



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.327, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Senador RENAN FILHO

VOTO EM SEPARADO (Do sr. Hugo Leal)

I - RELATÓRIO

Conforme divulgado pelo Governo Federal, a Medida Provisória nº 1.327, de 2025, teria como objetivo central reduzir custos e burocracia no processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ampliar o acesso ao documento, estimular o bom comportamento no trânsito e digitalizar os serviços relacionados à CNH, tornando-os mais rápidos, acessíveis e baratos para a população brasileira.

De acordo com a justificativa apresentada pelo Poder Executivo, a medida provisória altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para:

- permitir a renovação automática da CNH para condutores inscritos no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), dispensando exames periódicos em determinados casos;
- uniformizar nacionalmente os preços dos exames médicos e psicológicos, por meio de preço público fixado pela União; e





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

- facilitar a emissão da CNH em formato digital, tornando a versão física opcional.

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, foi publicada em 10 de dezembro de 2025 e encontra-se em tramitação no Congresso Nacional, sob análise desta Comissão Mista. O prazo para apresentação de emendas encerrou-se em 17 de dezembro de 2025. Foram apresentadas 222 emendas parlamentares, abrangendo propostas de alteração, supressão e acréscimo de dispositivos.

O Senador Renan Filho (MDB/AL) foi designado relator da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, nesta Comissão Mista.

As principais críticas à medida provisória incluem:

- risco de precarização da formação de condutores, em razão da do afrouxamento dos exames médicos e psicológicos, com possível comprometimento da segurança viária;
- redução da demanda por exames médicos e psicológicos, com enfraquecimento do papel preventivo desses profissionais e risco de transformar etapas essenciais em meros procedimentos administrativos;
- preocupação com aumento de sinistros de trânsito, especialmente envolvendo motociclistas, diante da formação prática mínima possivelmente insuficiente para garantir habilidade e segurança;
- contradição com políticas públicas como a CNH Social, que busca ampliar o acesso à habilitação sem precarizar o processo de formação e de renovação da CNH.

Apesar da relevância e complexidade da matéria, no âmbito desta Comissão Mista não houve reunião destinada à apreciação de requerimentos nem à realização de audiências públicas, o que impede o necessário debate legislativo a que uma medida provisória dessa natureza deve ser submetida. A situação se agrava diante do prazo limite para apreciação no Congresso





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Nacional, em 19 de maio de 2026, com a exigência de votação prévia nesta Comissão Mista e posterior deliberação nos plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal dentro do prazo constitucional.

Ao que tudo indica, a opção adotada pela Presidência e pelo relator foi não abrir espaço efetivo de participação aos membros desta Comissão, nem permitir que representantes dos setores diretamente impactados, a sociedade civil organizada e especialistas, inclusive do próprio Governo, se manifestem sobre a medida provisória e contribuam para um debate qualificado. Existem requerimentos de audiência pública apresentados que sequer foram apreciados, o que compromete o exame responsável de um tema de tamanha relevância.

A apreciação de uma matéria com impacto tão amplo sobre a segurança viária e a saúde pública, sem o devido debate no âmbito da Comissão e sem ouvir as entidades e profissionais diretamente envolvidos, constitui risco significativo para o alcance do objetivo maior de um trânsito mais seguro para todos. Por essas razões, apresento o presente voto em separado.

É o relatório.

II - VOTO

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, promove alterações profundas no sistema de renovação da Carteira Nacional de Habilitação e no modelo de organização dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica dos condutores. Sob o discurso de modernização e redução de burocracia, introduz mudanças estruturais de grande impacto sobre a segurança viária, a ordem econômica e o pacto federativo.

Após análise detida, entendo que a proposição não reúne condições constitucionais nem de mérito para prosperar, razão pela qual





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

apresento este voto em separado, manifestando-me pela **rejeição integral** da medida provisória.

1 – Da inconstitucionalidade

A Constituição Federal confere às medidas provisórias natureza excepcional e temporária, condicionando sua edição à presença simultânea e inequívoca dos requisitos de relevância e urgência, nos termos do art. 62. Trata-se de instrumento destinado a situações extraordinárias, nas quais a demora inerente ao processo legislativo ordinário possa acarretar prejuízo grave ou irreparável ao interesse público.

