **Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ)**.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

LexEdit
CD251193547200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251193547200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD251193547200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251193547200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 154 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. 154.** Os veículos destinados à formação de condutores deverão ser identificados por faixa horizontal, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com largura mínima de vinte centímetros, na cor amarela, por meio de pintura, adesivagem ou plotagem, contendo a inscrição 'CFC – FORMAÇÃO DE CONDUTORES' ou 'AUTOESCOLA', em caracteres pretos, observadas as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 1º A identificação de que trata o caput deverá conter, ainda, a **identificação do Centro de Formação de Condutores – CFC responsável**, com o respectivo **número de credenciamento e unidade da Federação**, em local visível, **na forma da regulamentação do CONTRAN.**

§ 2º O veículo **eventualmente autorizado** para utilização na aprendizagem deverá conter **faixa branca removível**, aplicada ao longo da carroçaria, à meia altura, com largura mínima de vinte centímetros, contendo a inscrição prevista no caput, em caracteres pretos, **conforme as normas do CONTRAN.**

§ 3º A instrução prática de direção veicular **somente poderá ser ministrada por profissional credenciado e formalmente vinculado a Centro de Formação de Condutores credenciado**, com vínculo **ativo e registrado** no sistema do órgão executivo de trânsito competente.

§ 4º É vedada a utilização da identificação prevista neste artigo para finalidade diversa da formação de condutores, bem como a inclusão de

LexEdit
CD255620676700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255620676700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

publicidade ou elementos estranhos à identificação institucional obrigatória, na forma das normas do CONTRAN" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar segurança jurídica, padronização nacional e qualidade na formação de condutores, preservando o papel institucional dos Centros de Formação de Condutores (CFC), bem como a rastreabilidade, a fiscalização e a proteção à segurança viária.

A proposta fortalece o processo de habilitação previsto no Código de Trânsito Brasileiro, impedindo a precarização da formação, prevenindo fraudes e garantindo critérios objetivos, transparência regulatória e responsabilidade técnica, em consonância com os princípios da legalidade, eficiência administrativa e proteção da vida no trânsito.

Conclui-se que a emenda é **constitucional, juridicamente adequada e redigida em conformidade com a técnica legislativa**, encontrando-se apta à tramitação e deliberação no âmbito da **Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC)** ou da **Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ)**.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD255620676700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255620676700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 148; e acrescentem-se §§ 8º e 9º ao art. 148, 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. 148.** .....

.....

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão estabelecidos como valor máximo pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, por meio de regulamentação do Contran, utilizando para os médicos, a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM) como referencial técnico obrigatório e atualizado, acrescido dos custos operacionais regionais.

§ 8º No caso da ausência de atualização anual da CBHPM, o valor máximo de que trata o § 7º será automaticamente reajustado anualmente, no mês de janeiro, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro índice oficial que o substitua, garantindo-se a manutenção do poder aquisitivo dos honorários profissionais e dos custos operacionais.

§ 9º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados exclusivamente em ambientes destinados especificamente a esses procedimentos, vedada sua execução em locais que possuam interesse direto no resultado da avaliação, e os espaços utilizados deverão atender integralmente às normas técnicas de acessibilidade vigentes, em especial à ABNT NBR 9050, garantindo condições adequadas de acesso, circulação e uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida." (NR)

LexEdit
CD252541280300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541280300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar a redação proposta pela Medida Provisória citada, substituindo o conceito impreciso de "preço público" por critérios objetivos e tecnicamente fundamentados para a definição dos valores máximos dos exames de aptidão física, mental e psicológica. Especificamente para os médicos, adota-se a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM) como referencial obrigatório, instrumento consolidado e atualizado pela Comissão Nacional de Honorários Médicos (CNHM) da Associação Médica Brasileira (AMB), em colaboração com sociedades de especialidades. Essa referência, reconhecida no setor de saúde suplementar e em diversas resoluções regulatórias, leva em conta a complexidade técnica, o tempo despendido e os custos inerentes ao serviço, promovendo uma remuneração justa e digna aos profissionais, alinhada aos princípios de razoabilidade e equidade previstos no art. 37 da Constituição Federal.

Ademais, a inclusão de custos operacionais regionais como acréscimo ao referencial CBHPM reconhece as disparidades geográficas e econômicas do Brasil, permitindo uma adaptação realista às peculiaridades de cada unidade federativa. Essa medida evita distorções que poderiam comprometer a acessibilidade aos exames, ao mesmo tempo em que preserva a viabilidade econômica das clínicas credenciadas pelo Detran, responsáveis pela execução desses procedimentos essenciais à segurança no trânsito. Sem uma base técnica sólida, como a proposta, há risco de valores arbitrários ou subdimensionados, o que poderia afetar a qualidade dos serviços e, consequentemente, a efetividade do controle de aptidão dos condutores, conforme preconizado pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997).

A inserção do §8 estabelece mecanismo automático de reajuste anual pelo INPC na ausência de atualização da CBHPM, protegendo contra a erosão inflacionária e garantindo a manutenção do poder aquisitivo dos honorários e custos operacionais. Tal disposição, inspirada em princípios de estabilidade econômica previstos na Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101, de 2000) e em normativas semelhantes do setor de saúde, assegura a sustentabilidade do sistema a longo prazo, sem onerar excessivamente o usuário final. Essa alteração reforça

LexEdit
CD252541280300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541280300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

o compromisso com a transparência regulatória e a qualidade do serviço público, contribuindo para a prevenção de acidentes e a preservação da vida no trânsito brasileiro.

No que tange ao acressimo do § 9, a exigência de ambientes exclusivos, conforme definido na Resolução CFM nº 1.636, de 2002, que classifica o exame como ato pericial médico, e nos princípios técnicos do Conselho Federal de Psicologia para avaliações psicológicas, impede a execução em espaços inadequados, como centros de formação de condutores (CFCs), despachantes ou estruturas comerciais cuja atividade econômica dependa da aprovação do candidato. Tal vedação elimina riscos de influências externas, pressões indevidas ou descaracterização do ato pericial, promovendo a imparcialidade e a biossegurança, enquanto evita improvisações em salas sem privacidade ou instrumentos apropriados, alinhando-se aos ditames da boa administração pública e à proteção ao usuário do serviço.

Ademais, a obrigatoriedade de acessibilidade plena, em conformidade com a ABNT NBR 9050 e a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146, de 2015), decorre da natureza inclusiva do exame, que deve ser acessível a todos os cidadãos, incluindo aqueles com deficiências ou mobilidade reduzida – frequentemente sequelados de acidentes de trânsito ou condições crônicas. Essa disposição assegura condições adequadas de acesso, circulação e uso, como rampas, largura de portas, plataformas elevatórias, sinalização tátil e mobiliário adaptado, evitando ônus discriminatórios e promovendo a equidade no acesso ao direito de dirigir.

Por fim, a emenda contribui para um marco regulatório mais robusto e humano, prevenindo tentativas futuras de flexibilização indevida que permitam exames em "qualquer lugar", o que poderia comprometer a qualidade técnica e a ética profissional. Assim, reforça-se a proteção à saúde pública, a transparência do sistema e a efetividade da prevenção de riscos viários, em harmonia com os objetivos constitucionais de preservação da vida e da integridade física (art. 227, CF, de 1988), garantindo que o processo de habilitação permaneça confiável, acessível e alinhado ao interesse coletivo.

LexEdit
CD252541280300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541280300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dr. Frederico
(PRD - MG)

LexEdit
CD252541280300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252541280300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 8º ao 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.** .....

.....

§ 8º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória e impessoal, entre as entidades, médicos e psicólogos credenciados na área de circunscrição do órgão ou entidade executivo de trânsito do respectivo Estado ou Distrito Federal, vedada a escolha do periciado, ressalvado o direito de atendimento em clínica credenciada próxima ao domicílio do condutor." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aperfeiçoar o processo de realização dos exames de aptidão física, mental e de avaliação psicológica exigidos pelos órgãos executivos de trânsito, reforçando os princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade e eficiência administrativa (art. 37 da Constituição Federal). Ao estabelecer uma distribuição obrigatoriamente equitativa, aleatória e impessoal entre os profissionais e entidades credenciados, a proposta visa eliminar riscos de favorecimento ou concentração indevida de demandas, promovendo um sistema mais justo e transparente que atenda ao interesse público e à finalidade essencial do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997) de garantir a segurança viária.

LexEdit
CD252324339200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252324339200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

Essa medida é imperativa para assegurar a imparcialidade na alocação dos exames, evitando qualquer possibilidade de direcionamento subjetivo ou conflitos de interesse que possam comprometer a credibilidade do processo. Além disso, a equidade na distribuição otimiza o uso da rede credenciada, distribuindo a carga de trabalho de forma proporcional e sustentável entre todos os profissionais qualificados, o que contribui para a manutenção de padrões elevados de qualidade e eficiência administrativa. Tal abordagem não apenas reduz o potencial de fraudes, mas também fortalece a confiança da sociedade no sistema de habilitação de condutores, alinhando-se aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC nº 101, de 2000) ao promover o melhor aproveitamento de recursos públicos e humanos.

Outrossim, a divisão equitativa aqui pretendida encontra guarida da Resolução nº 1.636, de 2002, do Conselho Federal de Medicina[1].

Por fim, a emenda resguarda o direito de atendimento em clínica credenciada próxima ao domicílio do condutor, conciliando a impessoalidade da distribuição com a acessibilidade e a conveniência dos usuários, especialmente em regiões com dispersão geográfica. Essa ressalva atende aos princípios de razoabilidade e proporcionalidade, evitando ônus desnecessários aos condutores e garantindo que o processo de habilitação permaneça inclusivo e eficiente, sem prejuízo à segurança no trânsito. Assim, a proposta contribui para um marco regulatório mais equilibrado e moderno, em plena consonância com os objetivos de proteção à vida e à integridade física preconizados pela Constituição Federal.

[1] Disponível em: https://sistemas.cfm.org.br/normas/visualizar/resolucoes/BR/2002/1636

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Dr. Frederico
(PRD - MG)

LexEdit
CD252324339200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252324339200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dr. Frederico

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 6º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do tráfego, conferida pelo respectivo conselho profissional.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada respeita o Pacto Federativo, bem como a autonomia e competência dos entes estaduais dentro da organização do

LexEdit
CD259250976100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259250976100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Sistema Nacional de Transito. Fragilizar essa relação agora contraria preceitos constitucionais e do próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Por essas razões, se impõe a análise da presente emenda para modificação do § 6º do artigo 148, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Leônidas Cristino
(PDT - CE)
deputado federal

LexEdit
CD259250976100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259250976100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 7º Os valores correspondentes à realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica serão fixados em conformidade, respectivamente, com a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos e Conselho Federal de Psicologia - CFP." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória n.º 1.327/2025 altera diversos dispositivos da Lei n.º 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) e pretende fixar nacionalmente o valor dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica exigidos para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A Medida Provisória, ao impor valores uniformes, desconsidera as referências normativas e não apresenta estudo de impacto regulatório que demonstre a viabilidade técnica ou econômica da alteração, o que contraria os princípios de relevância e urgência do art. 62 da Constituição federal e as regras de técnica legislativa da Lei Complementar nº 95/1998.

Para corrigir essa deficiência e assegurar precisão jurídica ao texto legal, propõe-se emendar o § 7º do art. 148 do CTB para vincular a fixação

LexEdit
CD251798399500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251798399500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

dos honorários às tabelas técnicas já utilizadas pelo Poder Público e pelos Conselhos Profissionais. Essa solução preserva a coerência do ordenamento, evita conflitos com legislações estaduais e respeita a autonomia técnica de médicos e psicólogos peritos. Assim, indica-se acompanhar a regulamentação técnica vigente que determina que os honorários dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica, sejam fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com base na Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM) e a Tabela Referencial de Honorários da Federação Nacional de Psicólogos (FENAPSI) em conjunto com o Conselho Federal de Psicologia (CFP).

Exame de aptidão física e mental: ato médico pericial

O exame de aptidão física e mental exigido dos candidatos à CNH não é uma consulta simples. O Conselho Federal de Medicina (CFM) reconhece expressamente que esse exame "é um ato pericial" e que ele deve ser realizado por médico especialista em Medicina do Tráfego. Esse entendimento foi reiterado em parecer recente do CFM, que reforçou que o exame "possui natureza pericial", deve seguir critérios legais rigorosos e só pode ser realizado em entidade credenciada pelo órgão executivo de trânsito.

A Resolução CONTRAN 927/2022 detalha a complexidade do exame: exige anamnese, interrogatório complementar, exame físico geral e diversas avaliações específicas – oftalmológica, otorrinolaringológica, cardiorrespiratória, neurológica, locomotora e do sono – além de exames complementares quando necessários. Esses procedimentos exigem formação especializada, tempo de atendimento maior e responsabilidade técnica ampliada, características típicas de peritos médicos. A CBHPM justamente classifica os atos médicos segundo porte (grau de complexidade técnica), subporte e Unidade de Custo Operacional (UCO). O documento esclarece que os portes não representam valores monetários, mas comparam os atos médicos em termos de complexidade, tempo de execução e treinamento necessário.

