

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ALTERAÇÃO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (PL 8085/14)

PROJETO DE LEI Nº 8.085, DE 2014 E APENSADOS

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado AUREO RIBEIRO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei que encabeça este processo intenta alterar o art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata dos requisitos relativos à aprendizagem para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A alteração pretendida diz respeito ao acréscimo de § 3º ao referido artigo, para prever que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determine carga horária mínima ser exigida para a prática de direção em vias públicas durante o processo de aprendizagem.

Iniciada no Senado Federal, a proposição chegou a esta Casa para revisão, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, em novembro de 2014. Na ocasião, recebeu a apensação do PL nº 7.699/2014 e iniciou sua tramitação, em regime de prioridade, pela Comissão de Viação e Transportes (CVT). Em outubro de 2015, em razão do deferimento parcial do Requerimento nº 3.315/2015, foi determinada a anexação, ao PL nº 8.085/2014, do PL nº 2.741/2003 e de uma série de outras proposições que versam sobre diversas



alterações do CTB, renomeando-se, com isso, a Comissão Especial que havia sido criada, dois meses antes, para dar parecer ao PL nº 2.741/2003 e seus apensos, para “Comissão Especial destinada a emitir parecer sobre o Projeto de Lei nº 8.085/2014 e seus apensos”. Ao final da 55ª Legislatura, a Comissão Especial foi encerrada sem que o parecer às proposições houvesse sido deliberado.

Desde então, diversas proposições foram apensadas e desapensadas à proposição principal. Em 03/12/2025, foi criada a Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 8085, de 2014, instalada em 04/03/2026. Atualmente, encontram-se apensadas 270 proposições, dispostas em ordem cronológica a seguir:

1. PL nº 2.741/2003, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre mensagem de advertência impressa na embalagem dos produtos de telefonia celular comercializados no País, incluindo advertência acerca do risco de acidente de trânsito relacionado ao uso de aparelho celular ao volante;
2. PL nº 4.141/2004, que obriga a inclusão de mensagem de advertência nos cartões telefônicos pré-pagos sobre os riscos de dirigir ao celular;
3. PL nº 4.196/2004, que obriga mensagem de alerta sobre uso de celular em embalagens de aparelhos e cartões de recarga;
4. PL nº 1.806/2007, que inclui luz de freio, barra lateral, airbag e freio ABS como itens obrigatórios;
5. PL nº 2.354/2007, que inclui o "air bag" frontal e os freios ABS como equipamentos obrigatórios;
6. PL nº 3.635/2008, que obriga o uso de lonas internas nas carrocerias de caminhões graneleiros para proteção de cargas de grãos;
7. PL nº 3.739/2008, que inclui o "air bag" e o ar condicionado entre os equipamentos obrigatórios dos veículos;
8. PL nº 3.792/2008, que inclui freios com sistema antitravamento das rodas (ABS) como equipamento obrigatório de veículos de passageiros;



9. PL nº 4.797/2009, que estabelece a obrigatoriedade da implantação do sistema de freios ABS;
10. PL nº 4.802/2009, que estabelece a obrigatoriedade de instalação dos sistemas de freios antitravamento ABS;
11. PL nº 4.851/2009, que inclui luz de freio, barra lateral, airbag duplo e freio ABS como itens obrigatórios em veículos novos;
12. PL nº 6.932/2010, que estabelece normas de segurança para o transporte de menores de 10 anos;
13. PL nº 7.910/2010, que dispõe sobre a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças nos veículos de transporte coletivo;
14. PL nº 429/2011, que dispõe sobre placas de identificação, aparelhos eletrônicos medidores de velocidade e aplicação dos recursos de multas;
15. PL nº 647/2011, que inclui a câmera de marcha a ré como equipamento obrigatório dos veículos automotores;
16. PL nº 2.582/2011, que dispõe sobre o dispositivo de retenção para crianças, nos veículos de transporte escolar;
17. PL nº 2.881/2011, que acrescenta dispositivo para incluir o aviso sonoro de não afivelamento do cinto de segurança do condutor entre os equipamentos obrigatórios;
18. PL nº 3.479/2012, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de medidor de combustível digital em veículos automotores;
19. PL nº 3.937/2012, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de "freios ABS" em automóveis;
20. PL nº 4.245/2012, que amplia o prazo para que profissionais e veículos de moto-frete se adequem às exigências legais;
21. PL nº 4.256/2012, que institui a obrigatoriedade de autorização para condução de veículo de terceiro;
22. PL nº 4.986/2013, que obriga que seja impresso no capacete de segurança do motociclista o número do chassi do veículo;



23. PL nº 4.993/2013, que dispõe sobre treinamento e certificado de operadores de máquinas e equipamentos;
24. PL nº 5.026/2013, que inclui dispositivo sonoro indicativo de marcha a ré como equipamento obrigatório dos veículos de carga;
25. PL nº 5.064/2013, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de capacetes contendo a numeração do veículo;
26. PL nº 5.220/2013, que obriga a oferta de assentos infantis em veículos de transporte coletivo;
27. PL nº 5.281/2013, que torna obrigatório o uso de lonas de proteção pelos veículos de transporte rodoviário de cargas;
28. PL nº 6.040/2013, que torna obrigatório equipamento capaz de captar a presença de crianças e animais e o farol automático;
29. PL nº 6.273/2013, que torna obrigatório o uso de sistema antitravamento de rodas (freios ABS) para motocicletas;
30. PL nº 6.337/2013, que altera o Código de Trânsito Brasileiro tratando de passagens de nível;
31. PL nº 6.506/2013, que inclui o dispositivo "crash box" para absorção de impactos como equipamento obrigatório;
32. PL nº 6.661/2013, que exige certidão negativa de feitos criminais para habilitação de condutores de transporte coletivo;
33. PL nº 6.746/2013, que altera o inciso I do art. 55 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;
34. PL nº 6.755/2013, que inclui entre os equipamentos obrigatórios para motocicletas o acionamento automático do farol;
35. PL nº 7.342/2014, que dispõe sobre a regulamentação das bicicletas elétricas em todo território nacional;
36. PL nº 7.385/2014, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre as placas de identificação dos veículos;



37. PL nº 7.428/2014, que torna obrigatória a utilização de lona nos vagões de trens no transporte de material poluente;
38. PL nº 7.578/2014, que torna obrigatória a instalação de câmera-monitor nos veículos automotores;
39. PL nº 7.643/2014, que torna obrigatório o uso de câmera de marcha à ré em utilitários, sedãs e picapes;
40. PL nº 7.699/2014, que determina aula realizada durante o período noturno como obrigatória na primeira habilitação;
41. PL nº 7.733/2014, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre ônibus de dois andares;
42. PL nº 7.761/2014, que estabelece critérios para exames psicológicos, físicos, teóricos e de direção veicular;
43. PL nº 7.800/2014, que estabelece a obrigatoriedade de uso de equipamento sensor sinalizador veicular anticolisão;
44. PL nº 7.828/2014, que dispõe sobre a concessão da habilitação nas categorias D e E;
45. PL nº 7.858/2014, que torna obrigatório o uso de câmera de marcha à ré em todos os veículos produzidos ou comercializados no Brasil;
46. PL nº 7.876/2014, que fixa normas para transporte de sólido a granel em vias abertas em veículos abertos;
47. PL nº 7.987/2014, que dispõe sobre o Juramento do Condutor no Código de Trânsito Brasileiro;
48. PL nº 8.050/2014, que obriga a reprodução em grandes caracteres dos números das placas dos ônibus;
49. PL nº 8.054/2014, que inclui no auto de infração o modelo do veículo e os motivos que impediram a autuação em flagrante;
50. PL nº 8.070/2014, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre o cruzamento de ferrovias;



51. PL nº 8.138/2014, que estabelece a obrigatoriedade do cinto de segurança nos assentos de idosos e do motorista em transporte coletivo;
52. PL nº 8.177/2014, que estabelece dispositivos de proteção contra impactos laterais como componentes de uso obrigatório;
53. PL nº 160/2015, que torna obrigatório o uso de cadeirinha no transporte de crianças em micro-ônibus e veículos escolares;
54. PL nº 467/2015, que estabelece formatos semaforicos diferentes para facilitar a condução por pessoas daltônicas;
55. PL nº 584/2015, que altera o CTB para promover segurança e coibir infrações penais como roubo e contrabando;
56. PL nº 608/2015, que obriga radares fotográficos a mostrarem a velocidade registrada no momento da passagem;
57. PL nº 630/2015, que inclui as barras de proteção antiesmagamento entre os equipamentos obrigatórios dos veículos;
58. PL nº 724/2015, que obriga a emissão de Boletins Informativos em caso de interdição das rodovias federais;
59. PL nº 804/2015, que altera a redação sobre lavratura de auto de infração e definições do CTB;
60. PL nº 920/2015, que possibilita a aferição da velocidade através do cálculo da velocidade média entre dois pontos;
61. PL nº 1.002/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para criar o cadastro positivo de condutores;
62. PL nº 1.006/2015, que torna obrigatório o uso de cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente no transporte escolar;
63. PL nº 1.018/2015, que torna obrigatória a identificação da placa do veículo nos capacetes de motociclistas e caronas;
64. PL nº 1.074/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre a placa de identificação dos veículos de duas ou três rodas;



65. PL nº 1.085/2015, que altera o CTB para dispor sobre a condução de motocicletas nas rodovias;
66. PL nº 1.178/2015, que trata da inserção da polícia militar no Sistema Nacional de Trânsito;
67. PL nº 1.223/2015, que inclui o sensor de afivelamento do cinto de segurança como equipamento obrigatório dos ônibus;
68. PL nº 1.250/2015, que obriga fabricantes de bicicletas a gravarem número de série em local de fácil visibilidade;
69. PL nº 1.251/2015, que determina integração para transferência de documentação de habilitação entre órgãos do SNT;
70. PL nº 1.287/2015, que dispõe sobre a infração de trânsito pelo tráfego acima da velocidade média permitida;
71. PL nº 1.341/2015, que trata da competência da polícia militar no policiamento ostensivo de trânsito;
72. PL nº 1.376/2015, que torna obrigatória a instalação de "no break" nos semáforos;
73. PL nº 1.432/2015, que dispõe sobre isenção de taxa de renovação de CNH para motorista de ônibus;
74. PL nº 1.435/2015, que dispõe sobre isenção de taxa de renovação de CNH para motorista de táxi;
75. PL nº 1.569/2015, que dispõe sobre sinalização e segurança de locais com altura limitada nas vias;
76. PL nº 1.603/2015, que dispõe sobre a distância mínima entre os aparelhos de fiscalização eletrônica;
77. PL nº 1.745/2015, que dispõe sobre a destinação de receita de apreensão de veículos à Polícia Rodoviária Federal;
78. PL nº 1.848/2015, que permite que entidades privadas credenciadas apliquem exame de habilitação de direção veicular;