No caso da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, tais pressupostos não se evidenciam. As alterações propostas não decorrem de fato superveniente, emergência administrativa ou colapso institucional do sistema de habilitação de condutores. Ao contrário, a norma versa sobre reorganização estrutural e permanente de políticas públicas consolidadas, com efeitos amplos e duradouros sobre a segurança no trânsito, o mercado de serviços especializados e a repartição de competências entre União, Estados e Distrito Federal.

Transformações dessa magnitude exigem reflexão amadurecida, diálogo institucional e participação social. Demandam o trâmite legislativo ordinário, com realização de audiências públicas, oitiva de especialistas, produção de estudos técnicos e avaliação prévia de impacto regulatório, de modo a assegurar decisões legislativas informadas e responsáveis.

Ao optar pelo uso da medida provisória em tema dessa envergadura, o Poder Executivo antecipa conclusões, restringe o espaço deliberativo do Congresso Nacional e converte um instrumento de exceção em via ordinária de formulação de políticas públicas. Essa prática enfraquece o princípio da separação dos poderes e esvazia o papel constitucional do Parlamento como instância central de debate, controle e representação da vontade popular.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Não há qualquer crise, calamidade ou colapso iminente no sistema de habilitação que justifique a edição monocrática de norma tão abrangente. O sistema vigente estava organizado, tanto na formação dos candidatos quanto na avaliação de sua aptidão física e mental. Embora a segurança viária seja tema de alta relevância, o enfoque da medida provisória não se orienta pela proteção da vida — interesse público primário — mas por uma lógica de suposta economia de custos, em detrimento da segurança coletiva. A verdadeira relevância constitucional estaria em aprimorar os mecanismos de controle, e não em suprimi-los ou enfraquecê-los.

A medida provisória tampouco identifica problema específico que justifique sua edição. Não são apresentados dados que indiquem falência do sistema atual de exames de aptidão. Não há estatísticas que demonstrem que a renovação automática da CNH reduziria acidentes ou melhoraria a segurança viária. A proposição carece, portanto, de fundamentação técnica consistente e de demonstração concreta de relevância e urgência.

Cumprе ressaltar que o direito à vida, valor fundante da Constituição Federal, não se restringe à mera sobrevivência biológica. Impõe ao Estado deveres positivos voltados à redução de riscos socialmente relevantes, assegurando condições mínimas de segurança coletiva. A política de segurança no trânsito é componente essencial desse dever, pois o tráfego de veículos, ainda que indispensável à vida contemporânea, figura entre as atividades que mais expõem a população a situações de perigo.

A proteção de direitos fundamentais não se limita à vedação de condutas estatais lesivas: compreende também deveres concretos de ação. Ao fragilizar instrumentos preventivos historicamente adotados — como a avaliação periódica das condições físicas e psicológicas dos condutores — a Medida Provisória nº 1.327, de 2025, deixa de cumprir essa obrigação protetiva e transfere à sociedade riscos que deveriam ser mitigados por políticas públicas responsáveis.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Esse enfraquecimento do papel preventivo do Estado tem sido objeto de crítica no debate público. Manifestações em meios digitais, redes sociais, fóruns especializados e veículos de imprensa registram a preocupação de profissionais de saúde, especialistas em segurança viária e cidadãos quanto à ampliação da exposição da população a acidentes evitáveis. A percepção amplamente disseminada é a de que a flexibilização excessiva de controles compromete a confiança no sistema e banaliza riscos que se traduzem, na realidade concreta, em feridos e mortos no trânsito.

Do ponto de vista sanitário, a gravidade do tema é reconhecida internacionalmente. A Organização Mundial da Saúde classifica a violência no trânsito como uma das principais causas de mortalidade evitável, tratando-a como problema de saúde pública de alta relevância. Milhões de pessoas perdem a vida ou sofrem lesões permanentes, a cada ano, em sinistros viários, cenário que exige políticas baseadas em prevenção e fortalecimento de mecanismos de controle, e não na sua supressão.

No Brasil, o trânsito figura entre as principais causas de mortalidade prematura, com impacto direto sobre famílias, o sistema de saúde e a economia. Nessa realidade, qualquer iniciativa legislativa que implique diminuição de mecanismos de controle deve ser avaliada com extrema cautela, sob pena de contrariar evidências técnicas e científicas, além de desconsiderar o sentimento majoritário expresso no debate público contemporâneo.

2 – Do relator

O atual relator da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, Senador **Renan Filho**, foi o **Ministro de Estado dos Transportes** responsável pela **concepção política, elaboração e encaminhamento** da referida medida provisória ao Congresso Nacional.