Diferentemente do valor fixo por exame sugerido pela MP, a CBHPM classifica o exame pericial de aptidão física e mental de acordo com seu porte e o

LexEdit
CD251798399500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251798399500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

tabelamento arbitrário pode, portanto, aviltar a remuneração de um ato pericial complexo e comprometer a qualidade do serviço.

Avaliação psicológica: perícia especializada em psicologia do trânsito

A avaliação psicológica também não é uma consulta simples. O Conselho Federal de Psicologia (CFP) reconhece a avaliação psicológica de trânsito como perícia psicológica privativa de psicólogos e amparada pela Lei nº 4.119/1962. Ela é um processo técnico-científico de coleta, estudo e interpretação de informações sobre personalidade, comportamento e condições emocionais do condutor, visando à segurança viária. O CFP destaca que a Psicologia do Trânsito é uma especialidade, regulamentada pela Resolução CFP 23/2022, que visa reconhecer um profissional especializado para os fins a que se aplica. As resoluções do CONTRAN e do CFP exigem que a avaliação psicológica utilize entrevistas individuais, testes psicológicos validados, dinâmicas de grupo e outras técnicas, e o resultado deve considerar se o candidato está apto, inapto temporário ou inapto.

Assim como ocorre na medicina, a Federação Nacional de Psicólogos (FENAPSI) e o CFP elaboram a Tabela Referencial de Honorários, que serve de parâmetro nacional para a remuneração de serviços psicológicos. O portal de transparência do CFP informa que essa tabela é elaborada pela FENAPSI em conjunto com os Conselhos Regionais de Psicologia. Os valores refletem a complexidade do procedimento e diferem de um teto aleatório por exame como proposto pela MP.

Impacto federativo e ausência de estudo de impacto regulatório

A Medida Provisória nº 1.327/2025, além de enfrentar questões federativas, não apresenta estudo de impacto regulatório para justificar o valor fixado. O art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (incluído pela Lei nº 13.655/2018) exige que agentes públicos considerem as consequências práticas de suas decisões normativas. Sem análise de custos e benefícios, a fixação nacional de valores pode infringir as legislações estaduais que possuem suas taxas definidas em leis específicas por estado, comprometer a valorização e qualificação técnica de profissões regulamentadas por seus respectivos conselhos de classe, impactar a sustentabilidade econômica, limitar

LexEdit
CD251798399500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251798399500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

o número de profissionais habilitados e, por consequência, reduzir a segurança viária.

Diante do exposto, propõe-se alterar o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503/1997, como sugerido no art. 1º da MP nº 1.327/2025, para que a fixação dos honorários dos exames de aptidão física e mental e das avaliações psicológicas seja expressamente vinculada às tabelas técnicas elaboradas pelas entidades competentes.

A nova redação corrige as imprecisões do texto original e preserva a unidade temática da proposição. Ao remeter expressamente à CBHPM e à Tabela Referencial, o dispositivo:

1. Atende aos princípios de técnica legislativa – evita termos vagos e refere-se a instrumentos normativos existentes, conforme recomenda a Lei Complementar nº 95/1998.
2. Respeita a natureza pericial dos atos, reconhecida pelo CFM e pelo CFP, garantindo remuneração compatível com a complexidade técnica dos exames.
3. Observa a autonomia federativa, permitindo que os órgãos de trânsito estaduais fixem os honorários dentro das faixas da CBHPM e da Tabela Referencial.
4. Protege a segurança viária, evitando a evasão de profissionais e a precarização do serviço.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Leônidas Cristino
(PDT - CE)
deputado federal

LexEdit
CD251798399500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251798399500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa à supressão integral do § 7º do Art. 148 da Medida Provisória nº 1327, de 2025, dispositivo que estabelece um honorário fixo de âmbito nacional (preço público) para os serviços de que trata o *caput* do artigo. A supressão fundamenta-se na impossibilidade jurídica, técnica e econômica de vincular a realização de atos periciais especializados — médicos e psicológicos — a um preço público nacionalmente tabelado, medida que viola a livre iniciativa, compromete a livre concorrência e descaracteriza por completo a natureza pericial da atividade.

A avaliação de aptidão física e mental não é um exame simples, mas um **ato médico pericial**, com metodologia própria, responsabilidade técnica ampliada e obrigações legais específicas. Para a Medicina brasileira, atos periciais possuem natureza distinta de consultas ou exames clínicos de rotina, exigindo complexidade metodológica, tempo técnico ampliado, análise documental, julgamento profissional, responsabilidade civil e penal, formação específica, instrumentos técnicos próprios e a emissão de parecer conclusivo. Essa distinção é reconhecida pela Associação Médica Brasileira (AMB) e se expressa na **Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos (CBHPM)**, que estrutura os procedimentos com base no Porte (grau de complexidade

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9203447102

técnica), Subporte (variação interna) e Unidade de Custo Operacional (UCO), que estabelece parâmetros objetivos para cálculos estruturais e operacionais.

Ao estabelecer um preço público fixado nacionalmente, a MP ignora completamente a existência da CBHPM como referência técnica e econômica, a natureza hierarquizada da atividade pericial, os custos diferenciados relacionados à responsabilidade pericial, os componentes operacionais necessários à execução do ato e a necessidade de adequação regional de valores, bem como a pluralidade econômica dos Estados e Municípios. Trata-se, portanto, de uma padronização incompatível com a técnica médica e com as diferenças de estrutura e custo operacional entre regiões do país, representando uma interferência econômica direta na autonomia financeira dos entes federativos e na dinâmica mercadológica da prestação de serviços. A medida, ao desconsiderar os custos operacionais regionais, compromete a sustentabilidade econômica dos prestadores, podendo resultar em uma ruptura financeira do setor e na inviabilidade da continuidade de serviços essenciais à segurança viária.

Além do aspecto técnico, há **violação direta à livre concorrência e à livre iniciativa** (Art. 170 da Constituição Federal), pois impede que profissionais e clínicas ajustem preços conforme custos e realidades regionais, elimina a possibilidade de diferenciação por qualidade, infraestrutura e investimento, e compromete a sustentabilidade econômica de clínicas situadas em regiões com custos mais elevados. A imposição de preço público nacionalizado sobre ato pericial médico viola frontalmente o princípio constitucional segundo o qual a atividade econômica deve ser exercida de forma lícita, concorrencial e sustentável. Do ponto de vista constitucional e financeiro, o estabelecimento unilateral de um preço público pela União configura um **confisco indireto de receita estadual**, prejudicando o equilíbrio orçamentário dos estados e a manutenção de políticas públicas essenciais como Educação para o Trânsito, Fiscalização, aporte ao PENATRAN e convênios municipais. Também não há justificativa técnica na Medida Provisória, tampouco estudo de impacto regulatório, conforme exige a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, para demonstrar a viabilidade da fixação nacional de valores.

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9203447102

Por essas razões, a supressão do § 7º do Art. 148 é fundamental para preservar o equilíbrio federativo, a natureza pericial do ato médico e psicológico, a autonomia técnica da CBHPM, a livre concorrência, a sustentabilidade econômica da rede pericial, a proporcionalidade regional e o financiamento das políticas públicas essenciais.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9203447102

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação para condutores inscritos no RNPC, prevista no §7º do Art. 268-A da Medida Provisória nº 1.327/2025, deve ser suprimida porque colide frontalmente com o regime jurídico das doenças progressivas, com a necessidade de avaliação periódica da aptidão para conduzir veículos automotores e com o próprio §4º do Art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

O §4º do Art. 147, mantido pela MP, estabelece que o prazo de validade da CNH deve ser reduzido nos casos de doenças progressivas ou condições clínicas que possam comprometer a capacidade de condução com o passar do tempo. Trata-se de regra protetiva expressa, que reconhece a existência de enfermidades que se agravam de forma gradual e exigem monitoramento clínico continuado.

Entre tais condições estão, por exemplo, doenças metabólicas, cardiovasculares, neurológicas, psiquiátricas, degenerativas, distúrbios do sono, transtornos atenção, sequelas de trauma e diversas outras patologias cujo curso natural implica piora progressiva ou risco súbito de incapacidade.

O reconhecimento legal dessas situações demonstra que a avaliação médica e psicológica periódica é instrumento de prevenção, destinado a identificar

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3618693650

alterações clínicas que podem surgir ao longo dos anos, mesmo em condutores sem histórico infracional ou acidentes.

A renovação automática, ao dispensar esse controle, gera um risco oculto de grande magnitude, uma vez que a ausência de infrações — critério de inclusão no RNPC — não serve como indicador de estabilidade clínica. Condutores portadores de doenças silenciosas ou intermitentes, muitas vezes desconhecidas pelo próprio indivíduo, podem apresentar limitações inesperadas, recaídas, piora de sintomas, redução de reflexos, alterações cognitivas ou agravamento súbito, sem que isso jamais se reflita em seu prontuário infracional.

Além disso, o RNPC não possui finalidade sanitária, não avalia condições clínicas, não monitora evolução de doenças e não se comunica com sistemas de saúde. Vincular a renovação da CNH a um cadastro de benefícios administrativos é incompatível com a lógica protetiva do Art. 147, especialmente de seu §4º, que exige justamente o oposto: maior rigor e periodicidade reduzida quando há risco de agravamento clínico.

A renovação automática também elimina a possibilidade de detecção precoce de doenças cuja manifestação se intensifica com o avanço da idade — fenômeno que a própria MP reconhece ao reduzir prazos de validade em situações específicas. Ao permitir que um critério administrativo se sobreponha a uma avaliação técnica obrigatória, cria-se uma incongruência normativa, na qual o legislador delega ao RNPC — um cadastro de cunho comportamental — um poder que contraria expressamente o comando médico-legal estabelecido no Art. 147.

Ao permitir renovação automática, o texto afronta: (i) o princípio da precaução em saúde pública; (ii) a lógica de progressividade clínica reconhecida pelo CTB; (iii) a necessidade de acompanhamento periódico de condições evolutivas; (iv) a própria coerência interna da norma, que exige maior cuidado e menor prazo para portadores de doenças progressivas.

Por essas razões, o §7º do Art. 268-A não se sustenta técnica, jurídica ou sanitariamente, devendo ser integralmente suprimido.

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3618693650

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3618693650

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao inciso I do § 1º-A do art. 147, ao § 3º do art. 147 e ao § 6º do art. 148, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 147.** .....

.....

§ 1º-A. .....

I – nas hipóteses do inciso I do caput - por, respectivamente, médicos e psicólogos peritos examinadores, admitida a forma presencial e virtual; e

.....

§ 3º Além dos candidatos à primeira habilitação, a avaliação psicológica prevista no inciso I do *caput* será exigida para o condutor que pretenda exercer atividade remunerada ao veículo, sendo também válida a realização de forma virtual ou a apresentação de atestado de aptidão psicológica emitida por psicólogo perito examinador.

....." (NR)

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e o atestado de aptidão psicológica serão realizados de forma presencial ou virtual, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do Contran.

....." (NR)

LexEdit
CD255249572600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255249572600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade modernizar e racionalizar o processo de obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), adequando o Código de Trânsito Brasileiro à realidade tecnológica consolidada no período pós-pandemia. A proposta autoriza expressamente a realização da avaliação psicológica na modalidade virtual (teleperícia), bem como admite a apresentação de atestado de aptidão psicológica emitido por psicólogo perito examinador, conferindo validade a essas alternativas tanto para a primeira habilitação quanto para a renovação da CNH e para condutores que pretendam exercer atividade remunerada ao veículo.

Do ponto de vista técnico, não há qualquer óbice à adoção dessas modalidades. A avaliação psicológica virtual e o atestado de aptidão são instrumentos plenamente viáveis, seguros e compatíveis com os objetivos de desburocratização e redução de custos do processo de habilitação. O próprio Conselho Federal de Psicologia já regulamenta a prestação de serviços psicológicos por meio de tecnologias da informação e comunicação, reconhecendo a validade de instrumentos e testes psicológicos aplicáveis de forma remota, conforme disposto na Resolução CFP nº 09/2024 [1].

A emenda preserva integralmente o rigor técnico da perícia psicológica ao manter a exigência de que a avaliação — seja presencial, virtual ou por meio de atestado — seja realizada exclusivamente por psicólogos peritos examinadores devidamente autorizados pelo Contran. Permanecem assegurados, portanto, os critérios técnicos, éticos e profissionais necessários à avaliação de funções mentais essenciais à segurança no trânsito, como atenção, memória, raciocínio e controle da impulsividade. A aceitação do atestado de aptidão psicológica, por sua vez, reconhece a autonomia técnica do psicólogo perito examinador e sua capacidade de atestar, de forma responsável, as condições psicológicas do condutor, sem prejuízo da fiscalização e da regulamentação a cargo do Contran.

