



## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### 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 nº 3.666, de 2024, de autoria do i. Dep. Toninho Wandscheer, objetiva alterar 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.

Consta da Justificação que “[a] proposta busca flexibilizar e agilizar o processo de formação de condutores de veículos pesados, sem comprometer a segurança no trânsito.”.

Segundo alega, “[o] mercado de transporte de cargas e passageiros no Brasil enfrenta crescente demanda por motoristas qualificados nas categorias C, D e E. No entanto, o sistema atual, que exige experiência prévia em categorias inferiores, frequentemente cria gargalos que impedem a entrada de novos profissionais.”.

Nesse sentido, afirma que, “[a]o permitir que os candidatos iniciem sua formação em categorias superiores como aprendizes, o projeto incentiva a profissionalização dos condutores e facilita o acesso ao mercado de trabalho, especialmente em regiões onde há escassez de motoristas





*qualificados. Isso poderá contribuir para a melhoria da logística e do transporte no Brasil, setores vitais para a economia nacional.”.*

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes (CVT), para manifestar-se sobre eu mérito, e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para pronunciar-se sobre a constitucionalidade e juridicidade da matéria, com base no art. 54 do 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).

Na CVT, recebeu parecer favorável à sua aprovação, na forma de Substitutivo. Eis as razões:

“Nada obstante, 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 abrir mão da 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 de passageiros 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.

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 art. 145 do CTB.

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).

Inclusive, 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 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 para incorporação a todas as nações signatárias da Convenção de 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.

O que estamos fazendo, é aproximar o Brasil das melhores legislações internacionais sobre trânsito viário. Como se pode





observar, a dispensa dos requisitos de experiência anterior em categorias inferiores se restringiria a caminhões de pequeno porte, popularmente conhecidos como caminhões 3/4, e vans, veículos de transporte de carga e coletivo de passageiros, respectivamente, que mais se assemelham aos veículos automotores da categoria B (caminhonetes, camionetas, minivans e SUVs). Contudo, a regra não se aplicaria à categoria E, uma vez que conduzir combinação de veículos requer certas habilidades que o motorista sem qualquer experiência anterior com veículo automotor não reúne e, portanto, o risco de sinistros e fatalidades seria grande.

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.

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 ano sem cometimento de infração grave ou gravíssima ou reincidência de infração média, possam mudar para as categorias C e D, respectivamente, sem a necessidade de nova formação.

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

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.

Por fim, no substitutivo apresentado estamos retirando a expressão “aprendiz”, ainda que estejamos tratando da legislação de trânsito, porque essa expressão pode ter conotação trabalhista, conforme disposição da Lei nº 10.097/2000, que inseriu a possibilidade de os menores de 16 anos trabalharem na condição de aprendizes. O assunto nos foi trazido pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), que demonstrou preocupação com uma eventual interpretação equivocada do texto legal. Essa modificação que estamos fazendo, no entanto, não prejudica a ideia principal do projeto, de inserção dos jovens no mercado de trabalho do transporte.”

Após, veio a esta CCJC. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

De início, pontuo que incumbe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a análise da constitucionalidade, juridicidade, de técnica legislativa, nos termos dos arts. 139, II, c, e 54, I, do RICD.

Passo, na sequência, ao exame de cada um deles.

Quanto à **constitucionalidade formal**, há três aspectos centrais a serem satisfeitos: (i) a competência legislativa para tratar da matéria, que deve ser privativa ou concorrente da União, (ii) a legitimidade da iniciativa para a deflagrar o processo legislativo, que deve recair sobre parlamentar, e,





por fim, (iii) a adequação da espécie normativa utilizada à luz do que autoriza a Constituição.

Quanto ao primeiro deles, o PL nº 3.666, de 2024, e o Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transporte veiculam conteúdos inseridos no rol de competências legislativas privativas da União alusivas a trânsito e transporte, nos termos do art. 22, XI, da Constituição da República.

Além disso, a matéria não se situa entre as iniciativas reservadas aos demais Poderes, circunstância que habilita a deflagração do processo legislativo por congressista (CRFB/88, art. 48, *caput*, e art. 61, *caput*).

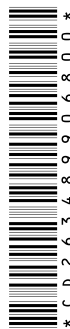
Por fim, a Constituição de 1988 não gravou a matéria *sub examine* com cláusula de reserva de lei complementar. Em consequência, sua formalização como legislação ordinária não desafia qualquer preceito constitucional.

Apreciado sob ângulo ***material***, o conteúdo o PL nº 3.666, de 2024 e o Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transporte não ultraja parâmetros constitucionais, *específicos* e *imediatos*, que sejam aptos a invalidar a atividade legiferante para disciplinar a temática. Situam-se, assim, dentro do amplo espaço de conformação legislativa constitucionalmente confiado ao Parlamento brasileiro.

Portanto, **o PL nº 3.666, de 2024 e o Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transporte revelam-se compatíveis formal e materialmente com a Constituição de 1988.**

No tocante à ***juridicidade***, as proposições qualificam-se como autênticas normas jurídicas. Suas disposições (i) se harmonizam à legislação pátria em vigor, (ii) não violam qualquer princípio geral do Direito, (iii) inovam na ordem jurídica e (iv) revestem-se de abstração, generalidade, imperatividade e coercibilidade. **São, portanto, jurídicas.**

No que respeita à ***técnica legislativa***, tanto o PL nº 3.666, de 2024, quanto o Substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transporte não merecem reparos: seus preceitos observam os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. Apenas o Substitutivo requer a inclusão de





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

(NR) ao final de todos os artigos legais modificados, o que pode ser completado pela redação final.

Em face do exposto, votamos pela **constitucionalidade**, **juridicidade** e pela **boa técnica legislativa**, do PL nº 3.666, de 2024 e do Substitutivo a ele adotado na Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 2026.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

2026-6016

Apresentação: 17/05/2026 21:46:20.530 - CCJC  
PRL 1 CCJC => PL 3666/2024

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263489906800>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal



\* C D 2 6 3 4 8 9 9 0 6 8 0 0 \*