

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.452, DE 2025

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.

Autor: Deputado ZÉ NETO

Relator: Deputado NETO CARLETTTO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em questão visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para permitir o uso dos veículos de câmbio automático no processo de habilitação, bem como para estabelecer que o processo de formação de condutores seja realizado pelos Centros de Formação de Condutores (CFC), empresas credenciadas pelo órgão de trânsito dos Estados ou Distrito Federal.

Na justificção, o Autor argumenta que “a grande maioria dos carros novos 0 km vendidos no Brasil já são automáticos”, para defender a permissão do uso desse tipo de veículo nos cursos e exames de direção veicular. Assevera, ainda, que se faz necessária a previsão legal da atuação dos CFC no processo de formação de condutores, “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”.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciará quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta. A matéria tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Findo o prazo regimental, nesta Comissão não foram apresentadas emendas ao projeto.

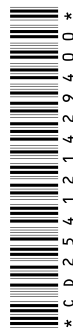
É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em questão, de autoria do Deputado Zé Neto, visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para permitir o uso dos veículos de câmbio automático no processo de habilitação, bem como para estabelecer que o processo de formação de condutores seja realizado pelos Centros de Formação de Condutores (CFC), empresas credenciadas pelo órgão de trânsito dos Estados ou Distrito Federal.

De pronto, concordamos com a proposta. No que tange ao uso dos veículos de câmbio automático no processo de formação dos condutores, entendemos que a medida já deveria ter sido incorporada ao CTB há muito tempo. De fato, na frota brasileira predominam os veículos com esse tipo de câmbio: tanto em veículos novos quanto nos seminovos e usados, o percentual é da ordem de 63%. Logo, nada mais razoável que permitir que os candidatos realizem o curso e o exame em veículos com câmbio automático.

Contudo, a proposta carece de ajustes. Primeiramente, é forçoso fazer constar no documento de habilitação do condutor que optar por fazer o curso e o exame em veículo com câmbio automático que ele não está



apto a dirigir veículo com câmbio mecânico. Além disso, entendemos que seja razoável permitir que o condutor habilitado a dirigir veículo com câmbio automático tenha a possibilidade de, em momento posterior à primeira habilitação, complementar sua formação em veículo de câmbio mecânico e, assim, se tornar habilitado a dirigir ambos os tipos de veículos, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Ademais, consideramos oportuno não impor que a autoescola disponibilize veículos com câmbio automático para os candidatos. Desse modo, propomos que, caso opte por fazer o curso com esse tipo de veículo, o candidato procure algum CFC que ofereça essa opção, conforme sua conveniência.

Com relação à questão dos CFC, também estamos de acordo que a referência expressa a essas entidades no CTB trará mais segurança jurídica e valorização para o exercício das suas atividades. Como bem apontou o Autor, são mais de 15 mil autoescolas por todo o Brasil, responsáveis pelo processo de formação de milhões de condutores. Nada mais justo trazer para o texto legal a definição dos CFC e das respectivas áreas de atuação.

No entanto, com relação a esse tema discordamos pontualmente da proposta ao pretender conferir a exclusividade do processo de formação de condutores aos CFC. Em que pese a ampla atuação dessas entidades há anos e na maioria dos municípios brasileiros, verifica-se a incapacidade de as autoescolas atenderem a grande e crescente demanda do setor de transporte de cargas e passageiros por motoristas profissionais qualificados. O foco das autoescolas é a habilitação nas categorias A (motocicletas) e B (veículos de até 3.500 kg e que transportam até 8 passageiros), tanto por ser o nicho de mercado mais atrativo quanto em razão do custo mais elevado para oferecer habilitação nas categorias C, D e E.

Assim, entendemos oportuno permitir que o processo de formação de condutores das categorias C, D e E, bem como os cursos de especialização previstos no CTB possam ser realizados por entidade especializada na formação profissional no setor de transportes: o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat). Trata-se de instituição



privada sem fins lucrativos, que integra o Sistema “S”, que atua na capacitação da mão de obra e na melhoria da qualificação profissional no setor de transporte de cargas e passageiros. O Senat conta com mais de 170 unidades em todo o país e possui vasta experiência nos processos de aprendizagem e de capacitação de motoristas profissionais.

Com essa medida, acreditamos que alcançaremos dois objetivos de uma só vez. Por um lado, a oferta de cursos teóricos e práticos para condutores que pretendem se habilitar para dirigir ônibus, caminhões e carretas ampliará consideravelmente, aumentando, assim, a oferta de mão de obra qualificada para atuar nesse importante setor de nossa economia. Por outro lado, supriremos a demanda de transportadores de carga e passageiros, proporcionando mais segurança e eficiência no transporte no Brasil.