Sob a ótica social, a flexibilização proposta amplia o acesso à CNH e corrige desigualdades regionais. A possibilidade de realização da avaliação psicológica de forma virtual elimina barreiras geográficas relevantes, beneficiando

LexEdit
CD255249572600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255249572600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

especialmente candidatos residentes em regiões remotas, áreas rurais ou localidades com escassez de profissionais credenciados. Também favorece pessoas com dificuldades de locomoção, tornando o procedimento mais inclusivo, célere e compatível com a realidade do cidadão.

Do ponto de vista econômico, a medida reduz custos diretos e indiretos para o condutor, ao diminuir despesas com deslocamento, tempo perdido e estrutura física necessária à realização dos exames. A emenda ainda reforça a proteção do usuário ao estabelecer que os valores cobrados pela realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica — ou do atestado de aptidão — observarão preço público fixado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação do Contran. Esse mecanismo é fundamental para prevenir abusos, garantir previsibilidade de custos e assegurar que o ganho de eficiência não se traduza em aumento indevido de despesas para o cidadão.

Por essas razões, a revogação das restrições atualmente existentes e a consolidação das modalidades virtuais e do atestado de aptidão psicológica são fundamentais para promover um sistema de habilitação mais moderno, eficiente, acessível e economicamente equilibrado, sem qualquer prejuízo à segurança no trânsito ou ao rigor técnico da perícia.

[1] Disponível em <https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-do-exercicio-profissional-n-9-2024-regulamenta-o-exercicio-profissional-da-psicologia-mediado-por-tecnologias-digitais-da-informacao-e-da-comunicacao-tdics-em-territorio-nacional-e-revoga-as-resolucao-cfp-no-11-de-11-de-maio-de-2018-e-resolucao-cfp-no-04-de-26-de-marco-de-2020?origin=instituicao&q=09/2024>

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Rodrigo Valadares
(UNIÃO - SE)

LexEdit
CD255249572600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255249572600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do § 10 do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

.....

§ 10. Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o artigo 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta visa ao aprimoramento técnico-normativo do dispositivo, de modo a conferir maior precisão jurídica e coerência sistêmica ao texto da Medida Provisória.

A redação sugerida corrige imprecisões, elimina ambiguidades interpretativas e preserva a unidade temática da proposição, em conformidade com os parâmetros constitucionais aplicáveis às medidas provisórias, notadamente o artigo nº 62 da Constituição Federal, bem como com as regras de técnica legislativa previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Ademais, a emenda ora apresentada atribui a validade da CNH de acordo com os exames de saúde, fator imprescindível quando consideramos o adoecimento físico, mental e emocional da população brasileira. Não há como

LexEdit
CD250256459900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250256459900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

considerar a possibilidade de atribuir validade à CNH sem a periodicidade indicada nas analises dos peritos do tráfego (médicos e psicólogos), haja vista que tais atividades existem justamente para atestar que o cidadão tem saúde suficiente para dirigir sem comprometer a segurança viária.

De modo que, quando o médico perito responsável verificar indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença; ou ainda quando o psicólogo perito responsável identificar transtornos; doenças emocionais, ou problemas de comportamento com potencialidade de comprometer a capacidade para conduzir veículo e a segurança viária deve haver a correspondente redução no prazo da validade da CNH.

Por essas razões, se impõe a analise da presente emenda para modificação do § 10º do artigo 159, da Medida Provisória nº 1327/2025.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Leônidas Cristino
(PDT - CE)
deputado federal

LexEdit
CD250256459900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250256459900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 148 e aos §§ 3º a 5º do art. 148; e acrescentem-se §§ 1º, 2º, 8º e 9º ao art. 148, 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. 148.** Os exames de habilitação, **excetuado o exame de direção veicular**, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas **credenciadas pelo órgão executivo de trânsito** dos Estados e do Distrito Federal, **observadas as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.**

.....

§ 1º A formação de condutores, compreendendo o curso teórico-técnico e a prática de direção veicular, **será realizada obrigatoriamente por Centro de Formação de Condutores – CFC**, credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, **na forma das normas do CONTRAN**, devendo incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e conteúdos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados ao trânsito.

§ 2º É vedado o aproveitamento, no processo de habilitação, de aulas, conteúdos, cargas horárias, registros ou certificados de formação realizados por pessoa física ou jurídica **não credenciada como CFC**, para fins de cumprimento das etapas exigidas neste Código.

§ 3º As atividades de formação no âmbito do processo de habilitação **somente poderão ser exercidas por profissionais credenciados e formalmente vinculados a CFC credenciado**, inclusive instrutor de trânsito, diretor de ensino e diretor-geral, **vedada a atuação sem vínculo ativo e regularmente registrado** no sistema oficial do órgão executivo de trânsito.

§ 4º Para os fins deste artigo, considera-se vínculo com o CFC a relação jurídica formal que atribua ao Centro de Formação de Condutores

LexEdit
CD258487925000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258487925000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

responsabilidade técnica e pedagógica sobre a atuação do profissional, por meio de contrato de trabalho, prestação de serviços ou outra forma admitida em lei, **com registro eletrônico do profissional, do CFC e do período de atuação** perante o órgão executivo de trânsito.

§ 5º As aulas e demais etapas da formação de condutores deverão ser **registradas em meio eletrônico**, assegurados a integridade, a autenticidade, a rastreabilidade das informações e a trilha de auditoria, **garantida a interoperabilidade com os sistemas oficiais** do órgão executivo de trânsito, na forma das normas do CONTRAN e da legislação aplicável.

.....

§ 8º O CFC **responde pela regularidade dos registros e pela supervisão técnica e pedagógica** das atividades realizadas por profissionais a ele vinculados, **sem prejuízo da responsabilidade individual** do profissional por atos próprios e da aplicação das sanções administrativas cabíveis.

§ 9º O credenciamento, a suspensão e o descredenciamento de Centros de Formação de Condutores e de profissionais a eles vinculados **observarão critérios objetivos**, assegurados a publicidade, o contraditório e a ampla defesa, **com decisão motivada e direito a recurso administrativo**, na forma das normas do CONTRAN e do órgão executivo de trânsito competente." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O credenciamento, a suspensão e o descredenciamento de Centros de Formação de Condutores e de profissionais a eles vinculados **observarão critérios objetivos**, assegurados a publicidade, o contraditório e a ampla defesa, **com decisão motivada e direito a recurso administrativo**, na forma das normas do CONTRAN e do órgão executivo de trânsito competente.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

LexEdit
CD258487925000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258487925000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Emidinho Madeira
(PL - MG)

LexEdit
CD258487925000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258487925000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Emidinho Madeira

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** X. O exercício das atividades de ensino teórico e prático destinadas à formação, qualificação e avaliação de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) somente poderá ser realizado por instrutor de trânsito devidamente vinculado a Centro de Formação de Condutores – CFC (autoescola) regularmente credenciado junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 1º A vinculação do instrutor de trânsito ao Centro de Formação de Condutores dar-se-á por relação jurídica formal, nos termos da legislação vigente, assegurando-se a responsabilidade pedagógica, administrativa e operacional do CFC sobre o processo de formação do condutor.

§ 2º Compete ao Centro de Formação de Condutores responder pela qualidade do ensino, pelo cumprimento da carga horária, pela regularidade dos veículos e instalações, pela conduta profissional do instrutor, bem como pelo acompanhamento integral do candidato durante todas as etapas do processo de formação.

§ 3º É vedado o exercício das atividades de ensino teórico ou prático de trânsito, para fins de formação de condutores, de forma autônoma, avulsa ou desvinculada de Centro de Formação de Condutores, ainda que o profissional possua certificação ou credenciamento individual como instrutor.

§ 4º É vedada a edição de normas infralegais que autorizem, direta ou indiretamente, a atuação de instrutor de trânsito fora da estrutura e da responsabilidade de Centro de Formação de Condutores, em desacordo com o disposto neste artigo."

LexEdit
CD255293692500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255293692500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar segurança jurídica, qualidade pedagógica e proteção ao interesse público no processo de formação de condutores. Para tanto, estabelece, em nível legal, que o ensino teórico e prático para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação seja ministrado exclusivamente por instrutores de trânsito vinculados a Centros de Formação de Condutores regularmente credenciados.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estruturou o modelo nacional de formação de condutores com base na responsabilidade institucional dos Centros de Formação de Condutores, que concentram deveres pedagógicos, administrativos, técnicos e de segurança. Esse arranjo garante ao cidadão um processo fiscalizável, padronizado e juridicamente seguro. Contudo, a ausência de previsão legal expressa quanto à obrigatoriedade de vínculo do instrutor ao CFC tem permitido interpretações ampliativas por meio de atos infralegais, gerando insegurança jurídica, fragmentação do processo educativo e risco à segurança viária.

A formação de condutores é atividade de elevado interesse público, diretamente relacionada à preservação da vida, à saúde coletiva, à ordem econômica e à segurança no trânsito. Não se trata de mera prestação de serviço individual, mas de política pública estruturada, que exige responsabilidade solidária, controle estatal e supervisão permanente.

A exigência de vínculo jurídico formal entre o instrutor e o Centro de Formação de Condutores assegura a existência de responsável institucional identificado, apto a responder pela qualidade do ensino, pela regularidade da carga horária, pela manutenção dos veículos e instalações, pela conduta profissional dos instrutores e pelo acompanhamento integral do candidato, inclusive sob os aspectos civil, administrativo e consumerista.

A atuação autônoma ou desvinculada de Centros de Formação de Condutores fragiliza o sistema, dificulta a fiscalização pelos órgãos competentes, enfraquece a proteção ao consumidor e compromete a uniformidade nacional da

LexEdit
CD255293692500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255293692500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

formação, abrindo espaço para práticas despadronizadas, precarização do ensino e aumento do risco de acidentes.

A proposta também resguarda a hierarquia normativa, evitando que matérias sensíveis e estruturantes da política de trânsito sejam alteradas por normas infralegais, em afronta ao princípio da legalidade e à reserva legal. Ao vedar expressamente a edição de atos administrativos que contrariem o comando legal, a emenda fortalece a segurança jurídica e a estabilidade regulatória do setor.

Assim, a medida não restringe o exercício profissional, mas organiza e qualifica a atuação do instrutor de trânsito dentro de um modelo institucional responsável, fiscalizável e alinhado ao interesse público, preservando a educação para o trânsito, a segurança viária e a confiança do cidadão no processo de habilitação.

Por todas essas razões, a aprovação da presente emenda mostra-se necessária, proporcional e juridicamente adequada, contribuindo para o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito e para a proteção da vida e da segurança no tráfego brasileiro.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)

LexEdit
CD255293692500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255293692500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 5º a 7º ao 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.** .....

.....

§ 5º A formação, qualificação e preparação de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), compreendendo o ensino teórico e prático, deverá ser realizada exclusivamente por Centros de Formação de Condutores – CFCs (autoescolas) devidamente credenciados junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em estrito cumprimento às exigências de credenciamento, supervisão e fiscalização estabelecidas pelos respectivos DETRANs, nos termos da legislação de trânsito.

§ 6º O credenciamento dos Centros de Formação de Condutores constitui condição indispensável para o exercício das atividades de formação de condutores, devendo observar os requisitos técnicos, pedagógicos, operacionais, estruturais e de segurança definidos pelo órgão executivo de trânsito competente.

§ 7º O credenciamento dos Centros de Formação de Condutores constitui condição indispensável para o exercício das atividades de formação de condutores, devendo observar os requisitos técnicos, pedagógicos, operacionais, estruturais e de segurança definidos pelo órgão executivo de trânsito competente.

....." (NR)

LexEdit
CD257964802100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257964802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo garantir segurança jurídica, uniformidade normativa e qualidade pedagógica no processo de formação de condutores no Brasil. Para isso, estabelece de forma expressa, em nível legal, que a formação, qualificação e preparação de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação — tanto no ensino teórico quanto no prático — sejam realizadas exclusivamente por Centros de Formação de Condutores devidamente credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estruturou o Sistema Nacional de Trânsito com base em competências claramente distribuídas, atribuindo aos Departamentos Estaduais de Trânsito e ao do Distrito Federal a responsabilidade pelo credenciamento, supervisão e fiscalização das entidades que atuam na formação de condutores. Esse modelo assegura controle estatal, padronização mínima em âmbito nacional e responsabilização institucional, elementos indispensáveis em atividade que impacta diretamente a segurança viária, a saúde pública e a preservação da vida.

A ausência de previsão legal expressa quanto à exclusividade dos Centros de Formação de Condutores tem permitido interpretações ampliativas por meio de atos infralegais, fragilizando o sistema, gerando insegurança jurídica e dificultando a fiscalização pelos órgãos competentes. Ressalte-se que a formação de condutores não se confunde com atividade meramente educacional ou prestação de serviço individual, mas constitui política pública de elevado interesse social, que exige controle, rastreabilidade e responsabilidade institucional.

