



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.452-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. NETO CARLETTO).

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. 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



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.



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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503
--	---

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.

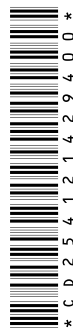
Autor: Deputado ZÉ NETO

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.

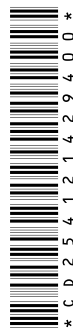
É o nosso relatório.

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



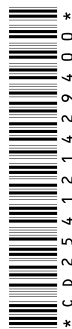
privada sem fins lucrativos, que integra o Sistema “S”, que atua na capacitação da mão de obra e na melhoria da qualificação profissional no setor de transporte de cargas e passageiros. O Senat conta com mais de 170 unidades em todo o país e possui vasta experiência nos processos de aprendizagem e de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





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.452, 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 1.452/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Neto Carletto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





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

Apresentação: 12/03/2026 07:17:10.740 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1452/2025

SBT-A n.1

PROJETO DE LEI Nº 1.452, DE 2025

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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:

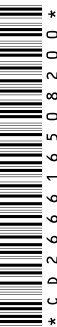
“Art.

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.





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

Apresentação: 12/03/2026 07:17:10.740 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1452/2025

SBT-A n.1

§ 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;

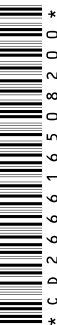
II - especialização: processo de aperfeiçoamento de condutores, que engloba a qualificação e atualização, por meio da realização de curso especializado; e

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





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

Apresentação: 12/03/2026 07:17:10.740 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1452/2025

SBT-A n.1

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

.....



* C D 2 6 6 6 1 6 5 0 8 2 0 0 *



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

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 11 de março de 2026.

**Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente**