79. PL nº 1.880/2015, que exige cintos de segurança no transporte público coletivo urbano e proíbe transporte em pé;
80. PL nº 1.888/2015, que obriga a criação de centros de formação para deficientes físicos em veículos adaptados;
81. PL nº 1.890/2015, que exige a assinatura do infrator no auto de infração de trânsito nos casos que especifica;
82. PL nº 2.010/2015, que obriga a instalação de câmeras de vídeo e áudio nos veículos utilizados em exames de direção;
83. PL nº 2.012/2015, que acrescenta artigo ao CTB para dispor sobre o despachante de trânsito;
84. PL nº 2.060/2015, que estabelece que o avanço de sinal vermelho entre 23h e 5h não constitui infração;
85. PL nº 2.069/2015, que dispõe sobre a não aplicação de sanção por sinal vermelho entre 23h e 5h sob condições de velocidade;
86. PL nº 2.103/2015, que torna obrigatória a instalação de alertas de falta de uso de cinto em carros novos;
87. PL nº 2.108/2015, que altera a penalidade para condução de veículo automotor sem o devido licenciamento;
88. PL nº 2.170/2015, que altera o CTB para agravar infrações de trânsito específicas;
89. PL nº 2.345/2015, que dispõe sobre a utilização dos meios eletrônicos de autuação para segurança pública;
90. PL nº 2.564/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para criar o Cadastro Nacional de Bicicletas;
91. PL nº 2.572/2015, que inclui dispositivo de sensor de presença entre os equipamentos obrigatórios dos veículos;
92. PL nº 2.624/2015, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre veículo de coleta de resíduos sólidos;



93. PL nº 2.819/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;
94. PL nº 2.869/2015, que exclui do rol de infrações de trânsito a ausência de pagamento do pedágio;
95. PL nº 2.875/2015, que altera competências das autoridades de trânsito para fins de enquadramento de penalidades;
96. PL nº 2.896/2015, que inclui dispositivo registrador de velocidade e deslocamento entre os equipamentos obrigatórios;
97. PL nº 2.914/2015, que torna obrigatória a advertência antecipada aos motoristas quanto à renovação da CNH;
98. PL nº 2.924/2015, que torna obrigatória a instalação de cinto de segurança de três pontos em micro-ônibus escolares;
99. PL nº 2.925/2015, que inclui os faróis de rodagem diurna entre os equipamentos obrigatórios dos veículos;
100. PL nº 2.944/2015, que amplia o prazo de suspensão do direito de dirigir nos casos de omissão de socorro;
101. PL nº 2.970/2015, que dispõe sobre equipamentos obrigatórios dos veículos de coleta e compactação de lixo;
102. PL nº 3.020/2015, que altera dispositivo para vincular a placa de identificação do veículo ao seu proprietário;
103. PL nº 3.053/2015, que inclui na multa reparatória parcela indenizatória às despesas realizadas pelo SUS;
104. PL nº 3.055/2015, que inclui representante do Ministério do Trabalho e Emprego entre os integrantes do Contran;
105. PL nº 3.092/2015, que estabelece campanha educativa contra o uso do celular ao dirigir;
106. PL nº 3.104/2015, que obriga o Estado a arcar com os custos de regravação do chassi em casos específicos;



107. PL nº 3.120/2015, que determina que a lei estabeleça os equipamentos veiculares obrigatórios;
108. PL nº 3.385/2015, que torna obrigatória aula em simulador de direção veicular antes das aulas práticas;
109. PL nº 3.414/2015, que inclui as Guardas Municipais no SNT e institui suas competências;
110. PL nº 3.433/2015, que altera o CTB para instituir o Registro Nacional de Veículos em Estoque;
111. PL nº 3.558/2015, que altera o CTB para dispor sobre a autorização de transporte de passageiros em veículos de carga;
112. PL nº 3.593/2015, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o transporte de romeiros;
113. PL nº 3.807/2015, que dispõe sobre o uso de celular na condução de veículo automotor no CTB;
114. PL nº 3.877/2015, que unifica competências de fiscalização de infrações comuns a Estados e Municípios;
115. PL nº 3.944/2015, que prevê o agravamento da infração por uso de celular por condutor profissional;
116. PL nº 4.013/2015, que torna uma a denominação do agente da autoridade de trânsito;
117. PL nº 4.018/2015, que inclui o sensor de marcha à ré entre os equipamentos obrigatórios dos veículos;
118. PL nº 4.102/2015, que obriga condutores embriagados ou sob efeito de drogas a arcar com custos hospitalares;
119. PL nº 4.326/2016, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre competência de infração;
120. PL nº 4.391/2016, que condiciona a penalidade por falta de cinto à abordagem física do agente;



121. PL nº 4.392/2016, que dispõe sobre a cobertura das cargas de trens em transportes de minério;
122. PL nº 4.415/2016, que desobriga o extintor de incêndio nos veículos que especifica;
123. PL nº 4.448/2016, que inclui o colete de segurança de alta visibilidade como equipamento obrigatório;
124. PL nº 4.582/2016, que dispõe sobre o credenciamento de despachantes documentalistas junto ao SNT;
125. PL nº 4.835/2016, que torna obrigatória a existência de veículo adaptado para deficientes nos CFC's;
126. PL nº 5.103/2016, que unifica competência da fiscalização das rodovias estaduais nos Detrans;
127. PL nº 5.224/2016, que obriga emissão de alerta sobre esquecimento de crianças e animais no veículo;
128. PL nº 5.227/2016, que dispõe sobre a composição do Conselho Nacional de Trânsito;
129. PL nº 5.231/2016, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre competência fiscalizatória;
130. PL nº 5.302/2016, que altera os dispositivos legais que tratam da identificação dos veículos;
131. PL nº 5.314/2016, que dispõe sobre proteção contra distrações por celulares e aparelhos eletrônicos;
132. PL nº 5.388/2016, que torna obrigatório curso de reciclagem aos agentes de trânsito;
133. PL nº 5.408/2016, que institui obrigatoriedade de dispositivo automático de acendimento de faróis;
134. PL nº 5.417/2016, que veda o uso de compartimento de carga para transporte de escolares;



135. PL nº 5.424/2016, que dispõe sobre equipamento obrigatório do veículo de transporte coletivo;
136. PL nº 5.868/2016, que torna obrigatório o dispositivo de acendimento automático do farol baixo;
137. PL nº 5.872/2016, que dispõe sobre sensor de farol automático vinculado ao acionamento da partida;
138. PL nº 5.995/2016, que torna obrigatória a instalação de equipamento antifurto em motocicletas;
139. PL nº 6.062/2016, que torna o acionamento automático de faróis baixos equipamento obrigatório;
140. PL nº 6.085/2016, que torna o dispositivo automático de faróis e localizador equipamentos obrigatórios;
141. PL nº 6.109/2016, que determina que o dispositivo automático de faróis baixos seja obrigatório;
142. PL nº 6.132/2016, que estabelece o dispositivo de acionamento de faróis como equipamento obrigatório;
143. PL nº 6.407/2016, que altera o CTB para tratar do arquivamento de auto de infração de trânsito;
144. PL nº 6.517/2016, que inclui o dispositivo limitador de velocidade como equipamento obrigatório;
145. PL nº 6.554/2016, que inclui aviso sonoro de cinto e bloqueador da ignição como obrigatórios;
146. PL nº 6.572/2016, que dispõe sobre curso especializado para condução de veículos no CTB;
147. PL nº 6.728/2016, que equipara veículos ciclo-motores de baixa potência às bicicletas comuns;
148. PL nº 6.735/2016, que exige a impressão no capacete do número da placa da motocicleta;



149. PL nº 6.995/2017, que dispõe sobre o aviso de vencimento da Carteira Nacional de Habilitação;
150. PL nº 8.019/2017, que dispõe sobre sensor contra colisões laterais - alerta de ponto cego;
151. PL nº 8.109/2017, que veda o uso de imagens internas do veículo para caracterização de infração;
152. PL nº 8.329/2017, que isenta de multa o avanço de sinal vermelho noturno sob condições de velocidade;
153. PL nº 8.361/2017, que dispõe sobre isenção de taxa de renovação de CNH para pequenos produtores rurais;
154. PL nº 8.383/2017, que dispõe sobre a iluminação traseira das motocicletas no CTB;
155. PL nº 8.457/2017, que permite renovação de exames de aptidão com base em periódicos profissionais;
156. PL nº 8.712/2017, que dispõe sobre isenção de taxa de renovação de CNH para produtores rurais;
157. PL nº 8.753/2017, que isenta agricultores familiares das taxas de expedição e renovação da CNH;
158. PL nº 8.797/2017, que dispõe sobre os veículos automotores semiautônomos no CTB;
159. PL nº 8.850/2017, que proíbe o uso da telefonia móvel por condutor de veículo em movimento;
160. PL nº 8.917/2017, que exige a assinatura do infrator no auto de infração nas condições que especifica;
161. PL nº 9.023/2017, que institui obrigatoriedade de imagem na autuação de infrações específicas;
162. PL nº 9.052/2017, que dispõe sobre autuação por velocidade baseada no registrador instantâneo;



163. PL nº 9.267/2017, que institui a obrigatoriedade de Giroflex de alerta nos radares fixos;
164. PL nº 9.450/2017, que obriga instalação de dispositivo de registro da quantidade de litros no tanque;
165. PL nº 9.605/2018, que inclui o dispositivo de rastreamento entre os equipamentos obrigatórios;
166. PL nº 9.611/2018, que inclui o sistema de frenagem autônoma entre os equipamentos obrigatórios;
167. PL nº 9.648/2018, que determina instalação de sinalização luminosa indicando alteração de velocidade;
168. PL nº 9.841/2018, que torna obrigatório o dispositivo de acendimento automático dos faróis;
169. PL nº 9.962/2018, que dispõe sobre normas de circulação, habilitação e crimes de trânsito;
170. PL nº 10.093/2018, que modifica a penalidade pela condução de veículo não licenciado;
171. PL nº 10.155/2018, que altera o CTB para incluir novos equipamentos obrigatórios dos veículos;
172. PL nº 10.178/2018, que obriga a informação correta sobre volume de combustível no manual;
173. PL nº 10.194/2018, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de bafômetro em veículos;
174. PL nº 10.432/2018, que torna o dispositivo de acendimento automático do farol baixo item obrigatório;
175. PL nº 10.490/2018, que dispõe sobre veículo sem licenciamento e Seguro DPVAT;
176. PL nº 10.578/2018, que acrescenta dispositivo ao art. 89 do CTB para dispor sobre semáforos;



177. PL nº 10.616/2018, que dispõe sobre a atuação de despachante documentalista junto ao SNT;
178. PL nº 10.768/2018, que dispõe sobre a nulidade de infrações continuadas sem medidas prévias;
179. PL nº 10.803/2018, que altera o CTB para dispor sobre penalidade por infração de trânsito;
180. PL nº 152/2019, que proíbe a fiscalização por meio do radar móvel;
181. PL nº 695/2019, que dispõe sobre a fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas;
182. PL nº 828/2019, que proíbe a operação de equipamentos de fiscalização em locais ocultos;
183. PL nº 907/2019, que incentiva o uso da bicicleta através do Programa Bicicletas Brasil;
184. PL nº 1.044/2019, que inclui o dispositivo de rastreamento entre os equipamentos obrigatórios;
185. PL nº 1.063/2019, que explicita a competência de órgãos rodoviários na fiscalização de trânsito;
186. PL nº 1.367/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para regular a fiscalização de velocidade;
187. PL nº 1.498/2019, que estabelece o limite mínimo de 20% de aulas em rodovias;
188. PL nº 1.557/2019, que cria o Cadastro Nacional Positivo de Condutores de Veículos;
189. PL nº 1.814/2019, que institui obrigatoriedade de dispositivo antifurto via satélite em motocicletas;
190. PL nº 2.087/2019, que veda a fiscalização eletrônica injustificada em vias públicas;