Ao condicionar o exercício da formação de condutores ao credenciamento prévio, a emenda reforça a necessidade de observância de requisitos técnicos, pedagógicos, operacionais, estruturais e de segurança, assegurando que o cidadão seja atendido por entidades aptas, fiscalizadas e sujeitas a sanções administrativas em caso de irregularidades. Essa medida

LexEdit
CD257964802100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257964802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

protege o candidato, fortalece a confiança no processo de habilitação e contribui para a redução de riscos no trânsito.

Adicionalmente, a proposta preserva e fortalece a competência dos órgãos executivos estaduais e do Distrito Federal, legalmente incumbidos de autorizar, supervisionar, fiscalizar e sancionar os Centros de Formação de Condutores, evitando sobreposição normativa e respeitando o pacto federativo consagrado na Constituição Federal.

Assim, a emenda não cria novas obrigações, mas consolida em lei um modelo já adotado pelo Sistema Nacional de Trânsito, conferindo-lhe maior estabilidade normativa, previsibilidade regulatória e segurança jurídica, em benefício da sociedade, da administração pública e da segurança viária. Por todas essas razões, sua aprovação revela-se necessária, proporcional e juridicamente adequada, contribuindo para o fortalecimento da política pública de formação de condutores e para a proteção da vida no trânsito brasileiro.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)

LexEdit
CD257964802100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257964802100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 12 ao art. 159 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. 159.** .....

.....

§ 10. .....

.....

§ 12. Fica autorizada a utilização de veículos automotores equipados com transmissão automática no processo de formação, aprendizagem e avaliação prática de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), exclusivamente quando vinculados a Centros de Formação de Condutores – CFCs (autoescolas) devidamente credenciados junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo autorizar, de forma expressa, a utilização de veículos com transmissão automática no processo de formação de condutores no Brasil, abrangendo tanto as aulas práticas quanto os exames de direção veicular, no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito. A medida fundamenta-se na evolução tecnológica da frota nacional, nas novas dinâmicas de mobilidade urbana, no perfil contemporâneo dos veículos comercializados e na necessidade de modernização do processo de formação de condutores, sem prejuízo à segurança viária.

LexEdit
CD258821413100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258821413100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

A Constituição Federal assegura, em seu art. 225, o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e, em seu art. 196, o direito à saúde, ambos diretamente relacionados à segurança viária e à redução de acidentes. O art. 170, por sua vez, consagra os princípios da livre iniciativa e da valorização da atividade econômica, que igualmente devem orientar a política pública de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) não estabelece qualquer vedação ao uso de veículos automáticos na formação de condutores, limitando-se a fixar requisitos gerais de segurança, competência normativa e diretrizes pedagógicas, sem distinção quanto ao tipo de transmissão. Assim, eventuais restrições decorrem apenas de normas infralegais, que não refletem a realidade atual da frota nacional nem os padrões internacionais de formação de condutores.

O setor automotivo registra crescimento acelerado da frota de veículos automáticos, impulsionado pelo avanço tecnológico, pela eficiência energética, pela redução dos custos de manutenção, pela maior segurança operacional e pela acessibilidade ampliada para pessoas com limitações físicas ou cognitivas. Em grandes centros urbanos, tais veículos já representam parcela significativa das vendas, sendo em muitos casos a única opção disponível em determinados modelos. A manutenção da formação de condutores exclusivamente em veículos manuais gera descompasso entre o processo educativo e a realidade prática do trânsito brasileiro, impondo barreiras desnecessárias ao cidadão.

A utilização de veículos automáticos não compromete a segurança viária nem reduz o nível de exigência técnica. Estudos internacionais demonstram que a eliminação do acionamento manual da embreagem reduz erros operacionais, permite maior concentração do condutor no ambiente viário e na sinalização, favorece o comportamento defensivo e diminui o estresse em situações de tráfego intenso. A formação em veículos automáticos preserva integralmente o aprendizado das regras de circulação, da direção defensiva, da percepção de risco e da responsabilidade no trânsito, que constituem o núcleo essencial da educação do condutor.

LexEdit
CD258821413100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258821413100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Diversos países, como Estados Unidos, Canadá, Japão, Austrália, Reino Unido e membros da União Europeia, já autorizam há anos a formação e habilitação em veículos automáticos. Nessas jurisdições, quando há distinção, esta se limita à anotação na habilitação, sem impedir a formação ou a obtenção da carteira de motorista. O Brasil, ao adotar tal medida, não estaria inovando isoladamente, mas harmonizando sua política pública de trânsito às melhores práticas internacionais.

Por fim, a autorização do uso de veículos automáticos no processo de formação de condutores amplia o acesso à habilitação, especialmente para idosos, pessoas com deficiência ou limitações motoras; moderniza o setor de formação, preservando empregos e estimulando investimentos; reduz a evasão de candidatos durante o processo de aprendizagem; e não acarreta custos adicionais ao Estado.

Trata-se, portanto, de medida inclusiva, racional e alinhada ao interesse público, que fortalece a segurança viária e assegura a qualidade da formação de condutores.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)

LexEdit
CD258821413100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258821413100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

I – poderá ser emitida em meio físico e em meio digital, sendo a versão digital disponibilizada ao condutor a título gratuito, vedada qualquer cobrança adicional pela emissão do documento em meio físico ou pela disponibilização simultânea das duas versões;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade assegurar a gratuidade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em meio digital e impedir qualquer cobrança adicional pela emissão do documento em meio físico ou pela disponibilização simultânea das duas versões, reforçando os princípios constitucionais da universalidade de acesso, da modicidade tarifária, da eficiência e da igualdade material no âmbito das políticas públicas de trânsito.

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, ao permitir a emissão da CNH tanto em meio físico quanto em meio digital, representa avanço significativo no processo de modernização administrativa e digitalização dos serviços públicos. Entretanto, sua redação original não assegura a gratuidade da versão digital nem impede a cobrança de valores adicionais pela versão física, abrindo margem para

LexEdit
CD254481693700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254481693700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

a criação de tarifas acessórias que podem onerar o cidadão, especialmente os de menor renda, contrariando princípios basilares da administração pública.

A CNH, além de documento necessário ao exercício do direito de dirigir, consolidou-se como instrumento de identificação civil, utilizado amplamente em situações de acesso a serviços públicos e privados. Em um país marcado por profundas desigualdades territoriais e socioeconômicas, qualquer tarifa adicional, ainda que aparentemente pequena, pode significar barreira real ao pleno exercício da cidadania, sobretudo para trabalhadores rurais, beneficiários de programas sociais, jovens em busca do primeiro emprego e residentes de municípios com baixa conectividade digital.

É imprescindível reconhecer que o processo de digitalização, quando desprovido de medidas compensatórias, tende a ampliar e não reduzir desigualdades. Embora a tecnologia represente uma via de inovação, seu benefício só se concretiza quando acessível universalmente. A versão digital da CNH, portanto, deve ser gratuita por premissa lógica: trata-se de um custo marginal para o Estado e de um ganho significativo para o cidadão, promovendo desburocratização sem ônus adicional.

A vedação de cobrança pela emissão do documento físico também se faz necessária para impedir que a modernização digital seja utilizada como justificativa para tarifações regressivas, que recairiam justamente sobre os mais vulneráveis, aqueles que ainda dependem do documento impresso devido à ausência de smartphones compatíveis, instabilidade de conectividade, limitações tecnológicas, idade avançada ou restrições cognitivas. A proteção do consumidor e a garantia de tratamento isonômico são princípios que demandam atenção especial em transições tecnológicas dessa natureza.

Sob a perspectiva constitucional, a emenda alinha-se aos arts. 5º, 37 e 175 da Constituição Federal, assegurando que os serviços públicos observem transparência, razoabilidade, eficiência, modicidade tarifária e finalidade social. Do ponto de vista regulatório, a medida previne distorções tarifárias, evita cobranças indevidas e garante que a digitalização cumpra seu propósito de simplificar a vida do cidadão, e não de criar novas formas de arrecadação acessória.

LexEdit
CD254481693700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254481693700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

Ademais, experiências internacionais demonstram que a gratuidade de documentos de identificação digitais é prática comum em países que adotam políticas de digitalização amplas, como Canadá, Estônia e Reino Unido, reforçando a importância de alinhar o Brasil às melhores práticas globais, sem descuidar de suas particularidades sociais.

Portanto, a emenda ora apresentada assegura que a modernização promovida pela MPV 1.327/2025 seja inclusiva, acessível, socialmente justa e materialmente eficaz, garantindo ao cidadão o direito de optar entre o documento físico e o digital sem sofrer ônus adicional, ao mesmo tempo em que fortalece a eficiência administrativa e a racionalidade econômica do Sistema Nacional de Trânsito.

Por todos esses fundamentos, a presente proposta merece a aprovação desta Casa Legislativa.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD254481693700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254481693700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Dê-se nova redação ao inciso III do § 2º do art. 147; e acrescente-se inciso IV ao § 2º do art. 147, 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. 147.** .....

.....

§ 2º .....

.....

III – três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos e inferior a oitenta anos;

IV – um ano, para condutores com idade igual ou superior a oitenta anos.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar os critérios de periodicidade de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), adequando-os às evidências científicas contemporâneas, às melhores práticas internacionais e à realidade demográfica brasileira. A redação proposta estabelece faixas etárias mais precisas e coerentes com o processo natural de envelhecimento, garantindo monitoramento adequado da aptidão física e mental dos condutores, sem impor restrições arbitrárias ou desproporcionais.

A MPV nº 1.327/2025, ao remodelar o § 2º do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, não contempla uma faixa intermediária entre os 70 e os 80

LexEdit
CD255413924200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255413924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

anos, tratando de maneira uniforme todos os condutores a partir dos 70 anos. Entretanto, estudos de gerontologia, epidemiologia e saúde pública demonstram que a população idosa brasileira passou por transformações significativas, especialmente no segmento entre 70 e 79 anos, que apresenta maior nível de vitalidade funcional, engajamento social e autonomia motora quando comparado aos indivíduos com idade igual ou superior a 80 anos.

Assim, a criação de um inciso III corrigido, estabelecendo validade de três anos para condutores com idade igual ou superior a setenta e inferior a oitenta anos, traduz uma política pública mais equilibrada e ajustada às condições fisiológicas dessa faixa etária. Essa periodicidade reforça a importância da prevenção e da reavaliação periódica, permitindo que eventuais alterações de saúde, comuns nessa etapa da vida, sejam identificadas e acompanhadas de forma responsável, visando a segurança viária e a proteção da própria população idosa.

Já o inciso IV, que prevê validade anual para condutores com oitenta anos ou mais, fundamenta-se em evidências robustas de que nessa faixa etária o índice de declínio cognitivo, perda de reflexos, redução da acuidade visual e demais condições neurológicas ou fisiológicas tende a aumentar de maneira mais acelerada. O objetivo não é restringir a autonomia do idoso, mas assegurar acompanhamento clínico próximo, respeitando a dignidade da pessoa humana e garantindo condições seguras para a condução veicular, tanto para o condutor quanto para terceiros.

Importante destacar que a emenda preserva o inciso II tal como previsto na MPV de cinco anos para condutores entre cinquenta e setenta anos assegurando coerência e respeito às transições fisiológicas naturais da vida adulta. Ao mesmo tempo, mantém inalterado o inciso I, que garante validade estendida para cidadãos com idade inferior a cinquenta anos.

Sob o ponto de vista constitucional, a alteração observa os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, eficiência administrativa, proteção à vida e dignidade da pessoa humana (arts. 1º, III; 5º; e 37 da Constituição Federal). A distinção entre faixas etárias não representa discriminação indevida, mas diferenciação legítima e baseada em critérios científicos, plenamente amparada pela jurisprudência pátria e pelas diretrizes internacionais de políticas de trânsito.

LexEdit
CD255413924200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255413924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

Ao organizar a renovação da CNH com maior precisão etária e critérios clínicos mais adequados ao envelhecimento populacional, a emenda fortalece a segurança viária, reduz riscos associados à condução na terceira idade, preserva a autonomia do idoso e garante maior qualidade no acompanhamento de sua aptidão para dirigir.

Diante desses fundamentos, a presente emenda representa importante avanço legislativo, promove justiça normativa, protege vidas e contribui para a modernização do sistema de habilitação brasileiro.

Por essas razões, espera-se o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD255413924200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255413924200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Dê-se nova redação ao inciso II do § 8º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 8º .....

.....

II – poderá ser aplicada para mais do que uma renovação para os condutores com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos; e

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo ajustar o inciso II do § 8º do art. 268-A do Código de Trânsito Brasileiro, de modo a permitir que a renovação automática prevista para condutores cadastrados no Registro Nacional Positivo de Condutores – RNPC possa ser aplicada mais de uma vez para aqueles com idade igual ou superior a cinquenta anos e inferior a setenta anos.