Embora a autoria formal da medida provisória seja atribuída ao Presidente da República, é de conhecimento público que sua formulação





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

ocorre no âmbito técnico e político dos ministérios competentes. Na condição atual de senador e relator, o mesmo agente político:

- atua como **autor intelectual e político** da medida; e
- simultaneamente exerce a função de **relator encarregado de analisá-la criticamente**, apreciar emendas, propor ajustes e zelar, em tese, pelo equilíbrio entre os Poderes.

Não há vedação expressa à atuação de ex-ministros como relatores de medidas provisórias relativas a atos de sua gestão. Contudo, a ausência de proibição específica não pode ser interpretada como autorização irrestrita. Tal lacuna deve ser suprida à luz dos princípios constitucionais que regem o processo legislativo e a atuação parlamentar.

A relatoria em Comissão Mista constitui função estratégica: envolve a consolidação e análise de emendas parlamentares, a organização técnica e política do texto normativo, a mediação entre diferentes correntes e interesses e a elaboração de parecer com impacto decisivo sobre o resultado final. Trata-se de atribuição que exige independência, equilíbrio e distanciamento institucional em relação à iniciativa originária.

Ainda que não haja vedação expressa na Constituição ou no Regimento Comum do Congresso Nacional para o caso concreto, a situação revela incompatibilidade com princípios estruturantes do Estado Democrático de Direito e do processo legislativo, notadamente:

- o princípio da separação de poderes e da fiscalização recíproca;
- o princípio da impessoalidade;
- o princípio da moralidade administrativa;
- o devido processo legislativo substancial;





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

- e os princípios da razoabilidade e da imparcialidade que devem orientar a atuação dos relatores em Comissões Mistas.

A atuação do mesmo agente político como autor, em essência, da iniciativa normativa no Executivo e, em seguida, relator dessa mesma iniciativa no Legislativo, sem intervalo temporal ou distanciamento funcional, tende a:

a) capturar a função relatorial por interesses de justificação do ato administrativo que ele próprio concebeu; e

b) gerar desequilíbrio entre Executivo e Legislativo, na medida em que a relatoria deixa de exercer papel crítico e de controle político, aproximando-se de mera extensão do ministério que elaborou a medida.

Ainda que não se trate de hipótese de suspeição formal à semelhança do processo jurisdicional, sob a ótica constitucional e regimental, o cenário é, no mínimo, antirrepublicano, por contrariar:

- a lógica de freios e contrapesos entre os Poderes; e
- o dever de independência analítica do relator em relação ao texto sob sua apreciação.

A consolidação desse modelo pode acarretar:

- redução do papel crítico e fiscalizador do Poder Legislativo;
- risco de transformar o Parlamento em mera instância homologatória;
- e fragilização da confiança pública no processo deliberativo.

Registra-se, assim, preliminarmente, que há um **vício de origem político-institucional** na condução da relatoria, o qual reforça a necessidade deste **voto em separado**, independente, comprometido com a segurança viária, com a proteção da vida e com a observância dos princípios constitucionais.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

3 – Do mérito

Ao tratar da desregulamentação da formação de condutores e da flexibilização de controles de aptidão, é indispensável considerar a realidade dos números e os compromissos já assumidos pelo Estado brasileiro em matéria de segurança no trânsito.

Dados recentes, por exemplo, apontam para **agravamento expressivo das mortes de motociclistas**. Segundo o *Atlas da Violência 2025*, a taxa de mortes em acidentes com motocicletas **cresceu 12,5%**, alcançando **6,3 óbitos por 100 mil habitantes**, e as motos já estão envolvidas em **38,6% de todas as mortes no trânsito**. Em números absolutos, **mais de 13 mil pessoas morreram em acidentes com motocicletas apenas em 2023**, cenário que permaneceu elevado em 2024 e 2025.

Esse quadro caminha na direção oposta ao que preconiza o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS**, instituído pela Lei nº 13.614, de 2018. O plano baseia-se no conceito de **Sistema Seguro** e na **Visão Zero**, cujo eixo central afirma que **nenhuma morte no trânsito é aceitável**. Reconhece-se que o erro humano é inevitável, mas se afirma com clareza que **mortes e lesões graves são evitáveis** e que a responsabilidade pela segurança é **compartilhada** entre Estado, formadores, gestores e usuários das vias.