191. PL nº 2.283/2019, que obriga bicicletas a contarem com circuito eletrônico integrado (chip);
192. PL nº 2.471/2019, que dispõe sobre normas de aprendizagem para conduzir veículos elétricos;
193. PL nº 2.631/2019, que altera o CTB para incluir equipamento de segurança obrigatório;
194. PL nº 2.650/2019, que dispõe sobre o emprego dos aparelhos de fiscalização eletrônica;
195. PL nº 2.837/2019, que dispõe sobre a atuação de despachante documentalista junto aos órgãos de trânsito;
196. PL nº 2.909/2019, que cria novo tipo penal que pune o desrespeito à fiscalização de trânsito;
197. PL nº 3.053/2019, que dispõe sobre o compartilhamento de veículos de micromobilidade via aplicativos;
198. PL nº 3.272/2019, que obriga fabricantes de bicicletas a gravarem número de série nas notas fiscais;
199. PL nº 3.294/2019, que dispõe sobre as características do capacete de uso obrigatório;
200. PL nº 3.301/2019, que estabelece horário de semáforos em modo intermitente;
201. PL nº 3.398/2019, que institui itens de sinalização obrigatórios nas passagens de nível;
202. PL nº 3.624/2019, que dispõe sobre a obrigatoriedade de cursos à distância nos CFC's;
203. PL nº 3.656/2019, que promove a instalação de monitoramento eletrônico nas rodovias federais;
204. PL nº 3.778/2019, que estabelece multa específica para transporte irregular de rochas;



205. PL nº 3.781/2019, que insere dispositivos no CTB sobre o processo de habilitação;
206. PL nº 4.080/2019, que dispõe sobre a notificação semestral da pontuação na CNH;
207. PL nº 4.126/2019, que altera os artigos 64 e 168 da Lei nº 9.503, de 1997;
208. PL nº 4.127/2019, que altera penalidades por infrações e a sistemática de pontuação;
209. PL nº 4.171/2019, que exige registro de imagem da infração de dirigir usando celular;
210. PL nº 4.368/2019, que dispõe sobre seguro obrigatório para empresas de aluguel de patinetes;
211. PL nº 4.448/2019, que exige registro de imagem da infração por falta de cinto de segurança;
212. PL nº 4.596/2019, que define requisitos de sinalização e proíbe radares móveis;
213. PL nº 4.610/2019, que dispõe sobre a infração pelo trânsito em velocidade média;
214. PL nº 4.727/2019, que obriga empresas de transporte a obedecer à capacidade máxima de lotação;
215. PL nº 5.438/2019, que altera a medida de condução de veículo não licenciado para retenção;
216. PL nº 5.574/2019, que inclui representante do Ministério da Agricultura na composição do Contran;
217. PL nº 5.913/2019, que inclui a PF e as Polícias Cíveis no Sistema Nacional de Trânsito;
218. PL nº 6.018/2019, que dispõe sobre marcação de ciclomotores e patinetes;



219. PL nº 1.437/2020, que obriga a instalação de dispositivo sensível ao álcool na respiração;
220. PL nº 1.593/2020, que inclui barras de proteção lateral entre os equipamentos obrigatórios;
221. PL nº 1.692/2020, que dispõe sobre o transporte público municipal, intermunicipal e interestadual;
222. PL nº 2.402/2020, que veda o emprego de dispositivos eletrônicos sem a presença do agente;
223. PL nº 2.606/2020, que torna facultativa a realização de aulas em autoescolas para CNH categorias A e B;
224. PL nº 2.946/2020, que tipifica a conduta de conduzir veículo com placa de identificação alterada;
225. PL nº 3.100/2020, que dispõe sobre exames de aptidão física realizados sem necessidade de credenciamento;
226. PL nº 4.452/2020, que permite a realização de exames por profissional qualificado sem credenciamento;
227. PL nº 4.474/2020, que torna facultativa a frequência em autoescolas em casos específicos;
228. PL nº 4.575/2020, que veda a cobrança do uso de extintores de incêndio;
229. PL nº 4.619/2020, que dispõe sobre normas preventivas ao esquecimento de crianças e animais;
230. PL nº 4.671/2020, que dispõe sobre normas de aprendizagem para conduzir veículos automotores;
231. PL nº 4.929/2020, que substitui o termo “agente de trânsito” por “agente da autoridade de trânsito”;
232. PL nº 5.105/2020, que altera o Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503;



233. PL nº 5.211/2020, que permite apenas o uso de medidores de velocidade fixos;
234. PL nº 279/2021, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;
235. PL nº 1.105/2021, que institui marcador de combustível com precisão volumétrica como obrigatório;
236. PL nº 1.202/2021, que dispõe sobre o processo de formação de condutores no CTB;
237. PL nº 2.110/2021, que dispõe sobre a obrigatoriedade de painel eletrônico em radar fixo;
238. PL nº 2.903/2021, que proíbe a utilização de radares móveis em todo território nacional;
239. PL nº 2.937/2021, que inclui os Guardas Municipais como agentes de trânsito;
240. PL nº 3.075/2021, que cria normas de prevenção ao esquecimento de animais em veículos;
241. PL nº 3.406/2021, que promove a adoção do ensino a distância no conhecimento teórico;
242. PL nº 3.407/2021, que prevê renovação automática da autorização de transporte em áreas isoladas;
243. PL nº 3.596/2021, que dispõe sobre velocidade máxima em vias arteriais sem sinalização;
244. PL nº 4.293/2021, que altera o CTB para dispor sobre airbag de veículos;
245. PL nº 576/2022, que regulamenta a sinalização dos aparelhos de fiscalização eletrônica;
246. PL nº 996/2022, que dispõe sobre obrigatoriedade de cadeirinhas para recém-nascidos em ônibus;
247. PL nº 1.995/2022, que altera o CTB para vincular a placa de identificação ao proprietário;



248. PL nº 2.027/2022, que impede a remoção de veículos por falta de licenciamento;
249. PL nº 2.266/2022, que torna crime o uso de veículos irregulares em todo território brasileiro;
250. PL nº 2.515/2022, que estabelece obrigatoriedade de cinto nos veículos de transporte coletivo;
251. PL nº 3.058/2022, que impede a remoção imediata de veículos por falta de licenciamento;
252. PL nº 3.065/2022, que dispõe sobre a formação do agente da autoridade de trânsito;
253. PL nº 871/2023, que obriga a sinalização de radares com no mínimo 300 metros de antecedência;
254. PL nº 954/2023, que estabelece punição severa ao condutor que não obedece à ordem de parada;
255. PL nº 962/2023, que estabelece punição severa ao condutor que desobedecer ao agente de trânsito;
256. PL nº 1.186/2023, que altera o CTB para dispor sobre o despachante de trânsito;
257. PL nº 1.578/2023, que proíbe operação de radares móveis por terceirizados não servidores;
258. PL nº 1.833/2023, que disciplina a atuação dos despachantes documentalistas junto ao SNT;
259. PL nº 2.487/2023, que obriga a instalação de rastreador como item de segurança em veículos novos;
260. PL nº 2.789/2023, que modifica artigos que tratam de velocidades, fiscalização e autuações;
261. PL nº 2.919/2023, que dispõe sobre a exclusividade dos CFCs para o processo de formação;



262. PL nº 2.927/2023, que regulamenta a possibilidade de avançar o sinal vermelho em horários específicos;
263. PL nº 3.616/2023, que dispõe sobre a realização dos exames no processo de habilitação;
264. PL nº 5.488/2023, que dispõe sobre medidor de velocidade para comprovação de infração;
265. PL nº 5.517/2023, que altera o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro;
266. PL nº 860/2024, que prevê alarme sonoro de detecção de pessoas ou animais em veículos;
267. PL nº 4.850/2024, que autoriza o uso de radares móveis apenas em trechos de velocidade constante;
268. PL nº 580/2025, que permite ultrapassagem em sinal vermelho no período noturno sob condições;
269. PL nº 951/2025, que acrescenta o parágrafo 4º ao art. 80 do Código de Trânsito Brasileiro;
270. PL nº 6.180/2025, que altera o CTB para dispor sobre exames de aptidão física e mental.

Perante a primeira Comissão Especial instaurada para apreciar a matéria, foram apresentadas dezesseis emendas, relatadas a seguir:

- Emenda nº 1/2016 – altera o art. 152 do CTB, para assegurar ao candidato à habilitação o direito de empregar, para a realização do exame de direção veicular, o mesmo veículo utilizado na aprendizagem;
- Emenda nº 2/2016 – altera o art. 158 do CTB, para dispor sobre o processo de formação de condutores;
- Emenda nº 3/2016 – acrescenta dispositivos ao CTB, para diferenciar os serviços de transporte individual de passageiros público e privado;
- Emenda nº 4/2016 – altera o art. 135 do CTB, para dispor sobre a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio de aplicativo ou de qualquer serviço tecnológico;



- Emenda nº 5/2016 – suprime dispositivo do projeto de lei que versa sobre o cadastro realizado pelo poder público para o exercício da atividade profissional de transporte de passageiros mediante sistema associativo de cadastro prévio e chamada por aplicativo específico;
- Emenda nº 6/2016 – dispõe sobre a vedação da prestação de transporte público individual remunerado de modo profissional e com fins lucrativos;
- Emenda nº 7/2016 – altera o CTB, para tratar de competências de órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito e para dispor sobre processo de notificação do condutor infrator;
- Emenda nº 8/2016 – altera o CTB, para tratar de competências de órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito e para substituir referências à UFIR, como índice de atualização de multas de trânsito;
- Emenda nº 9/2016 – altera o CTB, no que concerne à composição do Conselho Nacional de Trânsito;
- Emenda nº 10/2016 – altera o CTB, para dispor sobre a aplicação de penalidades nos casos de crimes de trânsito;
- Emenda nº 11/2016 – acrescenta artigo ao CTB, para tratar de alternativas de substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos em crimes de trânsito;
- Emenda nº 12/2016 – acrescenta artigo ao CTB, para tipificar como crime de trânsito o ato de disseminar, divulgar, difundir, em redes sociais e aplicativos de mensagens instantâneas, locais, datas e horários de atividade de fiscalização de trânsito;
- Emenda nº 13/2016 – altera o inciso I do art. 140 do CTB, incluindo exigência de idade mínima para obtenção da habilitação para dirigir;
- Emenda nº 14/2016 – altera dispositivos do CTB, para isentar as bicicletas de propulsão humana e elétricas de registro e licenciamento anual, bem como prever a competência municipal para conceder autorização para conduzir esses veículos;
- Emenda nº 15/2016 – altera o art. 267 do CTB, para tratar da penalidade de advertência por escrito;



- Emenda nº 16/2016 – altera o CTB, para dispor sobre a simplificação do processo administrativo relacionado às infrações de trânsito.

No intuito de subsidiar seus trabalhos, esta Comissão Especial realizou sete reuniões de audiências públicas e oito seminários para debater os vários aspectos abordados pelos projetos de lei sob exame. Na sequência, tem-se uma relação dessas reuniões:

Em 18/03/2026 – Audiência Pública

Tema: Segurança viária e a necessidade de atualização do Código de Trânsito

Local: Anexo II, Plenário 2, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81312>.

Em 25/03/2026 – Audiência Pública

Tema: Processo de formação de condutores

Local: Anexo II, Plenário 2, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81398>.