Por fim, aproveitamos a oportunidade para adequar o processo de formação de condutores à nova modalidade de educação que vem crescendo exponencialmente no Brasil e no mundo, sobretudo com a pandemia de Covid-19: o ensino à distância (EaD). Por força do isolamento social decorrente do coronavírus, diversas atividades econômicas foram afetadas pela queda significativa de receita. Entre elas, as autoescolas também se viram impossibilitadas de oferecer os cursos presenciais, o que causou grande impacto nas finanças dessas empresas.

Na ocasião, o Contran atuou emergencialmente no sentido de permitir a realização de cursos teóricos na modalidade EaD. Tal medida veio como a salvação para inúmeros empresários e profissionais do setor, que puderam se adaptar às condições impostas pelas autoridades de saúde, sem comprometer a qualidade do serviço prestado aos candidatos.

Logo, soa-nos razoável incluir a possibilidade de que instituições EaD possam ministrar os cursos teóricos para primeira habilitação, especialização e reciclagem de condutores, de modo a incorporar a nova modalidade de ensino já consolidada no mundo todo ao CTB e, assim, oferecer ao cidadão mais comodidade e mais economia no processo de obtenção do documento de habilitação.



Isso posto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.452 de 2025, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2025-8392



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.452, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para permitir o uso de veículos de câmbio automático no processo de habilitação e para dispor sobre as entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal para realizar o processo de formação de condutores.

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 permitir o uso de veículos de câmbio automático no processo de habilitação e para dispor sobre as entidades credenciadas pelos órgãos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal para realizar o processo de formação de condutores.

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

“Art. 148.
.....
.

§ 6º O candidato pode optar por realizar o curso de direção veicular parcialmente ou integralmente em veículo dotado de câmbio automático, desde que disponibilizado pela entidade credenciada.

§ 7º O candidato que optar por realizar o exame prático de direção veicular em veículo dotado de câmbio automático somente pode conduzir veículo dotado dessa tecnologia.

§ 8º Para o caso previsto no § 7º, deve ser incluída informação relativa à restrição de uso de veículo com câmbio automático



em campo específico do documento de habilitação, conforme especificações do Contran.

§ 9º Para excluir a restrição prevista no § 8º, o condutor habilitado deve 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.

§ 10. O processo para a retirada da restrição de que trata o § 8º é equiparado, no que couber, ao processo de mudança de categoria.” (NR)

“Art. 156.

§ 1º O processo de formação de condutores de que trata o *caput* contempla:

I - habilitação: processo para obtenção de Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação e Autorização para Conduzir Ciclomotores;

II - especialização: processo de aperfeiçoamento de condutores, que engloba a qualificação e atualização, por meio da realização de curso especializado; e

III - reciclagem: processo imposto a condutor que se enquadrar nas situações previstas no art. 268 ou, de modo preventivo, facultado ao condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, nos termos do § 5º do art. 261.

§ 2º O processo de formação de condutores poderá ser realizado:

I - pelas autoescolas ou Centro de Formação de Condutores (CFC) nos processos de:

a) habilitação, especialização e de reciclagem de condutores em todas as categorias; e

b) capacitação de instrutor e examinador de trânsito;



II - pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), instituição privada sem fins lucrativos, nos processos de:

a) habilitação, especialização e de reciclagem de condutores nas categorias C, D e E; e

b) capacitação de instrutor e examinador de trânsito; e

III - por instituição de ensino à distância (EaD), entidade pública ou privada especializada em atividade educativa na modalidade EaD, que possua código de descrição da atividade econômica principal referente a uma das opções contidas na Seção P (Educação) da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), exclusivamente para ministrar cursos teóricos para primeira habilitação, especialização e reciclagem de condutores.

§ 3º Nos Municípios onde não houver CFC ou outra entidade credenciados, o processo de formação do condutor poderá ser realizado, mediante prévia autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, por:

I - CFC ou entidade credenciados em outro Município do mesmo Estado; ou

II - instrutor vinculado a CFC ou entidade.

§ 4º O Contran estabelecerá a validade da autorização do instrutor vinculado de que trata o inciso II do § 3º.

§ 5º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal devem manter atualizados os cadastros de instrutores de direção veicular vinculados a CFC ou entidade credenciados em suas respectivas circunscrições.”
(NR)

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

.



CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES (CFC) - entidade pública ou privada credenciada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, que tenham como atividade prioritária o ensino teórico e/ou prático de direção veicular visando à formação, habilitação, especialização e reciclagem de condutores de veículos automotores, bem como a capacitação de profissionais que atuam como instrutor e examinador de trânsito.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2025-8392