Ao enfraquecer o exame pericial e relativizar o controle da aptidão, a Medida Provisória nº 1.327, de 2025, contraria os compromissos assumidos no PNATRANS e desvia-se da lógica do Sistema Seguro.

3.1 – Exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica

Em lugar de fortalecer o sistema, a medida provisória suprime ou enfraquece camadas essenciais de proteção, especialmente na fase mais





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

sensível do processo: o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.

Médicos e psicólogos de trânsito, frequentemente estigmatizados no debate público, são peças-chave do Sistema Seguro. Cabe a esses profissionais avaliar as condições físicas, cognitivas e emocionais dos condutores, atuando preventivamente para evitar que pessoas inaptas conduzam veículos e exponham terceiros a risco.

Nesse contexto, a **renovação automática da CNH** para condutores cadastrados no RNPC, com base na mera ausência de infrações registradas, sem a exigência de exames periódicos, constitui falha estrutural grave. A aptidão para dirigir é uma condição clínica dinâmica, não um atributo administrativo permanente. Substituir a perícia por um indicador comportamental limitado (ausência de multas) é erro conceitual.

A medida promove confusão entre comportamento e saúde. Multas medem apenas determinados aspectos do comportamento em situações pontuais; o exame de aptidão, por sua vez, avalia condições clínicas. A ausência de infrações:

- não assegura que o condutor mantenha comportamento seguro, pois muitos habilitados passam longos períodos sem dirigir;
- não identifica riscos decorrentes de situações como infarto, AVC, epilepsia, hipoglicemia, diabetes, apneia do sono, transtornos cognitivos e outras enfermidades que afetam a condução segura.

Tais condições somente podem ser adequadamente verificadas por meio de exame médico. Da mesma forma, a avaliação psicológica é indispensável para uma leitura mais ampla da capacidade do indivíduo de interagir com o trânsito. É por meio dela que se podem identificar problemas como desatenção grave, lentidão cognitiva, dificuldades de compreensão de regras, falhas de memória, déficits de julgamento, decisões impulsivas, baixa





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

tolerância à frustração, atitudes imprudentes ou hostis, agressividade exacerbada, instabilidade emocional, ansiedade desadaptativa e indícios comportamentais de uso prejudicial de álcool ou outras substâncias.

A medida provisória, ao privilegiar a ausência de registros infracionais, **premia um indicador incompleto e manipulável**, que não reduz efetivamente o risco. A noção de “bom condutor” baseada em ausência de multas ignora o histórico completo, admite “reset” de pontos e não reflete o risco real. Além disso, práticas corriqueiras como transferência de multas a terceiros, registro de veículos em nome de pessoa jurídica e não identificação do condutor real fragilizam ainda mais a confiabilidade desse indicador.

Em termos concretos, a vigência do modelo proposto poderia levar a situações extremas, como a de um condutor que, após perder um membro, sofrer um AVC, permanecer longo período sem dirigir, teria sua CNH renovada automaticamente, sem qualquer avaliação pericial. Aptidão é estado funcional variável, não direito adquirido. A medida, ao prescindir dessa avaliação, permite que condutor clinicamente incapaz volte a dirigir sem controle técnico prévio.

Em um país que registra cerca de 40 mil mortes por ano no trânsito, centenas de milhares de internações e ocupação significativa de leitos de emergência por sinistros viários, não é admissível ampliar riscos mediante a supressão de ferramentas preventivas. O custo dos exames médico e psicológico representa parcela relativamente pequena no valor total da CNH, sendo desarrazoado tratar etapas cruciais de segurança como meras despesas administrativas a serem reduzidas.

A medida provisória, nesse ponto, troca uma suposta economia marginal por um **risco coletivo inaceitável**, em detrimento da vida e da saúde públicas.

Além disso, a própria medida introduz o conceito de médicos e psicólogos como peritos examinadores, mas, ao instituir a renovação





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

automática em larga escala, esvazia a prática efetiva dessa perícia, gerando incoerência interna na política pública.

Outro problema grave reside na **centralização, pela União, da fixação de preços** dos exames médicos e psicológicos. A Portaria da Senatran que definiu o valor de R\$ 180,00 para ambos os exames — médico e psicológico — foi editada sem estudo de impacto regulatório transparente e sem consideração adequada das realidades regionais e dos custos específicos das profissões.