Em 08/04/2026 – Audiência Pública

Tema: Exames médicos, psicológicos e exigência de exame toxicológico

Local: Anexo II, Plenário 2, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81460>.



Em 15/04/2026 – Audiência Pública

Tema: Redução da idade mínima para obtenção da primeira habilitação

Local: Anexo II, Plenário 2, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81610>.

Em 17/04/2026 – Seminário

Tema: Formação de condutores e o papel das autoescolas no Brasil

Local: Auditório Fecomércio do Espírito Santo, Vitória – ES

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81611>.

Em 27/04/2026 – Seminário

Tema: Segurança de Trânsito

Local: Assembleia Legislativa de Santa Catarina, Florianópolis – SC

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81713>.

Em 29/04/2026 – Audiência Pública

Tema: Regras e fiscalização dos limites de velocidade, pedágio e free flow

Local: Anexo II, Plenário 8, Brasília – DF



Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81610>.

Em 30/04/2026 – Seminário

Tema: Alteração no Código de Trânsito Brasileiro

Local: Mundo Plaza, Salvador – BA

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81715>.

Em 06/05/2026 – Audiência Pública

Tema: Regulamentação e circulação de veículos de mobilidade elétrica leve

Local: Anexo II, Plenário 8, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81761>.

Em 07/05/2026 – Seminário

Tema: Alterações no Código de Trânsito Brasileiro

Local: Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro – RJ

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81762>.

Em 11/05/2026 – Seminário

Tema: Impactos das alterações do Código de Trânsito em

Pernambuco



Local: SENAC - Sistema Fecomércio/PE, Recife – PE

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/81933>.

Em 20/05/2026 – Audiência Pública

Tema: Segurança viária no Brasil

Local: Anexo II, Plenário 1, Brasília – DF

Informações sobre os requerimentos, ata e lista de presença, bem como o vídeo completo da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/82094>.

Em 22/05/2026 – Seminário

Tema: Processo de Formação de Condutores no Brasil

Local: Assembleia Legislativa de Minas Gerais, Belo Horizonte – MG

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/82119>.

Em 25/05/2026 – Seminário

Tema: Aprimoramentos ao Código de Trânsito Brasileiro

Local: Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, Curitiba – PR

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/82212>.



Em 01/06/2026 – Seminário

Tema: Impactos das alterações do Código de Trânsito em São Paulo

Local: Assembleia Legislativa de São Paulo, São Paulo – SP

Informações sobre os requerimentos e documentos da reunião disponíveis em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/82213>.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR**Do mérito**

O projeto de lei que encabeça o objeto de análise desta Comissão intenta alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para prever que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) determine a carga horária mínima a ser exigida para a prática de direção veicular em vias públicas durante o processo de aprendizagem.

De início, evidencia-se que tal atribuição já foi conferida ao Contran por meio da Lei nº 13.281, de 2016, que incluiu o inciso XV ao rol de competências desse órgão normativo elencadas no art. 12 do CTB. Do ponto de vista da técnica legislativa e da juridicidade, tal constatação, por si só, já seria motivo para a rejeição da proposição principal. No entanto, curiosamente, eis aí o epicentro de todo o impacto causado pela recente norma infralegal editada pelo Contran para disciplinar o processo de formação de condutores. Não obstante estar respaldada pelo referido dispositivo legal, a Resolução Contran nº 1.020, de 2025, efetuou manobra perigosa e arriscada, na contramão da segurança no trânsito: estabeleceu em apenas duas horas a carga horária mínima de aulas de direção para que um condutor seja habilitado no Brasil, entre outras barbaridades.



Ante tal medida, que tende a agravar ainda mais o caótico quadro de violência no trânsito nas vias brasileiras – em 2024 morreram mais de 37 mil pessoas em sinistros, uma morte a cada 14 minutos –, nosso entendimento vai no sentido da proteção à vida e do bom senso. Não se pode deixar a cargo do Contran questões fundamentais para garantir um trânsito seguro em nosso País, como é o caso da carga horária mínima do curso de direção veicular para os candidatos à habilitação ou a possibilidade de fazer o curso com instrutor autônomo sem qualquer requisito, em veículo que sequer seja provido de duplo comando de pedais.

Com esse exemplo inicial, deixamos claro qual foi o critério principal adotado nos trabalhos desta Comissão: a segurança no trânsito. Em alguns pontos, nos vimos forçados a estabelecer regras e critérios onde se vê vácuo normativo – como é o caso das bicicletas elétricas, dos equipamentos de mobilidade autopropelidos e dos veículos autônomos e semiautônomos –, como forma de melhorar a segurança de motoristas, passageiros e pedestres. Sem abrir mão dessa premissa básica, procuramos conferir desburocratização e simplificação aos processos para obtenção do documento de habilitação, de modo a reduzir os custos para os cidadãos e para os prestadores de serviços relacionados a esses processos. Priorizamos, também, a transparência e a publicidade dos atos das autoridades de trânsito, sobretudo no que tange às atividades de fiscalização. Por fim, buscamos atualizar alguns dispositivos a fim de incorporar evoluções tecnológicas ao texto legal.

Além desses pontos destacados, o projeto de lei principal, os 270 projetos apensados e as 16 emendas apresentadas trouxeram propostas relativas a diversos outros temas, muitos deles repetidos em várias proposições. Para conferir racionalidade à análise, tais propostas foram examinadas em blocos temáticos. Analisadas todas as proposições, não vimos outra forma de consolidar as propostas senão por meio de texto substitutivo.

Nesse texto, tentamos acolher o máximo de proposições que julgamos alinhadas às premissas adotadas por esta Relatoria. No entanto, grande parte das propostas foram rejeitadas, seja por contemplarem dispositivos já incorporados ao CTB por meio de leis posteriores às datas de



apresentação das proposições, seja por apontarem para o sentido oposto da segurança no trânsito ou da simplificação dos processos, ou, ainda, por versarem sobre temas que são objeto de outros diplomas legais, que entendemos ser estranhos ao escopo do CTB e, conseqüentemente, dos trabalhos desta Comissão.

Passemos aos temas analisados no presente trabalho, iniciando por aqueles contemplados no texto Substitutivo.

Um dos mais recorrentes e, como já foi dito, o cerne de toda a discussão desta Comissão, refere-se ao processo de habilitação de condutores. As proposições concentram-se, principalmente, em medidas voltadas à desburocratização e à redução dos custos do processo de obtenção da CNH, por meio da flexibilização das regras aplicáveis aos Centros de Formação de Condutores – antigas autoescolas, que doravante passarão a ser denominadas Escolas de Trânsito –, da ampliação de modalidades alternativas de ensino e da revisão das exigências para formação teórica e prática dos candidatos. Também há conjunto expressivo de projetos que propõem alterações nos exames médicos, psicológicos e práticos, bem como nos procedimentos de renovação da habilitação, incluindo a concessão de isenções de taxas para grupos específicos. Em menor número, encontram-se propostas relativas à habilitação profissional e às categorias de condutores de transporte coletivo e de carga, além de iniciativas pontuais relacionadas à acessibilidade para pessoas com deficiência, à gestão administrativa do processo de habilitação, à Permissão para Dirigir e a aspectos institucionais da formação de condutores.

No tocante ao processo de formação de condutores, defendemos um conjunto articulado de medidas para torná-lo mais moderno, acessível e seguro. Propomos que a carga horária mínima de aulas práticas de direção esteja expressamente estabelecida no CTB, não sendo mais definida pelo Contran, aumentando o padrão atual de 2 horas-aula para 5 horas-aula. Também estabelecemos que, ao regulamentar os exames escrito e de direção veicular, o Contran deverá observar critérios mínimos que avaliem o conhecimento do candidato em relação ao conteúdo teórico e a capacidade



com a qual o candidato domina o veículo, realiza os diferentes comandos e a habilidade demonstrada para comportar-se no trânsito com segurança.

Propomos a possibilidade de o menor de dezoito e maior de dezesseis anos ser habilitado para conduzir veículos das categorias A e B em vias urbanas, das cinco horas da manhã até a meia-noite, desde que acompanhados e supervisionados por condutor maior de dezoito anos, habilitado há, pelo menos, dois anos. No caso das motocicletas e motonetas, a permissão restringe-se a veículos de até 150 cm³, sem necessidade de acompanhante e supervisor. A medida visa ampliar o acesso dos jovens à habilitação, proporcionar maior autonomia para deslocamentos relacionados ao estudo e ao trabalho e permitir a formação gradual de condutores sob supervisão, inspirando-se em modelos adotados em outros países que admitem a condução por menores de idade mediante restrições e acompanhamento.

Prevemos, ainda, a possibilidade de que todo o processo – inclusive as aulas e os exames práticos – seja realizado em Escolas de Trânsito credenciadas, desde que garantidos mecanismos robustos de auditoria e controle. Sugerimos, por fim, a convivência entre aulas práticas ministradas por Escolas de Trânsito e por instrutores autônomos, com requisitos equivalentes de segurança veicular, como a obrigatoriedade de duplo comando de freio e embreagem e retrovisor adicional, monitoramento das aulas e exames, além de critérios formais para atuação do instrutor autônomo.

Além disso, propomos a criação de prontuário nacional de perícias médicas e psicológicas, a ser regulamentado pelo Contran, de caráter permanente, unificado e obrigatório, destinado ao registro de todos os atos periciais relacionados ao condutor e candidato, garantindo interoperabilidade, padronização e segurança do acesso às informações. Tal medida visa unificar os dados dos candidatos em todas as unidades da Federação, evitando a ocorrência de informações inverídicas de alguns condutores que tentam burlar restrições médicas ou psicológicas constatadas pelos peritos. Propomos, também, que a avaliação psicológica seja exigida em toda renovação da CNH e não somente na primeira habilitação. A medida tem por objetivo identificar



transtornos psicológicos acometidos a diversos condutores país afora, que colocam em risco a vida de inúmeras pessoas e que não são periciados pela regra atual.

Paralelamente, sem comprometer a segurança no trânsito, estabelecemos teto nacional para as taxas administrativas dos órgãos públicos e entidades credenciadas responsáveis pelo processo de habilitação, bem como a emissão automática e gratuita da CNH definitiva para quem cumprir o período probatório sem infrações impeditivas, reduzindo custos e barreiras econômicas. Além disso, prevemos o fortalecimento da CNH Social, com a previsão da destinação adicional de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas na área de circunscrição de cada unidade da Federação, a ser depositado em fundo de âmbito estadual, destinado para o custeio do processo de habilitação de condutores de baixa renda, a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Prevemos também a utilização preferencial de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) para custear o processo de habilitação de condutores de baixa renda, ampliando o acesso à CNH como instrumento de inclusão social e empregabilidade e direcionando a receita de multas para finalidade educativa e preventiva. Defendemos, ainda, a criação de programa emergencial de apoio financeiro às Escolas de Trânsito, a fim de mitigar impactos econômicos decorrentes das mudanças regulatórias recentes no processo de formação, preservar empregos e assegurar a continuidade das atividades dos Centros de Formação de Condutores.

Aliando a formação do condutor à inclusão e à acessibilidade, acolhemos projeto de lei que prevê a criação de Escolas Públicas de Trânsito destinadas a pessoas com deficiência, a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Ante a inviabilidade de oferta de veículos adaptados para todos os tipos de candidatos a habilitação com deficiência pelo setor privado, a proposta prevê que o poder público assegure aos cidadãos nessa condição o direito de obter o documento de habilitação.

