



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.666, DE 2024

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre habilitação nas categorias C, D e E na condição de aprendiz.

Autor: Deputado TONINHO WANDSCHEER

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Toninho Wandscheer, tem por objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para estabelecer nova modalidade de habilitação para candidatos às categorias C, D e E, permitindo que se habilitem como “aprendizes” antes de completarem os requisitos de experiência prévia em categorias inferiores atualmente exigidos.

Segundo o Autor, a medida visa “flexibilizar e agilizar o processo de formação de condutores de veículos pesados, sem comprometer a segurança no trânsito”, contribuindo “para a melhoria da logística e do transporte no Brasil, setores vitais para a economia nacional”.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) deverá pronunciar-se sobre a constitucionalidade e juridicidade da matéria, com base no art. 54 RICD. A proposição tramita em regime ordinário (inciso III do art. 151 do RICD) e





está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (inciso II do art. 24 do RICD).

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Toninho Wandscheer, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para estabelecer nova modalidade de habilitação para candidatos às categorias C, D e E, permitindo que se habilitem como “aprendizes” antes de completarem os requisitos de experiência prévia em categorias inferiores atualmente exigidos.

Concordamos com o nobre Colega quando afirma que a medida flexibilizará e agilizará 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. No entanto, quando se fala em dispensar os requisitos relativos ao tempo mínimo em categorias inferiores para que o condutor possa se habilitar a conduzir veículos de categorias superiores, há que se ter muita cautela.

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. Apesar do argumento de que essas exigências dificultam o ingresso de jovens motoristas profissionais no setor de transporte de cargas e passageiros, esses requisitos são fundamentais para garantir a segurança no trânsito.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

A experiência anterior em veículos menores permite 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.

Desse modo, entendemos ser temerário permitir que pessoas sem qualquer experiência na condução de veículos automotores assumam a direção de ônibus e caminhões, colocando em risco a vida e a integridade física dos passageiros e dos demais usuários das vias, bem como a integridade das cargas transportadas. Somos, portanto, contrários à proposta em questão, nos moldes apresentados.

No entanto, entendemos que o projeto pode ser aprimorado, no sentido de alcançar o objetivo principal do Autor de possibilitar a entrada de jovens motoristas profissionais no mercado de trabalho do transporte de cargas e passageiros, sem renunciar à segurança no trânsito, princípio basilar da nossa atuação parlamentar e do entendimento deste Colegiado.

Propomos, assim, texto substitutivo criando a possibilidade de primeira habilitação para veículos de transporte de cargas e transporte coletivo





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

de passageiros como “permissionário”, que equivale ao “condutor aprendiz”, como prevê o projeto, 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.

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).

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 CTB. Dessa forma, não alteraríamos as condições já estabelecidas para categoria D no nosso Código de Trânsito.

Importante acrescentar que 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 no texto acima 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, com a participação brasileira, para incorporação a todas as nações signatárias da Convenção de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

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.

Com essas alterações, portanto, o Brasil dará um passo importante para se aproximar das melhores legislações internacionais sobre trânsito viário.

Por outro lado, concordamos com o Autor que a medida não se aplica aos veículos de emergência e de transporte de escolares ou de produtos perigosos, pelos motivos expostos na justificção do projeto de lei, mas não há necessidade de inserir essa vedação no substitutivo, considerando que o art. 145 do CTB já estabelece a idade mínima de 21 anos para esse tipo de condução, além de outros requisitos contidos em seus incisos. Mantemos, também, os dispositivos relativos ao registro da condição de aprendiz no documento de habilitação, mas **como permissão para dirigir**, sendo essa a nomenclatura utilizada pelo CTB.

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 ou dois anos, possam mudar para as categorias C e D, respectivamente, sem a necessidade de nova formação, desde que cumpridos os demais requisitos estabelecidos nos arts. 143, 145 e 148 do CTB, mantendo-se, portanto, as exigências mínimas de condução segura previstas na legislação.

Por fim, propomos alguns ajustes em outros dispositivos do CTB que tratam das categorias C e D, a fim de incorporar as subcategorias C1 e D1





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

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.

Assim, a partir da nova legislação, conforme estamos propondo, os jovens poderão tirar sua primeira habilitação nas subcategorias C1 (aos 18 anos) e D1 (aos 19 anos). Melhor esclarecendo:

- Os veículos abrangidos pela subcategoria C1 seriam os veículos de carga com peso bruto total entre 3.500 kg e 7.500 kg, o que inclui caminhonetes médias, vans de carga e caminhões pequenos, como alguns modelos de VUC (Veículo Urbano de Carga); e

- Os veículos abrangidos pela subcategoria D1 seriam os veículos de transporte de passageiros com lotação de 9 a 16 passageiros, excluído o condutor, o que inclui modelos maiores de vans, frequentemente utilizados para transporte executivo ou fretamento, e micro-ônibus.

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.

Diante do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.666, de 2024, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 24 de junho de 2025.

Deputado HUGO LEAL
Relator





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.666, DE 2024

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar as subcategorias C1 e D1 e dispor sobre habilitação nessas subcategorias, na condição de primeira habilitação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar as subcategorias C1 e D1 e dispor sobre habilitação nessas subcategorias, na condição de de primeira habilitação.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 138.:

I -;

II - ser habilitado na categoria D ou na Subcategoria D1;

.....

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 (dezesesseis) 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.

.....

§ 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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

.....
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)

“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,





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

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)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e
sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 24 de junho de 2025.

Deputado HUGO LEAL
Relator