Cabe lembrar a Tabela de Referência Nacional de Honorários da Federação Nacional dos Psicólogos (FENAPSI), elaborada em parceria com o Conselho Federal de Psicologia (CFP) e com base no INPC-IBGE, que, para avaliação psicológica para CNH, estabelecia valor inferior de R\$ 209,82 e superior de R\$ 313,88. A fixação de preço significativamente abaixo desses parâmetros por ato infralegal precariza a remuneração profissional e compromete a dignidade da atuação pericial.

A interferência centralizadora, sem diálogo com os conselhos profissionais e sem respeito à autonomia dos órgãos executivos estaduais, representa retrocesso.

Ademais, a Resolução nº 927/2022 do Contran já havia estabelecido, em seu art. 22, que os honorários decorrentes da realização do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica seriam fixados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, tomando como referência a Classificação Brasileira Hierarquizada de Procedimentos Médicos e a Tabela Referencial de Honorários da FENAPSI/CFP.

Enfraquecer o art. 147 do CTB significa, em última análise, **desmontar o sistema de proteção da vida no trânsito**, em flagrante incompatibilidade com a Constituição e com o PNATRANS.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

3.2 – Da CNH física concomitante à CNH digital

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, ao tornar meramente facultativa a emissão da CNH física, caminhando na direção de sua substituição prática pelo documento exclusivamente digital, mostra-se inadequada para um país de dimensões continentais e profundas desigualdades socioeconômicas.

O Brasil ainda enfrenta:

- desigualdade no acesso à internet;
- falhas de cobertura e de infraestrutura em diversas regiões;
- limitações tecnológicas de significativa parcela da população;
- instabilidade de sistemas digitais, especialmente em áreas remotas.

Nesse cenário, a eliminação, na prática, da CNH física e a imposição de modelo essencialmente digital:

- comprometem o exercício de direitos;
- dificultam a fiscalização;
- e penalizam cidadãos vulneráveis, em afronta ao princípio da isonomia.

A digitalização é um avanço relevante, mas não pode se converter em fator de exclusão. Pessoas de baixa renda, idosos, moradores de áreas rurais e cidadãos com baixo letramento digital muitas vezes não dispõem de smartphones compatíveis, internet estável ou conhecimentos suficientes para uso seguro de aplicativos oficiais. Exigir documento exclusivamente digital, nessas circunstâncias, implica impor barreira tecnológica ao exercício do direito de dirigir, transformando carência material e educacional em obstáculo jurídico.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Mesmo entre aqueles que possuem celular e internet, são frequentes dificuldades de autenticação, perda de senha, confusão entre aplicativos oficiais e falsos, falhas de sincronização e ausência de sinal no momento da abordagem. Nessas situações, a penalidade aplicada não decorre de conduta infracional material, mas de limitação de infraestrutura ou de letramento digital, gerando assimetria entre cidadãos e Estado.

Além disso, a dependência absoluta de equipamento eletrônico expõe o condutor a riscos adicionais: roubo, perda, dano ao aparelho ou falhas de software podem impedir a apresentação imediata da CNH digital. O documento físico, por sua vez, funciona como **instrumento de redundância**, simples e universal, independente de energia, conexão ou habilidades tecnológicas, oferecendo segurança e previsibilidade à relação entre o cidadão e a autoridade de trânsito.

No campo da segurança da informação, a centralização de funcionalidades em meios digitais, sem alternativa física robusta, amplia a superfície de exposição a golpes, fraudes, aplicativos falsos e uso indevido de dados pessoais. Em um contexto de elevado índice de crimes cibernéticos, a coexistência de documentos físicos e digitais é medida prudente para diluir riscos e evitar que uma única falha comprometa a prova de identidade e habilitação.

Do ponto de vista jurídico, o CTB já prevê dispensa do porte físico quando possível a verificação por sistema informatizado. Entretanto, na prática, nem sempre o agente público dispõe de conexão adequada ou acesso imediato ao sistema. Em caso de falha tecnológica, o cidadão, sem documento físico, enfrenta dificuldade para comprovar que a impossibilidade de apresentação se deveu a fatores externos, e não a conduta sua, o que fragiliza sua posição probatória.

No contexto internacional, a manutenção da CNH física é ainda mais relevante. O Brasil possui extensas fronteiras terrestres com países cujos





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

sistemas de fiscalização de trânsito ainda se baseiam majoritariamente em documentos físicos, sem integração plena a bases digitais brasileiras. Em postos de fronteira e controles aduaneiros, o padrão de confiança permanece vinculado ao documento físico, com elementos de segurança visíveis. A ausência de CNH física pode gerar constrangimentos, atrasos e até impedimento temporário de circulação.