No campo da educação para o trânsito, entendemos oportuno integrar mais o Ministério da Educação ao processo de formulação de normas



relativas à formação de condutores, por meio da manifestação técnica expressa desse órgão sobre as normas editadas pelo Contran. Ademais, propomos a transversalidade do tema “educação para o trânsito” nos conteúdos curriculares das escolas, como forma de intensificar a abordagem de questões relativas à segurança no trânsito desde as mais tenras idades.

Outro ponto ao qual dedicamos grande atenção foi a regulamentação da mobilidade individual, tema que vem gerando importantes discussões nas principais cidades brasileiras. Propomos marco legal e padrão nacional para bicicletas elétricas, autopropelidos e outros equipamentos, hoje regulados de forma fragmentada por normas infralegais e legislações municipais díspares. O Substitutivo inclui definições legais claras dessas categorias no CTB, disciplina o uso obrigatório de capacete compatível com as características do veículo, estabelece regras de circulação prioritariamente em ciclovias e, subsidiariamente, em calçadas, desde que em baixa velocidade, compatível com a velocidade de caminhada de pedestres, ou no bordo direito de vias até 60 km/h. Foram criadas, ainda, exigências técnicas como dispositivos invioláveis de controle de potência e velocidade, homologação dos veículos, critérios de registro, emplacamento, identificação e autorização simplificada para condução (ACA), além de infrações específicas vinculadas a condutas de risco, conferindo maior segurança jurídica e organizando o setor hoje marcado por grande heterogeneidade regulatória.

Com relação à fiscalização e à gestão da velocidade, tema bastante relevante e muito discutido nas audiências públicas e seminários, propomos maior fundamentação técnica e transparência na adoção de limites inferiores aos referenciais previstos no CTB, com o objetivo de afastar a percepção de “indústria da multa” e reforçar o caráter educativo da fiscalização da velocidade. O Substitutivo exige estudos técnicos públicos para definição e alteração de limites, veda reduções pontuais injustificadas e proíbe o uso de radares ocultos ou não ostensivos, impondo a necessidade de sinalização clara do limite de velocidade no local fiscalizado. Ao mesmo tempo, impede a autuação por excesso de velocidade quando esses requisitos não forem observados e proíbe a vinculação da remuneração de empresas operadoras de



radares ao montante arrecadado em multas, de modo a assegurar que a fiscalização eletrônica se oriente prioritariamente pela segurança viária.

Vale registrar que, no que tange a esse tema, deixamos de acolher propostas que instituem a definição de limites máximos em vias arteriais sem sinalização específica, a criação ou alteração de infrações vinculadas à velocidade média ou a revisão do regime de penalidades e pontuação para excesso de velocidade. O CTB já estabelece parâmetros abrangentes para fixação de velocidades máximas e infrações correlatas, cabendo aos órgãos executivos de trânsito locais a regulamentação de limites inferiores conforme as características de cada via. A implantação da velocidade média para fins de autuação enfrenta relevantes dificuldades operacionais, sobretudo em trechos urbanos com múltiplos acessos e saídas, o que compromete a precisão do cálculo e pode gerar insegurança jurídica. Além disso, revisões pontuais de penalidades e pontuação, sem estudos técnicos abrangentes e avaliação de impacto, tendem a desarmonizar a política nacional de trânsito, devendo eventuais ajustes ser discutidos em âmbito técnico com participação do Contran e dos demais órgãos do SNT.

O Substitutivo também disciplina, de forma mais detalhada, a implantação do sistema de livre passagem em pedágios (*free flow*), estabelecendo exigências de informação prévia ostensiva, oferta de múltiplas formas de pagamento digital e presencial e criação de plataforma nacional para consulta de débitos, evitando autuações automáticas sem ciência adequada do usuário. Na mesma linha de transparência e boa governança, propõe a suspensão dos processos administrativos relacionados ao inadimplemento de tarifas em sistemas de *free flow* até a adaptação plena ao novo modelo, conferindo maior segurança jurídica à transição.

Inspirado nas melhores práticas internacionais, outro aspecto proposto é a introdução da possibilidade de vinculação da placa de identificação veicular ao proprietário, e não apenas ao veículo, permitindo o reaproveitamento da combinação alfanumérica em futuras aquisições pelo mesmo titular. A medida reduzirá a burocracia e os custos administrativos e



promoverá a simplificação da gestão cadastral dos veículos junto aos órgãos de trânsito.

Propomos, ainda, o restabelecimento da competência para instaurar processo administrativo de suspensão do direito de dirigir aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Essa era a regra até 2020, quando tal competência foi atribuída ao órgão autuador, numa tentativa de que houvesse mais agilidade no processo de aplicação da penalidade caso ele corresse dentro do mesmo órgão autuador. No entanto, pela ausência de regulamentação infralegal e pelas deficiências estruturais principalmente dos órgãos municipais de trânsito, o cenário de impunidade ficou ainda mais grave, fazendo-se necessário reverter a situação não exitosa.

Por fim, inovamos o texto legal com o acolhimento de projeto de lei que contempla os veículos autônomos e semiautônomos, a sua definição e o estabelecimento do mínimo de critérios para a regulamentação do tema a cargo do Contran. O avanço tecnológico veicular já transformou o sonho dos filmes de ficção em realidade em vários países e precisar fazer parte do arcabouço legal brasileiro.

Entre os temas que não foram acolhidos no Substitutivo, embora tenha sido o mais recorrente entre os projetos de lei apensados, destaca-se o que diz respeito aos equipamentos obrigatórios dos veículos. Os projetos buscam ampliar o rol de itens de segurança exigidos para circulação, seja por inclusão de novos dispositivos, seja pela imposição de especificações técnicas adicionais. Não obstante a relevância do ponto de vista da segurança veicular, entende-se que essas proposições não devam ser acolhidas, uma vez que muitas das inovações sugeridas já se encontram incorporadas ao CTB – como os *airbags* frontais – ou foram objeto de regulamentação do Contran, a exemplo dos sistemas de freios ABS. Ademais, a definição e atualização dos equipamentos obrigatórios e de seus requisitos técnicos deve permanecer na esfera de competência do Contran e de suas Câmaras Temáticas, instâncias vocacionadas à análise de impactos sobre a segurança viária, a viabilidade econômica e a evolução tecnológica da indústria automotiva, evitando a cristalização, em lei, de soluções potencialmente defasadas ou desconectadas



da realidade. As únicas exceções a esse critério referem-se aos equipamentos de mobilidade autopropelidos e aos veículos autônomos e semiautônomos, temas novos que incorporamos ao corpo do CTB, conforme já mencionado.

Também há proposições que buscam estabelecer novos requisitos de capacitação, ampliar a atuação das guardas civis municipais e metropolitanas e, ainda, explicitar ou alargar a competência das polícias militares e dos órgãos executivos rodoviários. Entendemos, porém, que não há necessidade de alteração legislativa, uma vez que o Código já prevê a possibilidade de servidores civis atuarem na fiscalização, cuja formação e atuação estão disciplinadas em portaria da Senatran. Além disso, o CTB já autoriza a atuação das polícias militares mediante convênio com os órgãos executivos competentes. Nesse contexto, não se identifica lacuna normativa a ser suprida, e eventual ampliação das competências atualmente previstas pode gerar conflitos de atribuição e entraves operacionais no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito.

Ressaltamos, ainda, proposições que tratam da possibilidade de avanço do sinal vermelho em determinados horários do período noturno. Embora a medida seja apresentada sob o argumento da segurança pública, visando reduzir a exposição de condutores a situações de risco, sua adoção se mostra temerária sob a perspectiva da segurança viária, tendo em vista o aumento do risco de sinistros de trânsito e a quebra da previsibilidade do fluxo de veículos. Por essas razões, optamos por não acolher tais proposições.

Deixamos de acolher também algumas proposições que dispõem sobre o uso de telefone celular na condução de veículos, que pretendem criar novas hipóteses de infração, agravar penalidades, instituir mecanismos específicos de fiscalização e impor campanhas e advertências obrigatórias. A nosso ver, o CTB já disciplina a matéria de forma adequada, ao classificar tal conduta como infração gravíssima. Ademais, parte das medidas sugeridas mostra-se desproporcional, redundante ou incompatível com a sistemática do Código, notadamente aquelas que criam tipos sancionatórios excessivos, impõem obrigações a fabricantes e comerciantes ou estabelecem



mecanismos de fiscalização dissociados dos requisitos legais para lavratura de autos de infração.

Outras proposições, por preverem a criação de novas infrações ou o agravamento de penalidades existentes, também não foram acolhidas, pois o CTB já possui sistema estruturado de sanções, cuja revisão deve ocorrer de forma sistêmica e fundamentada em estudos técnicos. O aumento pontual de multas e punições, sem articulação com ações de fiscalização, educação e engenharia de trânsito, tende a ter baixa efetividade e a gerar desproporções entre infrações semelhantes.

Outro tema recorrente entre os projetos pensados refere-se à condução de motocicletas. Proposições que procuram instituir novas exigências para capacetes de segurança – como inscrição da placa do veículo ou do número do documento do condutor – e disciplinar determinadas condutas em rodovias não se mostram adequadas. Os requisitos técnicos aplicáveis aos capacetes já são definidos pelo Contran e não se vê lacuna a ser suprida. A obrigatoriedade de inscrição de placas ou números de identificação nos capacetes, por sua vez, é medida onerosa e de eficácia duvidosa, sem evidências de efetividade na prevenção de ilícitos, que em geral envolvem veículos roubados, adulterados ou sem identificação regular. No que tange às condutas em rodovias como a realização de ultrapassagens entre veículos de filas adjacentes, o CTB já contempla infrações aptas a coibi-las, como a prevista no art. 192, relativa à inobservância da distância lateral de segurança.

Por fim, registramos a grande quantidade de proposições que versam sobre diversos temas já contemplados no texto legal, por meio de leis posteriores às datas em que os projetos de lei foram apresentados e, portanto, ficam prejudicadas. Tais proposições versam sobre a composição do Contran, sobre o processo administrativo de autuação de infrações e aplicação de penalidades ou sobre a destinação, vinculação ou repartição da receita de multas e taxas de trânsito.

Do exame de adequação financeira e orçamentária



Cabe a esta Comissão Especial o exame dos aspectos financeiros e orçamentários públicos que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, conforme estabelece o art. 53, inciso IV, combinado com o art. 32, inciso X, alínea “h”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Relativamente à adequação dos projetos ao Plano Plurianual para o quadriênio 2024/2027 (Lei nº 14.802/2024) e à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para o exercício de 2026 (Lei nº 15.321/2025), não há restrição explícita a seus objetivos nos referidos documentos legais. No que concerne à adequação à lei orçamentária anual (Lei nº 15.346/2026), os projetos encontram-se em conformidade com os ditames do referido diploma, posto que não implicam aumento significativo de despesa ou diminuição de receita públicas.

Nesse sentido, convém ressaltar que, em que pese alguns dos projetos imporem medidas que aumentam custos de órgãos executivos de trânsito ou rodoviários, tais como a instalação de equipamentos eletrônicos controladores de velocidade instalados nas vias, julgamos que podem ser considerados adequados do ponto de vista financeiro e orçamentário, por não representarem despesas relevantes, nos termos da LDO. Ademais, importa frisar que eventuais vícios de inadequação financeira e orçamentária dos projetos aprovados foram devidamente sanados no texto Substitutivo.