A redação original da MPV estabelece limitação rígida, permitindo apenas uma renovação automática após os cinquenta anos, sem considerar que essa faixa etária apresenta, segundo dados epidemiológicos e estudos de saúde populacional, elevado nível de funcionalidade, autonomia e aptidão para a condução veicular, especialmente entre 50 e 69 anos. Trata-se de um contingente

LexEdit
CD256342248600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256342248600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

populacional amplamente ativo economicamente e socialmente, muitos deles dependentes da condução veicular para o exercício do trabalho, deslocamentos familiares e atividades essenciais.

A proposta corrige essa desproporcionalidade ao permitir que a renovação automática seja aplicada mais de uma vez para esse grupo etário, mantendo segurança viária, mas evitando restrições desnecessárias ou excessivamente oneradoras. A flexibilização é razoável, pois condutores com bom histórico de direção, sem infrações graves e com aptidão comprovada, integram justamente o público que o RNPC busca premiar, reconhecendo comportamentos seguros no trânsito.

Sob o aspecto constitucional, a medida atende aos princípios da razoabilidade, da eficiência administrativa e da isonomia material, previstos nos arts. 5º e 37 da Constituição Federal. Trata-se de medida que não reduz padrões de segurança, mas ajusta o regime jurídico à realidade funcional dessa faixa etária, promovendo justiça normativa e evitando onerosidade excessiva ao cidadão.

Dessa forma, a alteração corrige distorção, aprimora a política pública de incentivo ao bom comportamento no trânsito e fortalece o espírito do RNPC: reconhecer e premiar condutores responsáveis, sem impor limitações infundadas.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD256342248600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256342248600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Acrescente-se art. 262-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 262-A.** Nos casos em que o veículo for apreendido em dia útil após as 16 (dezesseis) horas, bem como em sextas-feiras, feriados ou vésperas de feriado, quando não houver expediente bancário ou funcionamento dos órgãos responsáveis pela emissão das guias necessárias à regularização, não será cobrada diária de permanência no depósito até as 12 (doze) horas do primeiro dia útil subsequente, evitando-se a imputação de encargos ao proprietário por circunstâncias alheias à sua vontade." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste parágrafo único visa corrigir uma distorção gravíssima enfrentada pelos condutores brasileiros: a cobrança de diárias de depósito em situações nas quais o cidadão não possui meios materiais de efetuar a regularização do veículo, por ausência de expediente bancário ou fechamento dos órgãos de trânsito responsáveis pela emissão das guias necessárias.

A dinâmica atual produz injustiças recorrentes, especialmente quando veículos são apreendidos após as 16h, em sextas-feiras, feriados ou vésperas de feriado, criando período de até 72 horas nas quais é impossível quitar multas, taxas ou obter documentos exigidos para a liberação. Ainda assim, os depósitos cobram diárias integralmente, taxas exorbitantes, mesmo sem que haja conduta omissiva ou negligente do proprietário. Essa prática viola a

LexEdit
CD253706808100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253706808100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

proporcionalidade, a razoabilidade, o devido processo legal e configura, na prática, penalidade indireta e desproporcional.

A redação proposta garante que nenhuma diária será cobrada até as 12h do primeiro dia útil subsequente, assegurando ao proprietário tempo hábil para regularizar a situação sem ser onerado injustamente. Trata-se de medida que protege o cidadão, impede abusos, reduz litígios administrativos e judiciais e aprimora o Sistema Nacional de Trânsito com justiça e equilíbrio.

Por essas razões, a presente emenda representa avanço relevante na proteção do cidadão e no aperfeiçoamento das políticas públicas de trânsito.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD253706808100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253706808100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 134.** No caso de transferência de propriedade, o antigo proprietário poderá comunicar a alienação ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da data do instrumento de compra e venda, por meio físico ou eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 1º Realizada a comunicação de que trata o caput, o antigo proprietário não responderá, para fins do disposto neste Código, por penalidades impostas e suas reincidências, nem por medidas administrativas decorrentes de fatos gerados após a data da alienação indicada no instrumento.

§ 2º Não realizada a comunicação no prazo do caput, aplica-se o seguinte: expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código sem que o novo proprietário tenha tomado as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, o antigo proprietário deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de 60 (sessenta) dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

§ 3º O comprovante de transferência de propriedade de que trata este artigo poderá ser substituído por documento eletrônico

LexEdit
CD255129887300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255129887300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

com assinatura eletrônica válida, na forma regulamentada pelo Contran.' (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aperfeiçoa o art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro para enfrentar distorção recorrente na prática administrativa: a permanência de ônus e responsabilidades em nome do antigo proprietário quando, após a venda, o adquirente deixa de efetivar a transferência do veículo no prazo legal.

Embora o veículo já tenha sido alienado e não esteja mais sob a posse do vendedor, a demora na regularização cadastral frequentemente resulta em autuações, medidas administrativas e cobranças indevidas, além de gerar insegurança jurídica e multiplicação de contencioso administrativo e judicial. Tal cenário contraria os princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a eficiência da Administração Pública.

A emenda cria mecanismo simples e célere: permite ao alienante comunicar a venda ao órgão executivo de trânsito em até 15 (quinze) dias, inclusive por meio eletrônico, assegurando rastreabilidade e atualização cadastral tempestiva. Realizada a comunicação, o antigo proprietário deixa de responder, para fins do disposto no CTB, por penalidades e medidas administrativas decorrentes de fatos posteriores à alienação, independentemente da efetivação da transferência pelo adquirente, preservando-se, como regra supletiva, a sistemática atualmente vigente para os casos em que não houver comunicação no prazo inicial.

Trata-se de medida de baixo custo operacional e elevado benefício social, que reduz litígios, melhora a qualidade do cadastro de veículos e reforça a confiança do cidadão na atuação estatal, razão pela qual merece aprovação.

LexEdit
CD255129887300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255129887300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD255129887300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255129887300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Acrescente-se inciso IV ao § 8º do art. 268-A 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. 268-A.** .....

.....

§ 8º .....

.....

IV – não se aplica aos condutores que exerçam atividade remunerada ao veículo, bem como aos motoristas profissionais do transporte de passageiros, do transporte de cargas, do transporte escolar, dos serviços de urgência e emergência, inclusive os motoristas de unidades de saúde e do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, ou de qualquer outra categoria definida em regulamento como de risco elevado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime de renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) previsto no art. 268-A, ao estabelecer que esse benefício não se aplica aos condutores que exerçam atividade remunerada ao veículo, bem como aos motoristas profissionais das áreas de transporte de passageiros, transporte de cargas, transporte escolar, dos serviços de urgência e emergência, inclusive os motoristas de unidades de saúde e do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU e demais categorias classificadas como de risco elevado pelo Contran. Trata-se de uma

LexEdit
CD255607112500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255607112500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

medida necessária para a proteção da vida, a segurança viária e a responsabilidade pública na gestão do trânsito.

As categorias excluídas pelo dispositivo possuem natureza diferenciada de risco, em razão da exposição prolongada às vias, da jornada de trabalho geralmente extensa, da condução de veículos de maior porte ou com elevada capacidade de passageiros e, sobretudo, pela responsabilidade direta que possuem sobre a integridade física de terceiros. A literatura de saúde ocupacional e segurança viária é unânime ao indicar que motoristas profissionais, devido à carga horária, desgaste físico e pressões laborais, apresentam maior probabilidade de desenvolver estresse, fadiga, redução de reflexos e outras condições que podem impactar significativamente sua aptidão para conduzir.

Por essa razão, esses profissionais já são historicamente submetidos a um regime mais rigoroso de avaliação de saúde, reconhecimento adotado internacionalmente por órgãos de segurança no trânsito, como a Federal Motor Carrier Safety Administration (EUA), a European Transport Safety Council e a International Road Transport Union. A exclusão desses condutores da renovação automática não constitui privilégio ou penalidade, mas sim medida de prudência e proteção coletiva.

Permitir que categorias de risco elevado renovem automaticamente sua habilitação, sem exame médico periódico e sem aferição de condições psicofisiológicas, significaria criar um risco sistêmico com potencial de afetar centenas de vidas diariamente, especialmente em áreas metropolitanas e rodovias de grande circulação.

Do ponto de vista constitucional, a medida observa os princípios da prevenção, precaução, proteção à vida, eficiência administrativa e proporcionalidade, consagrados nos arts. 5º e 37 da Constituição. A exclusão desses grupos garante que a desburocratização buscada pelo RNPC não colida com valores superiores da ordem jurídica, especialmente aqueles voltados à preservação da integridade física dos usuários do sistema viário.

LexEdit
CD255607112500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255607112500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

Assim, a exclusão de motoristas profissionais do regime de renovação automática constitui medida racional, preventiva e socialmente responsável, assegurando que aqueles que transportam vidas, bens e materiais diariamente sejam avaliados com maior rigor técnico, em benefício de toda a coletividade.

Por esses fundamentos, a proposta se revela necessária e plenamente justificada, devendo ser acolhida pelos nobres Pares.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Samuel Viana
(REPUBLICANOS - MG)
Deputado Federal

LexEdit
CD255607112500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255607112500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC poderá ter sua habilitação renovada de forma automática, desde que se submeta a exame médico simplificado, presencial, digital ou telepresencial, na forma estabelecida pelo Contran.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 7º do art. 268-A do Código de Trânsito Brasileiro, ao condicionar a renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor à realização de exame médico simplificado, que poderá ocorrer de forma presencial, digital ou telepresencial, conforme regulamentação do Contran. A medida busca equilibrar eficiência administrativa, inovação tecnológica e preservação da segurança viária, pilares essenciais de qualquer política pública de trânsito.

Embora a Medida Provisória nº 1.327/2025 proponha a facilitação da renovação da CNH para condutores cadastrados no Registro Nacional Positivo de

LexEdit
CD258598723400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258598723400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

Condutores (RNPC), a dispensa total de avaliações médicas periódicas representa risco significativo, uma vez que determinadas condições de saúde — especialmente visuais, neuromotoras e cognitivas — podem surgir de forma gradual e silenciosa, afetando a capacidade de condução segura. Assim, condicionar a renovação automática a um exame simplificado garante o mínimo necessário para aferir a aptidão do condutor, sem retirar o caráter desburocratizante da medida.

A previsão de modalidades digitais ou telepresenciais alinha-se às estratégias de modernização do Estado, amplia a acessibilidade a regiões remotas e reduz custos e deslocamentos desnecessários, sobretudo para condutores idosos e trabalhadores. Ao mesmo tempo, a possibilidade de exame presencial preserva o atendimento direto nos casos em que for necessário maior rigor ou quando houver limitações tecnológicas por parte do cidadão.

Do ponto de vista constitucional, a proposta atende aos princípios da prevenção e da precaução, essenciais para a tutela da vida e da integridade física no trânsito; da eficiência administrativa, prevista no art. 37 da Constituição; e da razoabilidade, ao estabelecer exigência mínima e proporcional ao risco que a condução veicular envolve. A medida também reduz a litigiosidade e fortalece a responsabilização adequada do Estado ao garantir que condutores renovem a habilitação somente após verificação de suas condições físicas e mentais.

Assim, a obrigatoriedade de exame médico simplificado na renovação automática não constitui entrave burocrático, mas medida de segurança indispensável, capaz de prevenir acidentes, proteger vidas e garantir que o processo de digitalização dos serviços públicos ocorra de maneira responsável e equilibrada. Por essas razões, a alteração é necessária, tecnicamente adequada e socialmente benéfica, merecendo plena aprovação.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

LexEdit
CD258598723400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258598723400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Samuel Viana

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1327/2025
(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.** Os veículos classificam-se em:

I – .....

II – .....

III – .....

.....

e) de aprendizagem, que devem obrigatoriamente estar vinculados a Centro de Formação de Condutores e possuir duplo comando de freios e embreagem ou, no caso de veículos automáticos, dispositivo que interrompa a aceleração quando o comando auxiliar de freio for acionado." (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

LexEdit
CD258101237300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258101237300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

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

LexEdit
CD258101237300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258101237300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

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.

LexEdit
CD258101237300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258101237300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

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, consequentemente, 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.

LexEdit
CD258101237300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258101237300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Fred Linhares
(REPUBLICANOS - DF)

LexEdit
CD258101237300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258101237300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fred Linhares

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Acrescente-se § 8º ao 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.** .....

.....

§ 4º .....

.....

§ 8º A avaliação psicológica será obrigatória em todas as modalidades do processo de habilitação, compreendendo a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, a renovação periódica, a adição de categorias e a mudança de categoria, conforme critérios definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União e pelos Conselhos Profissionais competentes.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Aditiva visa a complementar o art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro, restabelecendo a avaliação psicológica como requisito obrigatório em todas as fases do processo de habilitação, o que inclui a renovação, adição e mudança de categoria.