A experiência recente do sistema de pedágio eletrônico em modelo Free-Flow demonstra os riscos da digitalização total sem canais acessíveis e sem alternativas robustas. A eliminação de guichês físicos e a dependência de comunicação exclusivamente digital resultaram em grande volume de autuações relacionadas mais a falhas de comunicação, desconhecimento e golpes do que a intenção de burlar o sistema. Essa vivência recomenda prudência na adoção de modelos que imponham ao cidadão os riscos de desenho de políticas públicas excessivamente digitalizadas.

Diante de tais elementos, a solução mais adequada é a **convivência concomitante** da CNH física e digital, com plena validade de ambas. A CNH física, emitida em material seguro, deve ser preservada como garantia de prova imediata e universal, especialmente em situações de falha tecnológica, em áreas de baixa cobertura ou em contextos internacionais. A CNH digital deve ser mantida como ferramenta de praticidade e integração de dados, sem caráter excludente ou substitutivo obrigatório.

A digitalização, portanto, deve representar **acréscimo de meios**, e não **eliminação de garantias**. Enquanto persistirem desigualdades no acesso à tecnologia, limitações de infraestrutura, alto índice de golpes digitais e exigências internacionais por documentos físicos, a exclusividade digital acarretará fragilização de direitos, em especial dos mais vulneráveis.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

IV – CONCLUSÃO

A Medida Provisória nº 1.327, de 2025, não se mostra adequada nem sob o prisma **formal**, nem sob o **material**.

Do ponto de vista **constitucional**, a ausência dos requisitos de relevância e urgência, exigidos pelo art. 62 da Constituição Federal, aliada à utilização de instrumento excepcional para promover reestruturação permanente de política pública sensível, configura desvio na utilização da medida provisória e **esvazia o devido processo legislativo**. Soma-se a isso o vício político-institucional na relatoria, que compromete a independência do exame parlamentar em matéria de alta complexidade e relevância social.

No campo **material**, a medida:

- fragiliza o Sistema Seguro e contraria os objetivos do PNATRANS, ao reduzir controles em um cenário de alta mortalidade no trânsito, sobretudo de motociclistas;
- enfraquece o exame pericial (médico e psicológico), confundindo comportamento com saúde, subestimando riscos clínicos relevantes e substituindo critérios técnicos por indicador administrativo incompleto e manipulável;
- compromete a atuação de médicos e psicólogos de trânsito, precariza sua remuneração, desconsidera tabelas de referência profissional e centraliza indevidamente na União a fixação de preços, em detrimento do pacto federativo;
- desmonta, na prática, um sistema preventivo que, embora passível de aperfeiçoamentos, constitui barreira imprescindível à circulação de condutores inaptos;
- caminha para a substituição prática da CNH física pela digital, sem garantir inclusão tecnológica, redundância segura, proteção adequada





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

contra golpes e compatibilidade com exigências internacionais, penalizando sobretudo os mais vulneráveis.

Sob o pretexto de reduzir custos e burocracia, a medida provisória promove uma falsa economia, que reduz despesas marginais às custas de aumento de riscos concretos à vida e à integridade física dos cidadãos. Em um país que convive com dezenas de milhares de mortes e centenas de milhares de internações anuais por sinistros de trânsito, o Estado não pode abrir mão de instrumentos de controle que se mostraram essenciais para a prevenção.

Rever o modelo instituído pela Medida Provisória nº 1.327, de 2025, não constitui retrocesso. Trata-se de **correção de rota em defesa da vida**, em consonância com o PNATRANS, com a Constituição Federal e com o dever do Estado de promover um trânsito seguro, inclusivo e responsável.

Nosso compromisso é com a proteção da vida e com a segurança de todos os usuários do sistema viário, em especial os mais vulneráveis. A vida humana não pode ser relativizada em nome de simplificações administrativas.

Diante de todo o exposto, **votamos pela rejeição integral da Medida Provisória nº 1.327, de 2025, com o consequente restabelecimento das regras anteriormente vigentes no Código de Trânsito Brasileiro**, preservando-se o sistema de controle, a formação responsável de condutores, a atuação pericial de médicos e psicólogos e a coexistência da CNH física e digital.

Sala das Comissões Mistas, em 06 de maio de 2025.

Deputado HUGO LEAL
PSD/RJ

