



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025
(à MPV 1327/2025)

Dê-se nova redação aos arts. 138 a 145, 148-A e 154, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 138.**
.....

II – ser habilitado na categoria D ou na Subcategoria D1;

.....” (NR)

“**Art. 143.** Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E ou nas subcategorias C1 e D1, obedecida a seguinte gradação:

.....
III-A – subcategoria C1: condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga com peso bruto total maior que 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas) e menor ou igual a inferior a 7.500 kg (sete mil e quinhentos quilogramas);
.....

IV-A – Subcategoria D1: condutor de veículo abrangido pela categoria B e pela subcategoria C1 e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros com lotação maior que 8 (oito) lugares e menor ou igual a 16 (dezesesseis) lugares, excluído o do motorista;
.....

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há 1 (um) ano na categoria B ou na subcategoria C1 e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.
.....



§ 4º Respeitada a capacidade máxima de tração da unidade tratora, os condutores das categorias B, C e D e das subcategorias C1 e D1 podem conduzir combinação de veículos cuja unidade tratora se enquadre na respectiva categoria de habilitação e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha menos de 6.000 kg (seis mil quilogramas) de peso bruto total, e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares.

§ 5º O candidato à habilitação na subcategoria C1 poderá optar por realizar as aulas e exames em veículos correspondentes à categoria C.

§ 6º Na hipótese do § 5º, uma vez completados os requisitos de que tratam o § 1º deste artigo e o § 3º do art. 148, o condutor poderá requerer o documento de habilitação na categoria C, sem necessidade de passar pelo processo de mudança de categoria referido no art. 146.

§ 7º Os candidatos poderão habilitar-se nas subcategorias C1 e D1 como primeira habilitação, observados os demais requisitos contidos neste Código e a regulamentação do Contran.” (NR)

“Art. 145.

.....

II –

a) no mínimo há dois anos na categoria B ou na subcategoria D1, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C ou D, quando pretender habilitar-se na categoria E;

.....

§ 1º

.....

§ 3º O candidato à habilitação na subcategoria D1 poderá optar por realizar as aulas e exames em veículos correspondentes à categoria D.

§ 4º Na hipótese do § 3º, uma vez completados os requisitos de que tratam os incisos do **caput** deste artigo e o § 3º do art. 148, o condutor poderá requerer o documento de habilitação na categoria D, sem necessidade de passar pelo processo de mudança de categoria referido no art. 146, respeitado o disposto no art. 145.” (NR)



“**Art. 148-A.** Os condutores das categorias C, D e E e das subcategorias C1 e D1 deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....
§ 2º Além da realização do exame previsto no caput deste artigo, os condutores das categorias C, D e E e das subcategorias C1 e D1, com idade inferior a 70 (setenta) anos serão submetidos a novo exame a cada período de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, independentemente da validade dos demais exames de que trata o inciso I do caput do art. 147 deste Código.” (NR)

“**Art. 154.**

.....
§ 2º

.....
III – 20 (vinte) anos, para as categorias C, D e E e subcategorias C1 e D1.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para criar nova subcategorias C1 e D1, adequando a realidade brasileira à nova CNH regulamentada pelo Contran. A medida qualificará o processo de formação de condutores de veículos pesados, contribuindo para o ingresso desses motoristas no mercado de trabalho. De fato, o setor de transportes no Brasil, tanto de carga quanto de passageiros, sofre com escassez de mão de obra qualificada para conduzir ônibus e caminhões.

Atualmente, para se habilitar na categoria C (conduzir caminhões) é necessário um período de, no mínimo, um ano de habilitação na categoria B (veículos de até 3.500 kg) e para se habilitar nas categorias D e E, o condutor deve ter, no mínimo, 21 anos de idade e dois anos de habilitação na categoria B ou um ano na categoria C.



A criação das subcategorias possibilitará experiência anterior em veículos menores, permitindo que os candidatos desenvolvam habilidades na forma de dirigir, conheçam melhor as vias e rodovias e se familiarizem com práticas seguras de direção, tanto deles próprios quanto dos demais motoristas. A partir daí, passam a ter melhores condições de assumir a condução de veículos com maior potencial de risco de sinistros e de fatalidades.

Esse conhecimento prático permite que os motoristas estejam preparados para lidar com os desafios específicos de dirigir caminhões e ônibus, que são maiores e mais complexos do que os de veículos de passeio. Motoristas mais experientes tendem a cometer menos erros e estão melhor preparados para lidar com situações adversas nas estradas e nas movimentadas ruas e avenidas brasileiras, como condições climáticas difíceis, tráfego intenso e emergências mecânicas.