Quanto aos demais projetos e emendas analisadas, que não acarretam aumento de custos ou renúncia de receitas, não se vislumbram óbices de ordem financeira ou orçamentária que desaconselhem seu acolhimento por esta Comissão.

Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

Tendo analisado o mérito das proposições e a adequação orçamentária, compete a esta Comissão, nos termos regimentais, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, de seus apensos e das emendas apresentadas.



No que tange às emendas apresentadas perante a Comissão, não foram identificados vícios de inconstitucionalidade, tanto de natureza formal quanto material, que impeçam sua apreciação.

No tocante à constitucionalidade formal, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*). Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material na Constituição de 1988, salvo no que se refere às seguintes proposições, pelas razões expostas:

- PL nº 1.435/2015, PL nº 8.361/2017, PL nº 8.712/2017 e PL nº 8.753/2017 – as proposições preveem a isenção de taxa pela renovação da CNH de motoristas profissionais, pequenos e médios produtores rurais e agricultores familiares por parte dos órgãos executivos de trânsito estaduais, o que fere os arts. 150 e 151 da Constituição Federal, que proíbem a União de conceder isenção de tributos de outros entes da federação;
- PL nº 3.092/2015 – a proposição obriga os órgãos de trânsitos estaduais e municipais a firmarem convênio com as operadoras de telefonia móvel, o que fere a autonomia dos entes federados, garantida pelo art. 18 da Constituição federal.

Nada temos a opor quanto à juridicidade das demais proposições. No que toca à técnica legislativa, verificamos a existência de pequenos lapsos, que estão sendo corrigidos no Substitutivo que oferecemos nesta oportunidade.

Conclusão



Assim, pelas razões expressas, votamos pela adequação orçamentária e financeira de todas as proposições apresentadas; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa de todas as proposições apresentadas, pela inconstitucionalidade dos PL nº 1.435/2015, PL nº 3.092/2015, PL nº 8.361/2017, PL nº 8.753/2017 e PL nº 8.712/2017; e, no mérito, pela **aprovação** dos **PL nº 2.741/2003; PL nº 4.141/2004; PL nº 4.196/2004; PL nº 1.806/2007; PL nº 2.354/2007; PL nº 3.739/2007; PL nº 3.792/2008; PL nº 4.797/2009; PL nº 4.802/2009; PL nº 4.851/2009; PL nº 6.932/2010; PL nº 2.881/2011; PL nº 3.937/2012; PL nº 5.026/2013; PL nº 6.273/2013; PL nº 6.337/2013; PL nº 6.661/2013; PL nº 6.755/2013; PL nº 7.342/2014; PL nº 7.761/2014; PL nº 8.054/2014; PL nº 8.070/2014; PL nº 8.138/2014; PL nº 467/2015; PL nº 920/2015; PL nº 1.002/2015; PL nº 1.006/2015; PL nº 1.085/2015; PL nº 1.223/2015; PL nº 1.250/2015; PL nº 1.251/2015; PL nº 1.287/2015; PL nº 2.010/2015; PL nº 2.012/2015; PL nº 2.103/2015; PL nº 2.170/2015; PL nº 2.819/2015; PL nº 2.914/2015; PL nº 2.924/2015; PL nº 3.055/2015; PL nº 3.385/2015; PL nº 3.433/2015; PL nº 3.807/2015; PL nº 4.013/2015; PL nº 4.326/2016; PL nº 4.415/2016; PL nº 4.582/2016; PL nº 4.835/2016; PL nº 5.302/2016; PL nº 5.314/2016; PL nº 5.388/2016; PL nº 6.554/2016; PL nº 6.572/2016; PL nº 6.728/2016; PL nº 6.995/2017, PL nº 8.797/2017; PL nº 8.850/2017; PL nº 9.023/2017; PL nº 9.962/2018; PL nº 10.155/2018; PL nº 10.616/2018; e PL nº 10.803/2018, na forma do Substitutivo que apresentamos em anexo, e pela **rejeição** do **PL nº 8.085/2014** e das demais proposições apensadas.**

Em relação às **emendas**, votamos pela **aprovação** das emendas nº **2/2016; nº 7/2016; nº 8/2016; nº 9/2016; nº 10/2016; nº 13/2016; nº 14/2016; nº 15/2016** e nº **16/2016**, na forma do Substitutivo, e pela **rejeição** das demais emendas apresentadas.



COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ALTERAÇÃO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (PL 8085/14)

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.085, DE 2014 E APENSOS

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 12.302, de 2010, que regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito, e a Lei nº 14.157, de 2021, que dispõe sobre a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, e cria o Programa Emergencial de Apoio Financeiro às Autoescolas.

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, a Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010, que regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito e a Lei nº 14.157, de 1º de junho de 2021, que dispõe sobre a implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem, e cria o Programa Emergencial de Apoio Financeiro às Autoescolas.

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

“Art. 12.

.....

§ 6º O Ministério da Educação deverá se manifestar técnica e expressamente sobre toda proposta de norma regulamentar do Contran relativa a processo de habilitação de condutor ou a educação para o trânsito.” (NR)



“Art. 22.

.....

X-A – fiscalizar, controlar e auditar as atividades dos órgãos ou entidades credenciados previstos no inciso X;

.....

XVII – criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito destinadas a:

a) educação de crianças, adolescentes, jovens e adultos, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito;

b) cursos de reciclagem de condutores infratores;

c) cursos de formação de instrutores de trânsito, diretores de ensino, examinadores de trânsito e professores das redes pública e privada de ensino;

d) formação de condutores com deficiência, com disponibilização de veículos adaptados, em tipo e quantidade a serem definidos pelo Contran.

§ 1º (REVOGADO).

I – (REVOGADO).

II – (REVOGADO).

.....” (NR)

“Art. 28.

Parágrafo único. No caso dos veículos autônomos e semiautônomos, o nível de atenção do condutor deverá ser compatível e proporcional ao nível de automação do veículo, conforme regulamentação do Contran.” (NR)



“Art. 54-A. Os condutores e passageiros de equipamentos de mobilidade autopropelidos e bicicletas elétricas somente poderão circular nas vias utilizando capacete de segurança compatível com a velocidade e as características operacionais do veículo, conforme especificações do Contran.

Parágrafo único. A exigência prevista no *caput* não se aplica a triciclos e quadriciclos autopropelidos com cabine fechada.”

“Art. 57-A. Os equipamentos de mobilidade autopropelidos devem ser conduzidos:

I – preferencialmente em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, com velocidade máxima regulamentada pelo órgão com circunscrição sobre a via;

II – quando não houver via ou faixa própria a eles destinadas, em áreas de circulação de pedestres, com velocidade máxima limitada a 6 km/h (seis quilômetros por hora); ou

III – em último caso, em vias com velocidade máxima regulamentada de até 60 km/h (sessenta quilômetros por hora), pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no bordo direito da pista, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e nas rodovias, salvo no acostamento.

§ 1º No caso do inciso III, quando a via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os equipamentos de mobilidade autopropelidos deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

§ 2º É proibida a circulação de triciclos e quadriciclos autopropelidos nas vias de trânsito rápido, nas rodovias, salvo no acostamento, e sobre as calçadas das vias urbanas.”

“Art. 69.

.....

.



II

.....
.....
.

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

.....” (NR)

“Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na educação infantil, no ensino fundamental e no ensino médio, por meio de sua inclusão, de forma transversal e integradora, nos currículos escolares, e de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

.....” (NR)

“Art. 87.

.....
.....
.

VI – gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor.”
(NR)

“Art. 89.

I – as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

.....” (NR)

“Art. 96.

.....
.....
.



II

.....

a)

.....

.....

.....

1-A – bicicleta elétrica;

1-B – equipamento de mobilidade autopropelido;

.....

.....

5-A – triciclo elétrico autopropelido;

.....

.....

6-A – quadriciclo elétrico autopropelido;

.....

.....

h) autônomo;

i) semiautônomo;

.....” (NR)

“Art. 102-A. O Contran regulamentará a utilização dos veículos automotores autônomos e semiautônomos, estabelecendo, entre outros critérios:

I – os níveis de automação e os requisitos mínimos de segurança a serem exigidos para cada nível;

II – os critérios de operação do sistema para cada nível de automação;

III – os testes e ensaios necessários para a certificação do veículo;

IV – os procedimentos a serem adotados para investigação das causas de eventuais sinistros de trânsito que envolvam esses veículos.”



“Art. 103.

§ 4º O órgão máximo executivo de trânsito da União regulamentará procedimento para homologação de equipamentos de mobilidade autopropeidos, compatível com as características operacionais desses equipamentos, e emissão do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito para efeito de registro e emplacamento.” (NR)

“Art. 105.

IX – para as bicicletas elétricas e os equipamentos de mobilidade autopropeidos, dispositivo inviolável de controle das especificações originais de fabricação de velocidade e de potência.

X – dispositivo inviolável destinado ao registro de velocidade, tempo e demais dados de deslocamento, de acionamento dos comandos e dos sistemas de automação dos veículos automotores (caixa preta), conforme regulamentação específica e cronograma de implantação definidos pelo Contran.

§ 7º O Contran regulamentará os procedimentos para fiscalização das especificações originais de fabricação de velocidade e de potência.

§ 8º Em casos de sinistros de trânsito, quando solicitados pela autoridade policial responsável pela investigação da ocorrência, os dados registrados pelos dispositivos referidos no inciso X deverão ser disponibilizados pelos fabricantes de veículos automotores em formato decodificado, conforme especificações definidas pelo Contran.” (NR)



“Art. 115.

§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo, porém vinculados ao proprietário, sendo permitido seu reaproveitamento.

.....

.

§ 11. O Contran regulamentará as especificações de placa traseira para os equipamentos de mobilidade individual, compatível com as características operacionais do veículo.”
(NR)

“Art. 124.

.....

.

XII – laudo de vistoria de identificação veicular, conforme regulamentação do Contran, que comprove:

- a) a autenticidade da identificação do veículo e da respectiva documentação;
- b) a legitimidade da propriedade;
- c) se o veículo dispõe dos equipamentos obrigatórios e se estes estão funcionais; e
- d) se as características originais dos veículos e seus agregados foram modificados e, caso constatada alguma alteração, se esta foi autorizada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal responsável pelo registro do veículo.

§

1º

§ 2º No caso de veículo de coleção, fica dispensado o atendimento aos requisitos previstos nas alíneas c e d do inciso XII, desde que vedada a circulação em via pública, fazendo-se constar essa informação no cadastro do RENAVAM.” (NR)



“Art. 134-A. Os equipamentos de mobilidade autopropelidos estão sujeitos a registro e emplacamento para circulação nas vias, nos termos de regulamentação do Contran.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica às bicicletas elétricas e equiparados.” (NR)

“Art. 136.

Parágrafo único. É vedado o uso de veículo automotor autônomo e semiautônomo para a condução coletiva de escolares.” (NR)

“Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada por meio de exames que deverão ser realizados no órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal ou em Escola de Trânsito credenciada, no domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, e o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:

I – ser maior de dezesseis anos;

.....

.

§

1º

§ 2º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de três anos, contados da data do requerimento do candidato.

§ 3º O valor correspondente à abertura do processo no Renach para obtenção do documento de habilitação, realizado junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou à Escola de Trânsito credenciada, observará o teto nacional de R\$ 30,00 (trinta reais) para qualquer das categorias dispostas no art. 143, bem como para conduzir ciclomotores e equipamentos de mobilidade autopropelidos.



