



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 1.452, DE 2025

(Do Sr. Zé Neto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a liberação do uso dos veículos de câmbio automático no processo de habilitação, bem como reconhecimento dos CFCs – CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES como empresas credenciadas pelo órgão de trânsito dos Estados ou Distrito Federal para exercerem a atividade exclusiva na Formação de condutores.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**  
Art. 137, *caput* - RICD

**PROJETO DE LEI N° , DE 2025**  
(Do Sr. ZÉ NETO)

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a liberação do uso dos veículos de câmbio automático no processo de habilitação, bem como reconhecimento dos CFCs – CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES como empresas credenciadas pelo órgão de trânsito dos Estados ou Distrito Federal para exercerem a atividade exclusiva na Formação de condutores.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“CAPÍTULO XIV - DA HABILITAÇÃO**

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

.....  
*§ 1º A formação de condutores realizada exclusivamente pelos Centros de Formação de Condutores deverá ser composta, obrigatoriamente, de um curso de prática de direção veicular ministrado em veículos dotados de câmbio manual ou automático assim como curso teórico-técnico, de acordo com carga horária regulamentada pelo Contran.”*

(NR)

**Art. 2º** Os arts. 155 e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passam a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 155 - O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centro de Formação de Condutores credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e Distrito Federal e composto obrigatoriamente do curso de prática de direção veicular bem como de aprendizagem teórico-técnico contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de trânsito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente 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 a realização de Atendimento Especial e por período



\* C D 2 5 4 4 6 9 2 1 5 9 0 0 \*

determinado, inclusive *realizado pelo Instrutor Autônomo, desde que vinculado ao Centro de Formação de Condutores.*

**Art. 156.** O CONTRAN regulamentará as exigências de credenciamento para restação de serviço pelos CFC, responsáveis pela formação de condutores.

**Parágrafo único.** O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutor e examinador serão regulamentados pelo CONTRAN.”

**Art. 3º** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido das seguintes definições:

“ANEXO I

#### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

**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 a formação, atualização, capacitação e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.”

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

#### JUSTIFICATIVA

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).

E de acordo com trabalhos técnicos recentes, especialmente vinculados ao primeiro semestre de 2024, o número de sinistros de trânsito vem aumentando em todos os Estados brasileiros, principalmente por imprudência, desrespeito as sinalizações e espírito de emulação (competição, disputa no trânsito), elevando desta forma o custo social do acidente que hoje se aproxima de 132 bilhões de reais e assim causando impactos em todas as esferas da sociedade como família da vítima, previdência e sistema público de saúde.

Estudos técnicos também comprovam que a educação deve ser implementada como uma política pública eficiente para formação de cidadãos no exercício de sua cidadania, que inclui dentre as suas prerrogativas o direito de conduzir veículo automotor e, considerando ainda que a educação no trânsito na forma estabelecida pelo art. 74 e seguintes do Código de Trânsito Brasileiro ainda não foi implementada mesmo que presente esta obrigação desde 1997, deve este Parlamento zelar para que este direito social seja ao mínimo preservado e implementado no momento de aquisição da Carteira Nacional de Habilitação.



\* C D 2 5 4 4 6 9 2 1 5 9 0 0 \*

O resultado do cumprimento desta exigência legal foram os CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES hoje representa o total de 15.000 (quinze mil) empresas, que investiram relevante valor em infraestrutura básica, pedagógicas, de pessoal e veículos, tudo para oferecer um aprendizado de qualidade, mas que têm sua segurança jurídica em texto de Resolução Federal que pode alterar de acordo com o entendimento de uma nova gestão federal, gerando um sentimento de incerteza e insegurança que os acompanha desde 1997.

Os Centros de Formação de Condutores como empresas responsáveis pelo aprendizado, seja com relação a sua missão em condições de eficiência da forma como estabelecido pelo art.37 da Constituição Federal assim como em questão de responsabilidade para com o usuário deverão obrigatoriamente conter os cursos de formação teórico-técnica e de prática de direção veicular, reservando ao Conselho Nacional de Trânsito disciplinar a carga horária bem como fiscalização de seu cumprimento.

E não podemos deixar de citar que compete privativamente à União, e entendo que através deste Congresso Nacional, fixar diretrizes e bases da educação nacional (art. 22, Inciso XIV - CF), o que estaria sendo realizado mediante aprovação desta proposta legislativa, que privilegiaria a educação no trânsito nos termos previstos pela Constituição Federal, delegando de forma clara e expressa ao Conselho Nacional de Trânsito o dever de regulamentar a carga horária e demais exigências pedagógicas, afastando qualquer alegação de usurpação do poder normativo deste Parlamento.

E ao final, o projeto impõe ao CONTRAN a permissão para utilização dos veículos de transmissão automática no curso de prática de direção veicular (a grande maioria dos carros novos 0 KM vendidos no Brasil já são automáticos), além de beneficiar os veículos elétricos, mais silenciosos, não emitem poluentes e dialogam diretamente com uma sociedade ecologicamente sustentável e moderna.

Sala das sessões, 2 de abril de 2025.

ZÉ NETO  
Deputado Federal-PT/BA



\* C D 2 2 5 4 4 6 9 2 1 5 9 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI N° 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

**FIM DO DOCUMENTO**