O tempo de experiência também é importante para garantir que os motoristas estejam mais familiarizados com as normas de trânsito aplicáveis aos veículos de uso comercial das categorias C, D e E, como as restrições de peso, tempo máximo de direção, limites de velocidade específicos e outras regras importantes para a condução segura dos veículos pesados, aplicáveis.

Propomos, assim, a possibilidade de primeira habilitação para veículos de transporte de cargas e transporte coletivo de passageiros em duas subcategorias: **Subcategoria C1**, relativa a veículos motorizados utilizados em transporte de carga com peso bruto total maior que 3.500 kg e inferior a 7.500 kg, e **Subcategoria D1**, relativa a veículos motorizados utilizados em transporte de passageiros com lotação de 9 a 16 passageiros, excluído o motorista, e no máximo 8 metros de comprimento.

Com relação à idade mínima, propomos que seja de 18 anos para a subcategoria C1, o que facilitará o ingresso dos jovens no setor do transporte de cargas. Contudo, entendemos mais adequado exigir a idade mínima de 19 anos para a subcategoria D1, considerando que o transporte de pessoas requer mais cuidado e um pouco mais de experiência por parte do condutor, assim o condutor habilitado nessa subcategoria poderá chegar aos 21 anos e receber a categoria D, respeitados os demais requisitos estabelecidos no art. 145 do CTB.



Vale ressaltar que essas subcategorias são adotadas no âmbito da União Europeia, nos termos do que dispõe a Diretiva Europeia 2006/126/CE, de 20 de dezembro de 2006. Ademais, nossa Carteira Nacional de Habilitação atualmente já prevê campos com essas subcategorias, em alinhamento às regras internacionais, conforme Resolução 886/2021 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Inclusive, a Diretiva Europeia 2003/59/CE, citada na Diretiva Europeia 2006/126/CE, estabelece que seus *“Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 18 anos, [...]”*. As categorias referidas são D e D1, conforme art. 5º da Diretiva europeia 2003/59/CE, as quais, via de regra só poderiam ser concedidas para candidatos com 21 anos ou mais. Para as categorias C e C1, a idade mínima já é 18 anos. Embora essas normas se apliquem à União Europeia, essas orientações estão sendo estudadas para incorporação a todas as nações signatárias da Convenção de Viena. Quando o Brasil adota esse tipo de legislação, isso facilita o trânsito e o reconhecimento da habilitação brasileira nos demais países.

Destaque-se que Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, assinada em 1968, da qual o Brasil é signatário, é o tratado de trânsito internacional mais relevante, o qual visa uniformizar as regras de trânsito entre os países signatários, facilitando o trânsito de veículos e aumentando a segurança nas estradas. Inclusive, A Permissão Internacional para Dirigir (PID) é um documento emitido com base nessa convenção, permitindo que motoristas brasileiros dirijam em outros países signatários.

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



experiência anterior com veículo automotor não reúne e, portanto, o risco de sinistros e fatalidades seria grande.

Propomos, ainda, que os candidatos à habilitação nas subcategorias C1 e D1 possam realizar as aulas e exames em veículos correspondentes às categorias C e D (ônibus e caminhões), de modo que, após cumprido o período mínimo de experiência de um ano sem cometimento de infração grave ou gravíssima ou reincidência de infração média, possam mudar para as categorias C e D, respectivamente, sem a necessidade de nova formação.

Propomos também alguns ajustes em outros dispositivos do CTB que tratam das categorias C e D, a fim de incorporar as subcategorias C1 e D1 criadas, como o art. 148-A, que trata do exame toxicológico e o art. 154, que trata da idade máxima dos veículos a serem utilizados pelos centros de formação de condutores.

Evidentemente, caberá ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar o processo de formação dos condutores das novas subcategorias. Na regulamentação, o Conselho deverá estabelecer critérios e requisitos, tanto para os centros de formação de condutores (autoescolas) quanto para os candidatos à habilitação, sempre pautados pela segurança no trânsito e pela busca da eficiência dos processos de aprendizagem.

Atualmente embora a CNH brasileira já tenha essas subcategorias, o CTB não estabelece essa possibilidade. O que estamos fazendo, portanto, é adequar a legislação nacional e aproximar o Brasil das melhores legislações internacionais sobre trânsito viário.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