A avaliação psicológica é um dos principais instrumentos para identificar fatores comportamentais e psicossociais que comprometem a segurança viária; mas, na redação atual, sua aplicação está restrita apenas à primeira habilitação e ao exercício de atividade remunerada.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8292995286

Em razão do cenário contemporâneo de saúde mental, com o aumento expressivo de transtornos como ansiedade, depressão e alterações de humor, torna-se indispensável que esta avaliação seja contínua, uma vez que tais condições influenciam diretamente a capacidade de dirigir com segurança e o tempo de reação, a tomada de decisão e o controle inibitório.

Os transtornos de personalidade, como agressividade, impulsividade e baixa tolerância à frustração, não são estáveis ao longo da vida, apresentando períodos de agravamento ou crise que somente podem ser identificados mediante avaliação periódica. Além disso, o ambiente biopsicossocial do condutor, incluindo estresse ocupacional e uso de substâncias, interfere no comportamento ao volante.

Ao restringir a avaliação psicológica apenas ao momento inicial, o modelo atual cria, na prática, um "laudo psicológico vitalício", o que é **incompatível com a ciência e com a realidade clínica**, pois o comportamento no trânsito é uma interação complexa entre fatores internos e externos.

A agressividade, a imprudência e a negligência estão entre os principais fatores associados a sinistros, e todos são fenômenos psicológicos que necessitam de avaliação regular, e não esporádica.

A ampliação da avaliação psicológica, especialmente na renovação e na progressão de categorias, protege o coletivo e reduz sinistros ao identificar riscos comportamentais e alterações cognitivas, alinhando o Brasil às práticas internacionais de segurança viária adotadas por países com baixa letalidade no trânsito.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8292995286

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Acrescente-se art. 22-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 22-A.** A avaliação psicológica e o exame de aptidão física e mental para fins de obtenção, renovação e manutenção da Carteira Nacional de Habilitação constituem atos periciais de saúde pública, de natureza técnica e imparcial, essenciais à segurança viária e ao interesse coletivo.

§ 1º A execução, a fiscalização presencial, o credenciamento dos profissionais e a gestão territorial desses atos competem aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições.

§ 2º As competências descritas neste artigo são indelegáveis e não poderão ser suprimidas, centralizadas ou transferidas por ato infralegal do órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 3º A normatização expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União observará a natureza sanitária e pericial das avaliações tratadas neste artigo, preservando o caráter regionalizado da execução e a autonomia técnica dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento legal expresso à avaliação psicológica e ao exame de aptidão física e mental, reconhecendo-os como atos periciais de saúde pública, essenciais à segurança viária.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4240524730

A medida corrige vazio normativo que permitiu a reinterpretação infralegal desses exames como meros procedimentos administrativos, sujeitos à centralização e padronização excessiva. Ao explicitar sua natureza sanitária e técnica, a emenda preserva a imparcialidade pericial e reforça o controle estatal.

Atribui-se, de forma clara, a execução e fiscalização aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em consonância com o pacto federativo. Ao mesmo tempo, mantém-se o papel normativo da União, com limites expressos, garantindo segurança jurídica, coerência sistêmica e proteção à saúde do condutor e da coletividade.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4240524730

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Suprima-se o § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa restabelecer integralmente os §§ 6º e 7º do art.148 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), conforme a redação conferida pela Lei nº 14.071, de 2020. A reinclusão desses dispositivos é fundamental, pois recompõe a base técnica e pericial do processo de avaliação da aptidão de condutores, a qual foi suprimida pela Medida Provisória.

O restabelecimento é crucial, pois o § 6º recoloca a exigência de **avaliação objetiva do periciado**, garantindo que o exame de aptidão física e mental seja conduzido com base em parâmetros técnicos definidos por Conselhos e pelo Contran, o que traz objetividade e segurança aos laudos.

Além disso, o § 7º reinstala a **fiscalização anual** dos exames, que é exercida de forma **tripartite** pelo respectivo Conselho Regional de Medicina (CRM) ou Psicologia (CRP) e pelo Detran. Esta fiscalização conjunta é a principal **garantia de qualidade**, coibindo fraudes, assegurando a lisura do processo pericial em nível regional e evitando atuação arbitrária.

Ao exigir a avaliação objetiva e submeter o processo à fiscalização dos Conselhos Profissionais, a Emenda protege o caráter pericial dos exames e **traz segurança jurídica para laudos e processos**, validando a certificação de aptidão para conduzir veículos automotores.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1353718963

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1353718963

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

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

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 140, aos §§ 2º, 3º e 8º do art. 148 e aos arts. 261 e 291, 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. 140.** .....

I – ser maior de dezesseis anos;"

"**Art. 148.** .....

.....

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade:

I – de um ano, para os maiores de dezoito anos; e

II – até os dezenove anos de idade completos, para os menores de dezoito anos.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor ao término do prazo da Permissão para Dirigir, desde que no período ele não tenha atingido as contagens de pontos estipuladas no art. 261, I, combinado com seu § 14.

.....

§ 7º .....

.....

§ 8º No caso do § 3º, o candidato deverá ser penalmente imputável para a obtenção de nova permissão." (NR)

"**Art. 261.** .....

.....

§ 14. A contagem de pontos de que trata o inciso I do *caput* ficam reduzidas pela metade para o portador de Permissão para Dirigir.(NR)"

"**Art. 291.** .....

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3164831944

.....

§ 5º Aplicam-se as disposições da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, aos adolescentes portadores de Permissão para Dirigir." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil vive um inegável processo de amadurecimento de nossos jovens. Desde a constituição, que instituiu a possibilidade dos maiores de dezesseis e menores de dezoito anos votarem, esses jovens são cada mais presentes na vida pública.

Portanto, não é mais razoável que um jovem de dezesseis anos não possa conduzir um automóvel ou motocicleta.

A exigência do Código de Trânsito de imputabilidade penal não deve prosseguir, já que, a despeito de não ser possível a aplicação da Lei Penal aplicável aos adultos, o Estatuto da Criança e do Adolescente, já prevê a caracterização como ato infracional das condutas descritas como crime ou contravenção penal, o que inclui os crimes de trânsito. Assim, propomos retirá-la.

Ao jovem seria concedida a Permissão para Dirigir, como ocorre com os demais candidatos. Mas a validade atual de um ano desse documento nos parece insuficiente, motivo pelo qual a estendemos para até um ano após os dezoito anos completos.

As demais alterações são adaptações para acomodar esse prazo mais longo da Permissão para Dirigir, permanecendo a regra atual de que o condutor não pode cometer infração gravíssima ou grave, ou ser reincidente em infração média.

Por fim, para não aumentar a violência no trânsito, o jovem que não demonstrar bom comportamento no trânsito deverá aguardar a maioridade para voltar a dirigir.

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3164831944

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda, que coloca o Código de Trânsito Brasileiro em consonância com as demandas da sociedade.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3164831944

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.

LexEdit
CD256735526500

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

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

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

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

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

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, consequentemente, 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.

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

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)

LexEdit
CD256735526500

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

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

"**Art.** Insira-se onde couber o seguinte artigo: **Art. X.** Ao final de cada processo de formação de condutor, o diretor de ensino do Centro de Formação de Condutores deverá emitir declaração atestando que o processo transcorreu em conformidade com as normas de conduta profissional, não havendo registro, indício ou denúncia de assédio, importunação sexual, abuso de autoridade ou qualquer forma de violência de gênero. § 1º A declaração prevista no caput constitui documento obrigatório para a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, devendo ser arquivada juntamente com os demais comprovantes de conclusão do processo de formação. § 2º Para emissão da declaração, o diretor de ensino deverá: I - Realizar entrevista individual de validação com o candidato, assegurando ambiente reservado e confidencial; II - Verificar o cumprimento dos protocolos de prevenção ao assédio e à violência de gênero estabelecidos pelo Centro de Formação de Condutores; III - Analisar avaliações de conduta profissional realizadas pelos candidatos em relação aos instrutores. § 3º A recusa na emissão da declaração deverá ser fundamentada e imediatamente comunicada ao órgão executivo de trânsito competente, que instaurará procedimento de apuração. § 4º A emissão de declaração falsa ou o descumprimento dos procedimentos de validação sujeitará o diretor de ensino à responsabilidade administrativa, civil e criminal, podendo resultar na cassação de seu registro profissional e no descredenciamento do Centro de Formação de Condutores. § 5º Os órgãos executivos de trânsito poderão, a qualquer momento, auditar os procedimentos de validação realizados pelos diretores de ensino,

LexEdit
CD254705444600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254705444600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

podendo requisitar documentação, realizar entrevistas com candidatos e aplicar sanções em caso de irregularidades."

"**Art. Art. XXX** Os Centros de Formação de Condutores deverão implementar protocolo de prevenção e combate ao assédio, à importunação sexual e à violência de gênero, estruturado em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. § 1º O protocolo de que trata o caput deverá contemplar, no mínimo: I. Canal confidencial de denúncia, acessível aos candidatos, que assegure confidencialidade e proteção à identidade do denunciante; II. Treinamento obrigatório e periódico de instrutores, diretores de ensino e demais colaboradores em conduta profissional, ética, prevenção ao assédio e proteção aos direitos humanos; III. Sistema de registro de ocorrências e acompanhamento de denúncias, com procedimento interno de apuração; IV. Medidas disciplinares graduadas, incluindo afastamento preventivo e desligamento imediato em caso de confirmação de abuso; V. Sistema de avaliação da conduta profissional dos instrutores pelos candidatos, realizado de forma periódica, confidencial e estruturada. § 2º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizarão a implementação e o cumprimento do protocolo de prevenção ao assédio, podendo suspender ou cassar o credenciamento de Centro de Formação de Condutores que não atenda às exigências deste artigo ou que não adote medidas efetivas diante de denúncias comprovadas."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer, em nível legal, um conjunto integrado de medidas destinadas a assegurar segurança jurídica, qualidade pedagógica, proteção aos direitos humanos e, especialmente, proteção às mulheres contra assédio, importunação sexual e violência de gênero no processo de formação de condutores no Brasil.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estruturou o Sistema Nacional de Trânsito com base em competências claramente distribuídas,

LexEdit
CD254705444600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254705444600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

atribuindo aos DETRANs estaduais e do Distrito Federal a responsabilidade pelo credenciamento, supervisão e fiscalização das entidades que atuam na formação de condutores.

A Constituição Federal assegura, em seu art. 225, o direito a um meio ambiente equilibrado, incluindo a segurança viária como componente essencial da qualidade de vida urbana; em seu art. 196, o direito à saúde como direito de todos e dever do Estado; e em seu art. 5º, inciso I, o princípio da igualdade de gênero e a proteção à dignidade da pessoa humana. Esses fundamentos constitucionais impõem ao Estado o dever de estruturar políticas públicas que protejam a integridade física e psicológica dos cidadãos, especialmente de grupos em situação de vulnerabilidade.

A formação prática de condutores ocorre em um contexto de elevada vulnerabilidade estrutural, marcado pelo ambiente confinado do veículo, pela proximidade física entre instrutor e aluno, pela longa duração do processo de aprendizagem, pela assimetria de poder decorrente da função avaliativa do instrutor e pelo estado emocional de ansiedade e insegurança característico dessa etapa. A conjugação desses fatores cria condições propícias à ocorrência de condutas abusivas, o que exige a adoção de mecanismos institucionais robustos de prevenção, detecção e responsabilização.

Dados dos órgãos executivos de trânsito indicam o afastamento de instrutores em razão de denúncias de assédio sexual, importunação sexual, abuso de autoridade ou condutas incompatíveis com a função, mas tais registros representam apenas uma parcela reduzida de um fenômeno amplamente subnotificado. A subnotificação decorre, sobretudo, da dependência funcional da aluna em relação ao instrutor, que detém poder direto sobre sua avaliação e aprovação, gerando medo de retaliações, reprovações arbitrárias ou exposição indevida.

LexEdit
CD254705444600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254705444600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

Soma-se a isso a inexistência de canais institucionais protegidos de denúncia, especialmente nos casos em que o instrutor atua de forma autônoma, sem vínculo com Centros de Formação de Condutores, o que deixa a vítima sem amparo institucional, sem garantia de confidencialidade e sem suporte jurídico adequado. Nesses casos, também inexiste responsabilização de pessoa jurídica, histórico de condutas anteriores ou qualquer forma sistemática de supervisão. Em razão desses fatores, estima-se que apenas entre 5% e 15% das ocorrências reais sejam formalmente registradas.

