



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.111-A, DE 2025** **(Do Sr. Toninho Wandscheer)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. HUGO LEAL).

### **DESPACHO:**

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

### **APRECIÇÃO:**

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

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. TONINHO WANDSCHEER)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à 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 estabelecer que a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores da categoria E aplica-se somente à unidade tratora.

Art. 2º O art. 154 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“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 os reboques e semirreboques.”  
(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Embora bastante simples, a ideia contida no presente projeto de lei tem por objetivo corrigir exigência desarrazoada na legislação de trânsito, notadamente quanto à idade máxima dos veículos não automotores utilizados na formação de condutores.



A atual redação do § 2º do art. 154 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que os veículos destinados à formação de condutores deverão ter a idade máxima definida conforme as categorias de habilitação previstas no próprio texto do CTB. Dessa forma, não computado o ano de fabricação, os veículos para a categoria A podem ter até oito anos; para a categoria B até doze anos; e para as categorias C, D e E, até vinte anos.

Ocorre que, na categoria E, a formação de condutores normalmente se dá em uma combinação de veículos composta por caminhão trator e unidade acoplada, reboque ou semirreboque, que tenha mais de seis mil quilogramas de peso bruto total. Também é permitida, pela regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a utilização de veículo articulado cuja lotação exceda a vinte lugares, tanto para a instrução quanto para a realização do exame de direção veicular.

O que nosso projeto busca explicitar é que o limite de idade máxima aplica-se apenas para o veículo automotor utilizado na formação do condutor, dispensando-se dessa exigência os reboques e semirreboques, que são meramente tracionados pela unidade tratora. Para esses, embora se dispense o limite de idade, exige-se boas condições de conservação e funcionamento.

Essa medida evitará que diversas autoescolas em todo o País tenham que trocar os reboques ou semirreboques utilizados na formação de condutores da categoria E por mero limite do ano de fabricação, mesmo que estejam em ótimas condições.

Cabe destacar que nossa proposta não altera o limite de idade atualmente em vigor para o caminhão trator, que é onde o candidato realiza, de fato, a condução da combinação de veículos. Assim, certamente teremos redução de custos na formação desses condutores, sem qualquer prejuízo à prática de direção ou à segurança do trânsito

Diante do exposto, por aprimorar nossa legislação de trânsito e otimizar a formação de condutores, esperamos ver este projeto apoiado e aprovado por nossos colegas Parlamentares.



Sala das Sessões, em        de        de 2025.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

2025-1504





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

|  |   |
|--|---|
| <b>LEI Nº 9.503, DE 23 DE<br/>SETEMBRO DE 1997</b> | <a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503</a> |
|--|---|



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 1.111, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores.

**Autor:** Deputado TONINHO WANDSCHEER

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'h', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 1.111, de 2025. O texto propõe alteração no Código de Trânsito Brasileiro para dispensar as unidades acopladas dos limites de idade para utilização no processo de formação de condutores.

Segundo o Autor, o limite de idade aplicado a veículos não automotores é desarrazoado. Entende que o afastamento desse limite pode diminuir os custos dos Centros de Formação de Condutores sem impacto negativo para a prática de direção ou à segurança do trânsito.

Após a análise de mérito desta CVT, a matéria terá a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.





## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise propõe alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispensar as unidades acopladas (reboques, semirreboques, etc.) dos limites de idade para utilização no processo de formação de condutores.

Justo e meritório, o tema merece ser acatado por este Colegiado. Como bem destaca o Autor, a medida terá impacto direto nos custos das autoescolas e, por consequência, no acesso à Carteira Nacional de Habilitação.

A exigência de idade mínima para os veículos utilizados na formação de condutores é sensata e desejável, especialmente por se tratar de veículos da categoria E, pesados e com unidade acoplada. Veículos muito antigos são significativamente diferentes em termos de tecnologia e dirigibilidade. Na prática, podem não representar, com fidelidade adequada, a realidade dos tipos de veículo que o condutor terá de operar quando for habilitado. Além disso, por serem mais seguros e previsíveis, os veículos mais novos são mais adequados para serem operados por aqueles em treinamento, dos quais não se espera a mesma habilidade dos condutores formados.

O mesmo não se pode dizer da unidade acoplada. Sem dúvida, sua presença tem tamanha influência na condução que o CTB prevê a categoria E exclusivamente para condutores de veículos nessa configuração. Contudo, estando em boas condições de conservação e funcionamento, como prevê o texto proposto, esses equipamentos não apresentam diferenças significativas relacionadas à idade. Mesmo que algum avanço tecnológico exista, ele não se relaciona com a condução da combinação ou com a segurança viária. Em outras palavras, a idade dos implementos rodoviários em boas condições não tem qualquer impacto na formação dos condutores.

Entretanto, as “boas condições de conservação e funcionamento” exigidas pelo texto precisam ser verificadas com base em parâmetros objetivos. Nesse caso, entendemos que o Conselho Nacional de Trânsito, por meio de suas Câmaras Temáticas, poderá estudar o tema com





detalhes e definir os parâmetros para avaliar as condições suficientes das unidades acopladas para serem utilizadas na formação de condutores.

Aproveitamos a oportunidade para inserirmos 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.







Pre vemos, 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 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.

Pelo exposto, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 1.111, de 2025, na forma do SUBSTITUTIVO anexo.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2025.

Deputado HUGO LEAL  
Relator





## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PL Nº 1.111, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores e dá outras providências.

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 dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores e dá outras providências.

Art. 2º O art. 154 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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.” (NR)

Art. 3º O art. 155 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, vinculado a Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado.





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

§ 1º (renumerado) .....

§ 2º Exclui-se do disposto no **caput** a formação de condutores realizada nas Escolas Públicas de Trânsito e nas instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152 e a formação teórico - técnica de condutores em escolas de ensino médio.

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

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2025.

Deputado HUGO LEAL  
PSD/RJ

Apresentação: 11/11/2025 19:51:34.200 - CVT  
PRL 2 CVT => PL 1111/2025

PRL n.2





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.111, DE 2025

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.111/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Paulo Alexandre Barbosa, Cezinha de Madureira, Gilson Daniel, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Ricardo Ayres e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente





## **PROJETO DE LEI Nº 1.111, DE 2025**

### **SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores e dá outras providências.

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 dispor sobre a idade máxima dos veículos destinados à formação de condutores e dá outras providências.

Art. 2º O art. 154 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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.” (NR)

Art. 3º O art. 155 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, vinculado a Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado.

§ 1º (renumerado) .....

§ 2º Exclui-se do disposto no **caput** a formação de condutores realizada nas Escolas Públicas de Trânsito e nas instituições mencionadas nos §§ 2º e 3º do art. 152 e a formação teórico - técnica de condutores em escolas de ensino médio.

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

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES**  
**Presidente**



**FIM DO DOCUMENTO**