§ 4º O condutor habilitado na categoria B menor de dezoito anos receberá Permissão para Dirigir, válida até completar os dezoito anos de idade, restrita a vias dentro do perímetro urbano, no intervalo compreendido entre as cinco horas e as vinte e três horas e cinquenta e nove minutos, desde que acompanhado e supervisionado por pessoa maior de dezoito anos e habilitada há, no mínimo, dois anos.

§ 5º A pessoa maior de dezoito anos e habilitada na condição de acompanhante e supervisor do condutor habilitado menor de dezoito anos se submeterá à fiscalização de trânsito como se estivesse na condição de condutor do veículo, inclusive no que se refere à realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

§ 6º O condutor menor de dezoito anos habilitado na categoria A somente poderá conduzir veículos cuja cilindrada não exceda a 150 cm³ (cento e cinquenta centímetros cúbicos), ficando dispensada a presença de acompanhante e supervisor prevista nos §§ 4º e 5º.

§ 7º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida automática e gratuitamente ao condutor previsto no § 4º ao completar dezoito anos de idade, desde que não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou não seja reincidente em infração média.

§ 8º Antes da concessão da Carteira Nacional de Habilitação prevista no § 7º, o condutor deverá se submeter a novo exame de avaliação psicológica, além do exame preliminar previsto no inciso I do art. 147.

§ 9º A cassação da Permissão para Dirigir e, conseqüentemente, a não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação em razão do não cumprimento do disposto no § 7º, obrigam o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação somente após completar dezoito anos de idade.” (NR)

“Art. 141.



.....
 .
 § 3º O Contran regulamentará processo simplificado de autorização para conduzir equipamento de mobilidade autopropelido (ACA), observando-se os seguintes critérios:

I – o candidato à ACA deve ter, no mínimo, dezesseis anos;

II – o candidato deverá se submeter somente a exame escrito sobre noções básicas de legislação de trânsito relacionada à condução de equipamento de mobilidade autopropelido, a ser aplicado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por Escola de Trânsito credenciada;

III – a ACA será cassada se o condutor cometer infração de natureza grave ou gravíssima ou for reincidente em infração média dentro do período de dois anos;

IV – no caso de cassação previsto no inciso III, o condutor não poderá requerer nova ACA e, caso pretenda voltar a conduzir equipamento de mobilidade autopropelido, deverá se submeter a processo de habilitação para conduzir ciclomotor, motocicleta ou motoneta.” (NR)

“Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência, de produto perigoso ou de carga indivisível, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

.....” (NR)

“Art. 147.

I – de aptidão física e mental e de avaliação psicológica;

.....
 .



III – escrito, sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros, direção defensiva e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, conforme regulamentação do Contran;

IV – (REVOGADO).

.....
 .
 § 2º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis com a seguinte periodicidade:

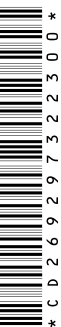
.....
 .
 § 3º (REVOGADO).

§ 4º Os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas serão renováveis, observada a periodicidade prevista no § 2º, a qual, excepcionalmente, poderá ser reduzida, mediante recomendação do médico ou do psicólogo responsável, quando houver indícios de deficiência física ou mental, de progressividade de doença ou de transtorno psicológico com potencial de comprometer a capacidade para conduzir veículo, os quais deverão ser registrados no prontuário nacional de perícias médicas e psicológicas do condutor.

§ 4º-A O candidato que requerer, simultaneamente, autorização para conduzir ciclomotores e habilitação na categoria B ou requerer habilitação nas categorias A e B pode submeter-se a avaliação psicológica e a exame de aptidão física e mental únicos, desde que considerado apto em ambos.

§ 4º-B O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica podem ser reaproveitados, desde que estejam dentro do prazo de validade, observado o disposto no art. 146, no caso de adição ou mudança de categoria.

.....” (NR)



“Art. 147-B. Os cursos teóricos sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros, direção defensiva e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito poderão ser realizados nas modalidades presencial, remota síncrona ou à distância, nos termos de regulamentação do Contran.”

“Art. 148. Os exames de habilitação escrito e de direção veicular poderão ser aplicados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por Escola de Trânsito credenciada, de acordo com as normas estabelecidas pelo Contran.

§ 1º (REVOGADO).

§ 1º-A Na regulamentação do exame teórico escrito, o Contran deverá observar critérios mínimos que avaliem o conhecimento do candidato acerca do conteúdo disposto no inciso III do art. 147, entre os quais:

I – ser realizados de forma individual e sigilosa;

II – questões individualizadas para cada candidato, geradas de maneira randômica;

III – aprovação do candidato com aproveitamento mínimo de 70% (setenta por cento) das questões;

IV – previsão de mecanismos que assegurem transparência, fiscalização, controle e auditoria por parte dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal sobre todos os procedimentos de aplicação dos exames.

§ 1º-B Na regulamentação do exame de direção veicular, o Contran deverá observar critérios mínimos que avaliem a capacidade com a qual o candidato domina o veículo, realiza os diferentes comandos e a habilidade demonstrada para comportar-se no trânsito com segurança, entre os quais:

I – para veículos de duas ou três rodas, exame realizado em área fechada especialmente destinada para tal fim;



II – para veículos de quatro ou mais rodas, exame realizado em via pública, excetuando-se a etapa de estacionamento em vagas delimitadas por balizas, que pode, a critério do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou da Escola de Trânsito, ser realizada em locais fechados;

III – previsão de mecanismos que assegurem transparência, fiscalização, controle e auditoria por parte dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal sobre todos os procedimentos de aplicação dos exames.

.....
.
§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida automática e gratuitamente ao condutor no término de um ano, desde que não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

.....
.
§ 8º O Contran regulamentará prontuário nacional de perícias médicas e psicológicas, de caráter permanente, unificado e obrigatório, destinado ao registro de todos os atos periciais relacionados ao condutor e candidato, garantindo interoperabilidade, padronização e segurança do acesso às informações.

§ 9º Os valores correspondentes à realização dos exames escrito e de direção veicular, aplicados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou por Escola de Trânsito credenciada, observarão o teto nacional de R\$ 50,00 (cinquenta reais) cada, para qualquer das categorias dispostas no art. 143, bem como para conduzir ciclomotores e equipamentos de mobilidade autopropelidos.

§ 10. O valor correspondente à emissão da Permissão para Dirigir observará o teto nacional de R\$ 30,00 (trinta reais).

§ 11. O curso de direção veicular terá carga horária mínima de 5 (cinco) aulas de 50 (cinquenta) minutos cada.



§ 12. As aulas de direção veicular deverão ser dotadas de sistema de monitoramento, nos termos de regulamentação do Contran, de modo a assegurar transparência, fiscalização, controle e auditoria por parte dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 13. O candidato poderá optar por realizar o curso e o exame de direção veicular em veículo dotado de câmbio automático, desde que disponibilizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pela Escola de Trânsito credenciada ou por instrutor autônomo, nos termos do art. 154.

§ 14. O candidato reprovado no exame de direção veicular poderá realizar novas tentativas durante o prazo de três anos em que seu processo ficar ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, sendo permitida somente a cobrança de taxa adicional relativa a cada novo exame realizado.” (NR)

“Art. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão dotados de sistema de duplo comando de freio e embreagem e de retrovisor interno extra, entre outros requisitos estabelecidos pelo Contran, e serão identificados por faixa de vinte centímetros de largura, ao longo da carroçaria, à meia altura, com as seguintes especificações:

I – no veículo utilizado por Escola de Trânsito, faixa pintada ou adesivada na cor amarela e inscrição “ESCOLA DE TRÂNSITO” na cor preta;

II – no veículo utilizado por instrutor autônomo, faixa pintada, adesivada ou imantada na cor branca e inscrição “INSTRUTOR DE TRÂNSITO” na cor preta.

§ 1º (REVOGADO).

§ 1º-A Os veículos de duas ou três rodas devem estar identificados por placa de cor amarela, contendo a inscrição “MOTO ESCOLA” em caracteres pretos, na forma de regulamentação do Contran.



§

2º

.....

.

III – 20 (vinte) anos, para as categorias C, D e E, de utilização restrita por Escolas de Trânsito.

§ 3º As modificações nos veículos previstas no *caput* deverão observar as regras previstas nos arts. 98 e 106 deste Código e em normas regulamentares do Contran.” (NR)

“Art. 156. O Contran regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas Escolas de Trânsito e outras entidades destinadas à formação de condutores e as exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.” (NR)

“Art. 156-A. As Escolas de Trânsito são pessoas jurídicas de direito privado, credenciadas e autorizadas pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, mediante delegação para a execução de atividades auxiliares de interesse público relacionadas ao processo de formação, especialização, aperfeiçoamento, renovação, reciclagem e reabilitação de condutores.

§ 1º Compete às Escolas de Trânsito:

I – realizar a formação teórica e prática de candidatos à habilitação, condutores em processos de adição ou mudança de categoria, cursos de especialização, atualização, reciclagem e demais atividades educacionais previstas na legislação de trânsito e regulamentadas pelo Contran e pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

II – promover a formação, capacitação, atualização e aperfeiçoamento de instrutores de trânsito, diretores de ensino, diretores gerais e demais profissionais vinculados ao processo



de formação de condutores, observadas as normas estabelecidas pelo Contran.

§ 2º As atividades exercidas pelas Escolas de Trânsito possuem natureza educacional e de interesse público, cabendo aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o credenciamento, a fiscalização, o controle e a auditoria de suas atividades.

§ 3º As Escolas de Trânsito integram o Sistema Nacional de Trânsito como instituições de ensino especializadas na formação e educação para o trânsito, observadas as competências legais dos demais órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.”

“Art. 156-B. O instrutor de trânsito é o profissional responsável direto pela formação, especialização, aperfeiçoamento, renovação, reciclagem e reabilitação de condutores de veículos automotores e elétricos em todas as categorias, credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 1º São requisitos para o exercício da atividade de instrutor de trânsito:

I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade;

II - ter, pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo;

III - não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;

IV - ter concluído o ensino médio;

V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, com carga horária mínima de 180 (cento e oitenta) horas-aula;

VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação;



VII - ter participado de curso de direção defensiva e primeiros socorros;

VIII - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais, no momento da solicitação de autorização junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 2º O instrutor de trânsito autônomo, quando não vinculado a Escola de Trânsito credenciada, deverá exercer suas atividades, restritas à instrução de aulas teóricas e práticas das categorias A e B, mediante inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), admitido o enquadramento como Microempreendedor Individual (MEI), nos termos da legislação específica.

§ 3º Cada instrutor autônomo somente poderá utilizar e disponibilizar, para a realização das aulas práticas, por ele ministradas, e dos exames de direção veicular, aplicados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou Escola de Trânsito credenciada, um único veículo por categoria de habilitação vinculado à respectiva inscrição no CNPJ, devidamente registrado e licenciado perante o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 4º O instrutor autônomo não poderá ministrar aulas práticas de direção veicular para candidato menor de dezoito anos.”

“Art. 162.

 .

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no inciso I ao condutor menor de dezoito anos que estiver sem acompanhante e supervisor, nos termos dos §§ 4º e 5º do art. 140.” (NR)

“Art. 165-E. Desempenhar a função de acompanhante e supervisor de condutor menor de dezoito anos, nos termos dos



§§ 4º e 5º do art. 140, sem observar qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.”