Diante desse cenário, a vinculação obrigatória dos instrutores aos Centros de Formação de Condutores apresenta-se como resposta estrutural necessária, e não como mera exigência burocrática. A institucionalização permite a atuação preventiva, por meio de seleção criteriosa de profissionais, verificação de antecedentes, capacitação obrigatória em conduta ética e prevenção ao assédio, além de supervisão contínua das atividades. Durante o processo formativo, viabiliza a detecção de irregularidades por meio de avaliação contínua pelos alunos, canais confidenciais de denúncia e análise de padrões comportamentais. Após eventuais ocorrências, assegura a responsabilização efetiva, com apuração institucional, afastamento imediato do instrutor, responsabilidade civil da pessoa jurídica e criação de histórico que contribua para a proteção de futuras alunas.

A exigência de validação do processo pelo diretor de ensino reforça esse modelo ao estabelecer *accountability* pessoal do responsável técnico pela formação, transferindo a proteção contra assédio do plano individual da vítima para o dever institucional do CFC. Essa lógica reduz a dependência da denúncia individual, que frequentemente envolve medo, exposição e revitimização, e cria incentivos para a adoção de mecanismos internos eficazes de prevenção e resposta.

Complementarmente, o uso obrigatório de veículos com sistema de duplo comando amplia a segurança operacional, permitindo intervenção imediata

LexEdit
CD254705444600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254705444600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

do instrutor em situações de risco, prevenindo acidentes e reduzindo a assimetria de poder físico durante as aulas práticas. Trata-se de prática consolidada em países com baixos índices de sinistralidade viária e elevados padrões de proteção aos direitos humanos, como Espanha, Alemanha, Reino Unido e França, que adotam modelos institucionalizados de formação com responsabilização de estabelecimentos e gestores.

As medidas propostas não acarretam custos adicionais ao Estado, uma vez que a responsabilidade pela estrutura institucional, pelos equipamentos de segurança e pelos protocolos de proteção recai sobre os próprios Centros de Formação de Condutores, já obrigados a oferecer infraestrutura adequada. O investimento necessário é economicamente viável e amplamente compensado pela redução de riscos, pela proteção de vidas e pela melhoria da qualidade e da integridade do processo de formação de condutores.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputada Laura Carneiro
(PSD - RJ)

LexEdit
CD254705444600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254705444600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Laura Carneiro

CONGRESSO NACIONAL
CAMARA DOS DEPUTADOS

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

Acrescentem-se §§ 8º a 12 ao art. 148, 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. 148.** .....

.....

§ 8º O candidato poderá optar por realizar o curso de direção veicular parcialmente ou integralmente em veículo dotado de câmbio automático, desde que disponibilizado pela entidade credenciada.

§ 9º O candidato que optar por realizar o exame prático de direção veicular em veículo dotado de câmbio automático somente poderá conduzir veículo dotado dessa tecnologia.

§ 10. Para o caso previsto no § 9º, deverá ser incluída informação relativa à restrição de uso de veículo com câmbio automático em campo específico do documento de habilitação, conforme especificações do Contran.

§ 11. Para excluir a restrição prevista no § 10, o condutor habilitado deverá realizar curso de direção veicular complementar em veículo com câmbio mecânico, nos termos de regulamentação do Contran, e realizar novo exame prático nesse tipo de veículo.

LexEdit
CD250419553500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250419553500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

§ 12. O processo para a retirada da restrição de que trata o § 10 é equiparado, no que couber, ao processo de mudança de categoria." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, no texto da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, alteração ao art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, com vistas a permitir a formação de condutores em veículos dotados de câmbio automático.

A proposta visa facilitar o processo de habilitação, alinhando-se com a evolução do mercado e com as necessidades dos condutores modernos, ao mesmo tempo em que garante que a segurança nas vias seja preservada.

A restrição à condução de automóveis com câmbio manual para quem se habilitar com câmbio automático está em conformidade com os princípios da segurança no trânsito, evitando que condutores inexperientes ou despreparados conduzam veículos com características diferentes, sem a qualificação necessária.

Portanto, esta proposta não apenas responde à realidade do mercado automotivo atual, mas também garante que a segurança viária seja mantida, de modo a proporcionar condução mais eficiente e segura para todos.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Neto
(PT - BA)

LexEdit
CD250419553500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250419553500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Acrescente-se § 1º ao art. 148 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. 148.** .....

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente e no mínimo, nos termos de regulamentação do Contran:

I – 20 (vinte) horas de aulas teóricas sobre legislação de trânsito e noções de primeiros socorros, de direção defensiva, de cidadania e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, sem custos para o candidato;

II – 10 (dez) horas de aulas práticas de direção veicular.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, no texto da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, alteração relevante ao § 1º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, com vistas a estabelecer o conteúdo e a carga horária mínima das aulas teóricas e práticas obrigatórias para o processo de formação de condutores.

Recentemente, o Brasil foi surpreendido com a publicação de uma Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) dispensado os candidatos à obtenção da carteira de habilitação da participação, até então obrigatória, nos cursos teóricos sobre legislação de trânsito e noções de primeiros socorros, de direção defensiva, de cidadania e de conceitos básicos de proteção ao meio

LexEdit
CD257543624800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257543624800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

ambiente relacionados com o trânsito. Ademais, reduziu a carga horária mínima para o curso prático de direção para somente duas horas. Tudo isso sob o pretexto de reduzir os custos para o cidadão.

No entanto, o preço a ser pago por essa irresponsabilidade é muito maior do que se imagina economizar. A educação para o trânsito é um dos pilares fundamentais da segurança pública, contribuindo para proteger a vida e a integridade física dos cidadãos, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro e no art. 144, §10º, inciso I, da Constituição Federal. Como garantir a segurança das milhões de pessoas que compartilham as vias públicas se os novos motoristas sequer receberão a formação mínima necessária para uma condução segura?

Os números de mortes e lesões no trânsito registrados anualmente no Brasil alertam para esse risco. Mais de 35 mil pessoas perderam suas vidas em 2024, quase mil mortes a mais do que registrado em 2023. Ao invés de apertar o cerco com relação à melhoria do processo de formação de condutores, o Contran flexibiliza as regras, trazendo mais preocupação a toda a sociedade.

Assim, com o intuito de não permitir a piora do processo de formação de condutores, propomos que o texto legal estabeleça a carga horária mínima a ser ministrada para os candidatos à habilitação, deixando a cargo do Contran distribuir essa carga entre os diversos tópicos a serem abordados, como bem o fazia antes da publicação da nova Resolução.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Neto
(PT - BA)

LexEdit
CD257543624800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257543624800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

CONGRESSO NACIONAL
CAMARA DOS DEPUTADOS

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

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

"**Art. 1º-1.** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

I – "ANEXO I;

II – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES;

III – CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES (CFC) – empresa particular ou sociedade civil credenciada pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, constituída sob qualquer das formas previstas na legislação vigente, que tenha como atividade prioritária o ensino teórico e/ou prático de direção veicular visando à formação, habilitação, atualização, especialização, capacitação e reciclagem de condutores de veículos automotores, bem como a capacitação de profissionais que atuam como instrutor e examinador de trânsito."

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

LexEdit
CD251804451400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251804451400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir, no texto da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, definição legal para os Centros de Formação de Condutores (CFC), as tão conhecidas autoescolas.

Apesar de desempenharem um papel crucial na educação para o trânsito, que é um dos pilares fundamentais da segurança pública, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro e no art. 144, §10º, inciso I, da Constituição Federal, a legislação vigente não prevê definição legal para os CFC, o que traz insegurança jurídica para sua atuação no País.

Diante disso, propomos que o Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passe a prever a descrição do conceito de Centro de Formação de Condutores (CFC).

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Neto
(PT - BA)

LexEdit
CD251804451400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD251804451400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Neto

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. 1º-1.** O Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte alteração:

'**Art. 20.** .....

I – .....

.....

n) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres, por danos corporais causados a terceiros, em razão de sinistro envolvendo o veículo.' (NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A regulação do trânsito ocupa posição singular no ordenamento jurídico brasileiro, por incidir diretamente sobre a proteção da vida, da integridade física e da segurança coletiva em um espaço de convivência social permanente. A circulação de veículos automotores, ao mesmo tempo em que viabiliza o desenvolvimento econômico e a mobilidade urbana e rural, gera riscos objetivos que, quando concretizados em acidentes, produzem impactos humanos e sociais de grande magnitude. É dever do Estado, nesse contexto, não apenas disciplinar condutas, mas estruturar mecanismos eficazes de proteção às vítimas e de repartição social dos riscos inerentes à atividade.

LexEdit
CD250697634700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250697634700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

Durante décadas, o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores — o DPVAT — exerceu papel central nesse sistema de proteção, garantindo indenização mínima e imediata às vítimas de acidentes de trânsito, independentemente da identificação ou da solvência do responsável pelo dano. A extinção definitiva desse instrumento, embora motivada por críticas legítimas quanto à sua gestão e ao seu modelo institucional, resultou na supressão abrupta de uma rede de amparo que cumpria relevante função social. Desde então, instaurou-se uma lacuna normativa que deixou desprotegidos milhares de cidadãos vítimas de sinistros, transferindo para o Poder Judiciário e para o sistema público de saúde o ônus de lidar com consequências financeiras que deveriam ser mitigadas por instrumentos próprios do direito securitário.

Embora o Código Civil consagre, de forma clara, o dever de reparar o dano decorrente de ato ilícito, a experiência prática demonstra que essa previsão, isoladamente, revela-se insuficiente para assegurar tutela efetiva às vítimas de acidentes de trânsito. A inexistência de patrimônio ou de capacidade financeira do causador do dano transforma o direito à indenização em expectativa incerta, sujeita a longos processos judiciais e, não raras vezes, à completa frustração do crédito. Esse cenário aprofunda desigualdades, penaliza os mais vulneráveis e compromete a confiança social na eficácia do sistema jurídico.

A emenda ora apresentada busca enfrentar essa distorção estrutural por meio da inclusão, entre os seguros obrigatórios previstos no ordenamento jurídico, da responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestres por danos corporais causados a terceiros. Trata-se de solução tecnicamente adequada, juridicamente coerente e amplamente respaldada por experiências internacionais consolidadas, nas quais a exigência de cobertura mínima de responsabilidade civil constitui pressuposto elementar para a circulação de veículos em vias públicas. Ao redistribuir coletivamente os riscos do trânsito, o seguro cumpre sua função social clássica, assegurando proteção às vítimas sem depender da capacidade econômica individual do responsável pelo sinistro.

Sob a ótica institucional, a medida contribui para a racionalização do sistema de justiça e para a redução da pressão sobre o Sistema Único de Saúde, frequentemente chamado a absorver os custos decorrentes de acidentes graves.

LexEdit
CD250697634700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250697634700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

Ao garantir fonte imediata de indenização, promove-se maior celeridade na reparação dos danos, reduz-se a litigiosidade e fortalece-se a previsibilidade jurídica. A atribuição ao Conselho Nacional de Seguros Privados da competência para definir parâmetros técnicos, limites de cobertura e valores de prêmio assegura flexibilidade regulatória e equilíbrio econômico, permitindo a adaptação do modelo às realidades regionais e à dinâmica do mercado securitário.

Cumpre ressaltar que a proposta não se confunde com a simples recriação do DPVAT nos moldes anteriormente existentes. Ao contrário, trata-se de instrumento jurídico distinto, de escopo delimitado, voltado especificamente à cobertura de danos corporais a terceiros, alinhado à lógica da responsabilidade civil e às boas práticas internacionais. A superação de um modelo não pode significar a renúncia à proteção social que ele assegurava; impõe-se, antes, a construção de soluções mais eficientes, transparentes e juridicamente bem calibradas.

Dessa forma, a emenda apresentada reafirma o compromisso do Parlamento com a proteção da vida, com a justiça social e com a responsabilidade institucional do Estado diante dos riscos do trânsito. Ao preencher lacuna normativa relevante deixada pela extinção do DPVAT, harmoniza o ordenamento jurídico brasileiro com padrões internacionais, fortalece a tutela das vítimas e contribui para um sistema de trânsito mais seguro, solidário e juridicamente consistente, em consonância com a dignidade do exercício do mandato parlamentar e com as legítimas expectativas da sociedade brasileira.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal

LexEdit
CD250697634700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250697634700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 159.** .....

I – *poderá ser emitida pelos órgãos executivos dos estados e do Distrito Federal, em meio físico ou digital, a critério do candidato ou do condutor;*

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade ajustar a redação do inciso I do caput do art. 159 do Código de Trânsito Brasileiro, conforme proposto pela Medida Provisória nº 1.327, de 2025, para assegurar ao candidato ou condutor a faculdade de optar pela emissão da Carteira Nacional de Habilitação em meio físico ou digital.

A medida reforça o caráter de modernização e simplificação administrativa buscado pela Medida Provisória, ao mesmo tempo em que preserva a liberdade de escolha do cidadão, reconhecendo as diferentes realidades sociais, econômicas e de acesso às tecnologias digitais existentes no país. Ao garantir a coexistência dos formatos físico e digital, evita-se a exclusão de usuários que não dispõem de meios tecnológicos adequados, sem prejuízo da eficiência e da inovação na prestação do serviço público.

