



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 467, DE 2026
(Do Sr. Delegado Caveira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vedar a exigência de vistoria veicular periódica em razão da idade do veículo.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DELEGADO CAVEIRA)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vedar a exigência de vistoria veicular periódica em razão da idade do veículo.

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 vedação de vistoria veicular periódica em razão da idade do veículo.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art.102-A:

“Art. 103-A. É vedada a exigência de vistoria veicular em razão, exclusivamente, da idade do veículo.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A vistoria veicular está prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, em situações específicas, tais como: veículos que necessitem de autorização especial (art. 21, XIV, e art. 24, XXI); transferência de propriedade (art. 123, § 4º, V); e modificações nas características do veículo (art. 98). Esse instrumento tem por finalidade certificar a autenticidade do veículo e da documentação, a legitimidade da propriedade, a existência e o funcionamento dos equipamentos obrigatórios, bem como eventuais modificações das características originais do veículo.

Em âmbito infralegal, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 941/2022, estabelece os procedimentos para o exercício



da atividade de vistoria de identificação veicular, a ser realizada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por pessoa jurídica de direito público ou privado habilitada.

É bem verdade que as normas atuais que regulamentam a vistoria não preveem a obrigatoriedade de vistoria veicular periódica em razão da idade do veículo. No entanto, a fim de deixar claro e expressa essa vedação, hoje não especificada no CTB, propomos a inclusão do artigo com base nos fundamentos ora apresentados.

Inicialmente, registramos que os fabricantes de veículos, como prática consolidada no mercado, oferecem garantias que, em regra, variam de dois a cinco anos, podendo alcançar até dez anos. Tal prática, por si só, já estimula a realização periódica de revisões e manutenções pelos proprietários, afastando a necessidade de imposição de vistoria periódica obrigatória.

Nesse sentido, considerando o tempo médio de cinco anos de garantia dado pelos fabricantes de veículos, cabe uma análise da efetividade dessa medida para a segurança do trânsito. Conforme dados do Ministério dos Transportes de dezembro de 2025, 84,44% da frota nacional é composta por veículos com mais de cinco anos de fabricação, isto é, 111.494.575 veículos. Considerando o valor médio de R\$ 150,00 por vistoria veicular, a realização de inspeção periódica para toda essa parcela da frota implicaria o custo total estimado em R\$ 16.724.186.250,00 por período de fiscalização.

Por outro lado, dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), de setembro 2025, apontam que a maior parte dos sinistros, nas rodovias federais, decorre de condutas negligentes e imprudente dos motoristas. Os defeitos mecânicos respondem por apenas 6,98% dos sinistros registrados, um total de 42.235.

Assim, do ponto de vista da segurança no trânsito, constata-se que o encargo financeiro associado à vistoria periódica em função exclusiva da idade do veículo não se mostra compatível com os efeitos reais na diminuição de sinistros. O custo é muito alto em função da efetividade dessa medida para o aumento da segurança no trânsito.



Por outro lado, cabe discutir se o controle da frota deve ser atribuição do proprietário do veículo ou competência do Poder Público. Ressaltamos que uma maior efetividade das ações de fiscalização estatais pode constituir medida suficiente para o controle da qualidade e regularidade da frota, sem a necessidade de impor aos cidadãos o ônus da vistoria periódica.

Além disso, a exigência de vistoria periódica para veículos em função da idade tende a impactar de forma mais significativa os cidadãos de menor renda, que frequentemente dependem de veículos particulares como instrumento de trabalho ou meio essencial de locomoção. Essa dinâmica pode criar um tratamento econômico desigual entre aqueles com maior capacidade aquisitiva e aqueles que devem se sujeitar à vistoria periódica.

Assim sendo, a fim de reduzir o encargo financeiro para a maior parte dos cidadãos que utilizam os veículos para transporte diário e como meio de sustento, a presente proposição sugere a proibição da vistoria veicular periódica obrigatória em função, exclusivamente, da idade do veículo.

Por fim, reconhecemos a importância do controle da frota para a segurança e a mitigação dos impactos ambientais. Todavia, a vistoria não se mostra instrumento adequado para o controle periódico dessas condições, já reguladas pela figura da Inspeção Técnica Veicular, nos termos do art. 104 da Lei nº 9.503, de 1997.

Portanto, salvo casos específicos, pretendemos impedir que a vistoria veicular se torne uma barreira para a circulação dos veículos. É imperioso resguardar o cidadão de medidas ineficientes e sem relação com o interesse público.

Por essas razões, rogamos o apoio para a rápida aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado DELEGADO CAVEIRA





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>

FIM DO DOCUMENTO