“Art. 169.
.....
.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica a veículos autônomos e semiautônomos, desde que a desatenção do condutor seja compatível e proporcional ao nível de automação do veículo.” (NR)

“Art. 218.
.....
.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo aos equipamentos de mobilidade autopropelidos com relação aos limites de velocidade estabelecidos para ciclovias, ciclofaixas, e ciclorrotas e para o limite estabelecido no inciso II do art. 57-A para áreas de circulação de pedestres.” (NR)

“Art. 221.
.....
.

§
1º

§ 2º Aplica-se o disposto neste artigo aos equipamentos de mobilidade autopropelidos.” (NR)



“Art. 231-A. Transitar com o equipamento de mobilidade autopropeido:

I – com adulteração nos limites originais de fabricação de potência e velocidade;

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e cassação da ACA;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento da ACA;

II – com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.”

“Art. 244-A. Conduzir equipamento de mobilidade autopropeido:

I – sem usar capacete de segurança de acordo com as normas e as especificações aprovadas pelo Contran;

II – transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso I, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor;

III – fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV – transportando criança que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar da própria segurança;

V – efetuando transporte remunerado de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente;

VI – com lotação excedente:

Infração – gravíssima;



Penalidade – multa e cassação da ACA;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento da ACA;

VII – rebocando outro veículo;

VIII – sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

IX – transportando carga incompatível com suas especificações:

X – transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias:

Infração – grave;

Penalidade – multa e cassação da ACA;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização e recolhimento da ACA.”

“Art. 252.
.....
.

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, acionar equipamentos e acessórios do veículo ou, no caso dos veículos autônomos e semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular, salvo no caso dos veículos autônomos e semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

.....” (NR)

“Art. 268-
A.



.....

.

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente e ficará dispensado dos procedimentos previstos nos arts. 147 e 148, com exceção dos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica.” (NR)

“Art. 280.

.....

.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no art. 281.

.....

.

§ 7º Nos locais em que houver fiscalização de excesso de velocidade por meio de aparelhos eletrônicos previstos no § 2º, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá observar os seguintes requisitos, nos termos de regulamentação do Contran:

I – realização de levantamentos técnicos, acessíveis ao público, para verificação ou readequação da sinalização instalada ao longo da via;

II – vedação de redução pontual de velocidade ao longo da via, salvo se comprovada a necessidade por meio de estudo técnico, acessível ao público e, nesse caso, apenas por meio de medidor capaz de informar a velocidade medida do veículo;

III – vedação de instalação de medidores de velocidade em árvores, marquises, passarelas, postes de energia elétrica, ou



* C D 2 6 9 2 9 7 3 2 2 3 0 0 *

qualquer outra obra de engenharia, de modo velado ou não ostensivo;

IV – instalação de placas de sinalização para informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida no local de instalação do medidor de velocidade.

§ 8º É vedada a lavratura de auto de infração por excesso de velocidade na ausência de algum dos requisitos elencados no § 7º.” (NR)

“Art. 319-A. Os valores de taxas e multas constantes deste Código poderão ser corrigidos monetariamente pelo Contran, respeitado o limite da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no exercício anterior.

.....” (NR)

“Art. 320.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, devendo ser preferencialmente utilizado para o custeio do processo de habilitação de condutores de baixa renda.

§ 1º-A Adicionalmente ao montante previsto no § 1º, o percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas na área de circunscrição de cada unidade da Federação será destinado para o custeio do processo de habilitação de condutores de baixa renda, a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º-B Os Estados e o Distrito Federal poderão criar fundo no âmbito da respectiva unidade da Federação para o depósito dos valores arrecadados conforme disposto no § 1º-A.

.....

.



§ 4º O custeio do processo de habilitação de condutores a que se refere o *caput* e os §§ 1º e 1º-A deste artigo contemplará as taxas e demais despesas relativas ao processo de formação de condutores e de concessão do documento de habilitação para candidatos de baixa renda.

§ 6º Nos contratos celebrados entre o órgão com circunscrição sobre a via e empresa privada de instalação ou operação de medidor de velocidade, é proibido vincular a remuneração da empresa a percentual do valor arrecadado com a aplicação de multas.” (NR)

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as alterações dispostas no Anexo desta Lei.

Art. 4º O *caput* do art. 4º da Lei nº 12.302, de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário atender aos requisitos estabelecidos no § 1º do art. 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

.....” (NR).

Art. 5º A Lei nº 14.157, de 2021, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º-A A implementação da cobrança pelo uso de rodovias por meio de sistemas de livre passagem deve ser previamente comunicada aos usuários por meio de campanhas informativas e da implantação de sinalização viária ostensiva nos locais que antecedem os trechos em que houver a referida cobrança, nos termos da regulamentação do Contran.

§ 1º Aos usuários que optarem por não aderir a meios eletrônicos de pagamento deverão ser disponibilizadas, no mínimo, as seguintes alternativas para quitação das tarifas de pedágio:



I – pagamento antecipado ou em até 30 (trinta) dias após a passagem pelo ponto de cobrança, por meio de cartão de crédito, de débito ou Pix, em canais digitais de arrecadação mantidos pela concessionária;

II – pagamento em numerário, cartão de crédito, de débito ou Pix, em instalações da concessionária ou postos de serviços localizados às margens da rodovia.

§ 2º Os usuários deverão receber notificações de todas as passagens em pontos de cobrança dos sistemas de livre passagem instalados nas estradas e rodovias do País, por meio de plataforma digital instituída pelo Poder Executivo federal.

§ 3º A plataforma digital a que se refere o § 2º do *caput* deste artigo deverá possibilitar ao usuário conhecer o valor de todas as tarifas de pedágio pendentes de quitação e acessar o endereço eletrônico apropriado para realizar seu pagamento.

§ 4º A não observância das disposições contidas nos §§ 1º e 2º impossibilita a autuação dos usuários pela infração de trânsito insculpida no art. 209-A da Lei nº 9.503, de 1997.”

Art. 6º Fica instituído, no âmbito da União, o Programa Emergencial de Apoio Financeiro às Escolas de Trânsito, com a finalidade de mitigar os impactos econômicos decorrentes das alterações no processo de formação de condutores realizadas pelo Poder Executivo Federal, que têm afetado o funcionamento dos Centros de Formação de Condutores (CFC), antigamente denominados autoescolas.

Art. 7º O Programa consiste na concessão de apoio financeiro emergencial às Escolas de Trânsito regularmente credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 8º O apoio financeiro corresponderá ao pagamento de R\$ 1.000,00 (mil reais) mensais por instrutor de trânsito vinculado à Escola de Trânsito beneficiária.

§ 1º Para fins do Programa Emergencial de Apoio Financeiro às Escolas de Trânsito, considera-se instrutor de trânsito profissional responsável direto pela formação, especialização, aperfeiçoamento, renovação,



reciclagem e reabilitação de condutores de veículos automotores e elétricos em todas as categorias, devidamente credenciado e vinculado à Escola de Trânsito até 1º de dezembro de 2025.

§ 2º O número de instrutores de trânsito elegíveis será apurado com base nos registros oficiais dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 9º O benefício terá duração de 6 (seis) meses, com efeitos retroativos a 1º de dezembro de 2025, podendo ser prorrogado, por ato do Poder Executivo, por igual período.

Art. 10. O Programa será financiado por:

I – recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET);

II – dotações orçamentárias próprias da União;

III – outras fontes previstas em regulamento.

Art. 11. São requisitos para acesso ao Programa:

I – regular credenciamento da Escola de Trânsito e do respectivo instrutor de trânsito junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

II – regularidade fiscal e trabalhista;

III – manutenção do vínculo dos instrutores durante o período de recebimento do benefício, nos termos do regulamento.

Art. 12. O Poder Executivo regulamentará o Programa, especialmente quanto:

I – aos procedimentos de habilitação e pagamento;

II – aos mecanismos de controle e fiscalização;

III – às condições de prorrogação do benefício.

Art. 13. Ficam suspensos todos os processos administrativos instaurados por infrações decorrentes do não pagamento de tarifas de pedágio em sistemas de livre passagem, nos termos da Lei nº 14.157, de 2021, até a data de publicação desta Lei.



Parágrafo único. O prazo de suspensão e as condições para quitação das tarifas pendentes serão regulamentados pelo Poder Executivo federal.

Art. 14. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelecerá prazo e cronograma para o atendimento do disposto no § 1º do art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei.

Art. 15. É assegurado o direito ao exercício das atividades relacionadas à formação de condutores às entidades que já estejam credenciadas nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 16. É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na data de entrada em vigor desta Lei.

Art. 17. Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997:

- I – inciso XII do art. 20;
- II – inciso XV do art. 21;
- III – § 1º do art. 22;
- IV – inciso XXII do art. 24;
- V – inciso IV e o § 3º do art. 147;
- VI – § 1º do art. 148;
- VII – inciso I do § 7º do art. 148-A;
- VIII – art. 150;
- IX – § 1º do art. 154.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

“ANEXO I



DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

.

AUDITOR DE TRÂNSITO: servidor civil efetivo de carreira do órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal com as atribuições previstas no inciso X-A do art. 22 deste Código.

.....

.

BICICLETA ELÉTRICA: veículo de propulsão humana, com duas rodas, provido de motor auxiliar de propulsão elétrica com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts) e de sistema que assegure o acionamento do motor mediante pedalagem (assistência ao pedalar) e que permita ao condutor ativar a assistência do motor elétrico sem pedalar, cuja velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não exceda a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora), equiparado à bicicleta para efeitos deste Código, salvo quando expressamente disposto de forma diversa.

.....

EQUIPAMENTO DE MOBILIDADE AUTOPROPELIDO: veículo com uma ou mais rodas, com largura não superior a 70 cm (setenta centímetros) e distância entre eixos de até 130 cm (cento e trinta centímetros), provido de motor de propulsão elétrica com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts), cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora).

.....

QUADRICICLO ELÉTRICO AUTOPROPELIDO: veículo com 4 (quatro) rodas, com ou sem cabine, com largura máxima de 120 cm (cento e vinte centímetros), dirigido por condutor em posição sentada ou montada, provido de motor elétrico com potência nominal de até 1000 W (mil watts) e velocidade máxima de fabricação limitada a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora), equiparado ao equipamento de



mobilidade autopropelido para efeitos deste Código, salvo quando expressamente disposto de forma diversa.

.....

TRICICLO ELÉTRICO AUTOPROPELIDO: veículo com 3 (três) rodas, com ou sem cabine, com largura máxima de 120 cm (cento e vinte centímetros), dirigido por condutor em posição sentada ou montada, provido de motor elétrico com potência nominal de até 1000 W (mil watts) e velocidade máxima de fabricação limitada a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora), equiparado ao equipamento de mobilidade autopropelido para efeitos deste Código, salvo quando expressamente disposto de forma diversa.

.....

VEÍCULO AUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar de modo autônomo todas suas funções básicas, sob determinadas circunstâncias de tráfego ou do ambiente, prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante.

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar de modo autônomo todas suas funções básicas, sob determinadas circunstâncias de tráfego ou do ambiente, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante, caso o veículo determine que as circunstâncias que permitem sua autonomia não mais estejam presentes.

.....” (NR)