LexEdit
CD250191764800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250191764800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

Dessa forma, a emenda contribui para uma implementação mais equilibrada e inclusiva das alterações promovidas pela Medida Provisória, harmonizando avanço tecnológico, acessibilidade e segurança jurídica.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal

LexEdit
CD250191764800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250191764800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 268-A; e suprima-se o § 8º do art. 268-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 268-A.** .....

.....

§ 7º *O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada gratuitamente, condicionado a aprovação nos exames previstos no item I do art. 147.*

§ 8º (Suprimir)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a redação do § 7º do art. 268-A do Código de Trânsito Brasileiro e suprimir o § 8º do mesmo artigo, conforme proposto pela Medida Provisória nº 1.327, de 2025, a fim de conferir maior clareza normativa e segurança jurídica ao procedimento de renovação da habilitação.

Ao condicionar a renovação gratuita da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor à aprovação nos exames legalmente previstos, a emenda preserva a finalidade social da medida — voltada à inclusão e à regularização dos condutores cadastrados no RNPC — sem afastar a necessidade de verificação das condições mínimas de aptidão física e mental para a condução de veículos.

LexEdit
CD259842454100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259842454100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

A supressão do § 8º evita duplicidades ou interpretações que possam fragilizar o controle administrativo do processo, reforçando a coerência sistemática do Código de Trânsito Brasileiro e alinhando a desburocratização pretendida pela Medida Provisória com a responsabilidade institucional e a segurança viária.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal

LexEdit
CD259842454100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259842454100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

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 sincrônico 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;

LexEdit
CD255651542800

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

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

LexEdit
CD255651542800

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

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

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

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,

LexEdit
CD255651542800

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

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

LexEdit
CD255651542800

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

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 6º e 7º do art. 148, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 148.** .....

.....

§ 6º Os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão realizados, respectivamente, por médicos e psicólogos peritos examinadores, autorizados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, e cadastrados aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, nos termos de regulação do Contran.

§ 7º Os valores correspondentes à realização dos exames de aptidão física e mental e da avaliação psicológica observarão preço público fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal de acordo com a realidade de cada região do país, em respeito a autonomia político e administrativo dos entes federados." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aperfeiçoar a redação proposta pela Medida Provisória nº 1.327, de 2025, no que se refere aos exames de aptidão física e mental e à avaliação psicológica exigidos para a habilitação de condutores. Embora seja legítimo o esforço de simplificação e redução de custos do processo,

LexEdit
CD252792413200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252792413200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

tais medidas não podem comprometer a qualidade técnica e a segurança jurídica de etapas essenciais à proteção da vida e da segurança no trânsito.

Ao estabelecer, em nível legal, requisitos mínimos de qualificação para médicos e psicólogos responsáveis pelas avaliações, a emenda reforça a confiabilidade do sistema e evita a precarização desses exames, assegurando que sejam realizados por profissionais devidamente especializados e autorizados. Trata-se de medida que preserva o interesse público e mantém o equilíbrio entre desburocratização e responsabilidade institucional.

Adicionalmente, ao atribuir aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal a fixação dos valores cobrados, respeita-se a autonomia federativa e as realidades regionais, garantindo transparência, modicidade e adequação econômica, sem prejuízo da uniformidade dos critérios técnicos nacionais.

Dessa forma, a proposta harmoniza os objetivos da Medida Provisória com a necessidade de assegurar avaliações técnicas idôneas, contribuindo para uma política de trânsito mais segura, eficiente e socialmente responsável.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Pompeo de Mattos
(PDT - RS)
Deputado Federal

LexEdit
CD252792413200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252792413200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 10 e ao § 1º do art. 13, 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. 10.** O Contran, com sede no Distrito Federal, é composto pelos seguintes membros:

I – Ministros de Estado responsáveis pelas seguintes áreas de competência:

a) ciência, tecnologia e inovações;

b) educação;

c) defesa;

d) meio ambiente;

e) saúde;

f) justiça;

g) relações exteriores;

h) indústria e comércio;

i) agropecuária;

j) transportes terrestres;

k) segurança pública;

l) mobilidade urbana;

II – representantes do Poder Legislativo Federal, designados por cada uma das Casas do Congresso Nacional;

III – entidades do Sistema Nacional de Aprendizagem:

a) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

b) Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo - CNC.

LexEdit
CD252220094300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252220094300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

.....” (NR)

“**Art. 13.** .....

§ 1º Cada câmara é constituída pelos seguintes especialistas, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN:

I – representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito;

II – indicados pelo Congresso Nacional;

III – representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos anos, as decisões do CONTRAN vêm tendo forte natureza política, sendo desvirtuada a necessidade de segurança jurídica e limites de atuação da norma, gerando uma verdadeira indústria de judicialização de suas exigências e fazendo com que muitas Resoluções sejam afastadas por decisão judicial, reduzindo o poder normativo do Conselho e criando um cenário de desigualdade entre os administrados.

Entendemos o fator político como justificativa de aprovação e implementação de uma norma, mas este fator não pode se sobrepor a técnica juridicidade das exigências, motivo pelo qual torna-se importante incluir novas entidades que possam trazer maiores esclarecimentos sobre os serviços regulamentados e prevenir futuro embate e discussão judicial destas políticas regulatórias.

Igualmente, a inclusão de representantes do Poder Legislativo Federal objetiva a efetiva participação da sociedade na elaboração de diretrizes da Política Nacional de Trânsito e na coordenação dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito,

LexEdit
CD252220094300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252220094300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

o que trará grande contribuição para a segurança no trânsito, em benefício de toda a população brasileira.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD252220094300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252220094300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 75 e 76; e acrescente-se § 2º ao art. 140, 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. 75.** O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados, Maio Amarelo e à Semana Nacional de Trânsito.

....." (NR)

"**Art. 76.** A educação para o trânsito será promovida em todas as etapas da educação básica, de forma permanente e por meio de planejamento e ações multissetoriais coordenadas entre o Conselho Nacional de Trânsito e Ministério da Educação, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do CONTRAN, diretamente ou mediante convênio, poderá promover:

I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre cidadania e formação da personalidade do cidadão para segurança de trânsito;

.....

§ 2º O conteúdo programático ministrado nas escolas de ensino fundamental e médio poderá ser objeto de aproveitamento curricular para fins de formação teórico-técnica exigida para obtenção da CNH, na forma do regulamento conjunto do CONTRAN e do Conselho Nacional de Educação, mediante inclusão na Base Nacional Comum Curricular.

LexEdit
CD253168252600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253168252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

§ 3º Os conteúdos referentes à legislação de trânsito e ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS deverão obrigatoriamente compor o curso de formação teórica para obtenção da CNH, não podendo ser objeto de aproveitamento curricular.

§ 4º Nos Estados em que não estiver implementada a educação no trânsito nas escolas, o candidato deverá cumprir a totalidade da carga horária e do conteúdo programático estabelecido para aprendizagem, por meio do curso teórico-técnico oferecido pelos CFCs.

§ 5º Para fins de fiscalização da identificação eletrônica do aluno, bem como cumprimento da carga horária e conteúdo programático a ser ministrado, poderão ser utilizadas plataformas de ensino à distância síncronas credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal." (NR)

"**Art. 140.** .....

§ 1º .....

§ 2º Para fins de aproveitamento do conteúdo programático ministrado nas escolas de educação básica, fica afastada a exigência prevista no inciso I deste artigo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Educação para o Trânsito encontra-se regulamentada a partir do art. 74 e seguintes do Código de Trânsito Brasileiro e mesmo que prevista desde a publicação da Lei Federal nº 9.503, ocorrida em 23 de setembro de 1997, passados mais de vinte e oito anos ainda não foi definitivamente implementada nas escolas de 1º, 2º e 3º graus.

Durante este tempo em que não implementada esta relevante política pública social, vários estudos foram realizados e concluíram que a educação no trânsito somente terá eficácia se for implementada de forma permanentes e de forma multissetorial, com apoio de todas as entidades envolvidas no processo de formação e habilitação de condutores.

LexEdit
CD253168252600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253168252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

Pela proposta apresentada, a educação no trânsito se iniciará na educação básica, com disciplinas que tenham como objetivo a cidadania e formação da personalidade do agente, sendo reservado ao curso teórico técnico as disciplinas de maior importância como normas de circulação e conduto e legislação no trânsito.

A alteração legislativa regulamenta a educação nas escolas inclusive para fins de aproveitamento no curso teórico técnico exigido para formação do futuro condutor de veículo automotor, sendo que os módulos básicos ministrados nas escolas serão dispensados nos cursos técnicos específicos. Entretanto, por ser ministrado como atividade extracurricular, caso o aluno se recuse a realizar este curso de educação no trânsito, ele deverá acumular os dois módulos quando ingressar no Centro de Formação de Condutores.

A proposta privilegia a educação no trânsito nas escolas, beneficiando o condutor mediante redução drástica do conteúdo programático total do curso teórico, alterando também as exigências previstas no art. 140, excluindo a exigência de imputabilidade penal para esta fase da educação no trânsito escolar.

Assim, com objetivo de alcançar a eficiência que se espera da educação no trânsito, prevenindo interpretações equivocadas e resguardando competência de todos os órgãos e entidades do Poder Público, apresentamos o Projeto de Lei para devida análise e aprovação.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD253168252600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253168252600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 158-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 158-A.** Os cursos preventivos, de reciclagem, capacitação e qualificação de condutores poderão ser realizados presencialmente ou à distância, desde que também obedecidas as diretrizes básicas estabelecidas pelo poder publico federal.

§ 1º É de atribuição do órgão máximo executivo de trânsito da União a homologação das plataformas de ensino, nos termos estabelecidos por Resolução publicada pelo CONTRAN.

§ 2º Caberá aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o credenciamento das entidades públicas ou privadas que detenham plataformas de ensino homologadas na forma do parágrafo anterior, sendo também responsáveis pela fiscalização do cumprimento da carga horária e identificação eletrônica dos motoristas submetidos aos cursos de trânsito ministrados no formato de educação a distância, conforme regulamentação expedida pelo CONTRAN." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O processo de formação e habilitação de condutores para conduzir veículo automotor é regulamentado pelos arts. 140 a 160 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Recentemente, o Governo Federal demonstrou preocupação com a eficiência e qualidade do ensino ministrado através das plataformas de Educação

LexEdit
CD254596145200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254596145200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

à Distância, publicando o Decreto de nº 12.456, de 19 de Maio de 2025, onde regulamentada novas exigências para regulação, supervisão e avaliação das entidades públicas e privadas que ministram aprendizado nesta modalidade de ensino.

Por meio do art. 7º, Inciso I combinado com art. 12, Inciso XV do Código de Trânsito Brasileiro, é inquestionável o poder regulamentar do Conselho Nacional de Trânsito para fixar exigências de homologação de plataformas e fiscalização do ensino ministrado pela educação à distância, mas impossível desmerecer as normas gerais estabelecidas pelo Ministério da Educação ou até mesmo implementadas através do Governo Federal, como no Decreto acima mencionado.

Pela emenda ora apresentada, estabelecemos um trabalho de cooperação entre o Ministério da Educação, estabelecendo normas gerais para a educação à distância, reservando ao Conselho Nacional de Trânsito a regulamentação de situações específicas como por exemplo a necessidade de credenciamento das entidades junto ao órgão executivo de trânsito dos Estados, responsável pela fiscalização, auditoria e monitoramento dos cursos de trânsito, conforme estabelecido no art. 22, Inciso II do mesmo Código de Trânsito Brasileiro.

Compartilhamos da mesma preocupação externada e que justificou a publicação do Decreto Federal, tendo em vista que na realidade atual evidencia-se uma falha na fiscalização destes cursos de trânsito ministrados através de plataformas de Educação à Distância, especialmente quando constatado que no texto da Resolução Federal de nº 928, de 28 de março de 2022 do Conselho Nacional de Trânsito, em que no texto do art. 22 determina que a fiscalização de entidades e cursos será de competência da Secretaria Nacional de Trânsito, contrariando determinação estabelecida pelo CTB.

Por fim, não podemos deixar de destacar a necessidade de uma política pública de trânsito mais eficiente, seja por causa do custo social do acidente que se aproxima de 52 Bilhões de reais por ano, prejudicando o sistema público de saúde, previdência, empresas mas especialmente a família das vítimas, assim como destacar também o compromisso assumido pelo Brasil junto a Organização das Nações Unidas, como signatário da Declaração de Estocolmo e comprometendo-se

LexEdit
CD254596145200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254596145200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

até o ano de 2030 de reduzir em no mínimo, 50% (cinquenta por cento) dos índices de mortes e sinistros de trânsito.

Assim, com objetivo de alcançar a eficiência que se espera da educação no trânsito, prevenindo interpretações equivocadas e resguardando competência de todos os órgãos e entidades do Poder Público, apresentamos a presente emenda para devida análise e aprovação.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD254596145200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254596145200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira