

# Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular

## MBEDV

### Apresentação

A segurança no trânsito constitui compromisso permanente do Ministério dos Transportes e da Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, orientando a formulação e a implementação das políticas públicas voltadas à circulação segura de pessoas e veículos em vias terrestres. A proteção da vida, a redução de sinistros e a mitigação de suas consequências configuram objetivos centrais da atuação institucional no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito.

Nesse contexto, o processo de formação e avaliação de condutores integra um conjunto amplo e contínuo de ações destinadas à promoção da segurança viária. A obtenção da Carteira Nacional de Habilitação – CNH não representa um ponto final, tampouco um momento isolado e decisivo na construção de comportamentos seguros, mas uma etapa relevante dentro de um processo formativo que se inicia antes do exame prático e se estende ao longo de toda a vida do condutor.

O candidato que se submete ao exame de direção veicular já percorreu etapas anteriores de formação, incluindo a capacitação teórica, a avaliação de conhecimentos e a formação prática sob supervisão de instrutor habilitado. O exame prático insere-se, portanto, como mais um momento de verificação dentro de um percurso estruturado, cujo objetivo é aferir se o candidato reúne, naquele estágio, condições mínimas para conduzir veículos de forma segura em vias públicas, em consonância com as normas de circulação e com os princípios da segurança viária.

Ao reconhecer o exame de direção veicular como parte de um processo mais amplo, este Manual afasta a compreensão de que a avaliação prática, isoladamente, seja capaz de definir de forma absoluta a segurança futura do condutor. A condução segura resulta de aprendizado contínuo, experiência acumulada, respeito às normas e adaptação permanente às condições do trânsito, cabendo ao Estado estruturar processos avaliativos tecnicamente adequados, proporcionais e coerentes com essa realidade.

Para além da dimensão estrita da segurança viária, mas de forma intrínseca a ela, a habilitação para condução de veículos desempenha papel relevante na vida das pessoas e na dinâmica social. A obtenção da CNH está associada à ampliação de oportunidades, à mobilidade individual, à autonomia e à inclusão social, constituindo fator significativo de acesso ao trabalho, à educação, aos serviços e à participação social.

O processo de habilitação envolve cidadãos de diferentes origens sociais, níveis de escolaridade, condições econômicas e contextos culturais. Essa diversidade impõe ao poder público o dever de estruturar procedimentos avaliativos justos, acessíveis e compatíveis com a realidade social brasileira, sem prejuízo dos requisitos indispensáveis à segurança no trânsito. A condução veicular ocorre em contextos variados e desiguais, e o exame de direção deve considerar essa complexidade, assegurando tratamento isonômico aos candidatos e evitando práticas que criem barreiras artificiais ou desproporcionais ao acesso à habilitação.

Nesse sentido, a segurança viária e a justiça social não se apresentam como dimensões dissociadas, mas como elementos complementares da política pública de trânsito. Um exame de direção tecnicamente consistente, transparente e equilibrado contribui simultaneamente para a proteção da vida e para a promoção de um processo de habilitação legítimo, confiável e socialmente responsável.

## Objetivos

O Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular – MBEDV foi desenvolvido com o propósito de estabelecer diretrizes nacionais claras, uniformes e aplicáveis à realização do exame prático de direção veicular em todo o território nacional, assegurando rigor técnico, justiça, previsibilidade e segurança jurídica, independentemente da unidade da Federação em que o exame seja realizado. A adoção de parâmetros nacionais visa conferir coerência ao processo avaliativo, reduzir assimetrias regionais e fortalecer a confiança da sociedade no sistema de habilitação.

Para além da padronização procedural, o MBEDV tem como objetivo central aproximar o exame prático de direção veicular da realidade da circulação que o candidato encontrará após a obtenção do documento de habilitação. O exame deve refletir situações reais de condução, permitindo avaliar o comportamento do candidato diante de contextos efetivamente vivenciados no trânsito cotidiano, e não a execução pontual de procedimentos dissociados da prática diária da condução.

Ao longo dos anos, consolidaram-se modelos de avaliação excessivamente estanques, centrados em situações específicas e artificialmente construídas, cuja relevância para a condução segura no cotidiano mostrou-se limitada. O MBEDV orienta a superação desse distanciamento entre avaliação e realidade, reforçando que o exame prático deve observar a capacidade do candidato de perceber riscos, tomar decisões adequadas, interagir com os demais usuários da via e conduzir o veículo de forma previsível e segura em ambientes reais de circulação.

Nesse sentido, o Manual busca reposicionar o exame de direção veicular como instrumento efetivo de verificação da aptidão para a convivência segura no trânsito, permitindo que o candidato compreenda o papel da avaliação não como obstáculo meramente formal, mas como etapa significativa de preparação para sua futura atuação como condutor em vias públicas.

Outro objetivo fundamental do MBEDV é orientar o processo avaliativo para a valorização dos comportamentos, situações e condutas que apresentam maior impacto sobre a segurança viária. A avaliação proposta prioriza aspectos diretamente relacionados ao risco de sinistros de trânsito, concentrando-se na observação de condutas que, comprovadamente, contribuem de forma mais significativa para a ocorrência de sinistros, lesões e mortes no trânsito.

O modelo nacional de exame prático adotado neste Manual está alicerçado em análises técnicas, dados de sinistros e evidências relacionadas à dinâmica da circulação viária, de modo a atribuir maior relevância avaliativa às condutas que efetivamente comprometem a segurança. Ao direcionar o foco da avaliação para esses elementos, o MBEDV contribui para um exame mais coerente, proporcional e alinhado aos objetivos da política pública de trânsito, evitando a supervalorização de aspectos de baixo impacto para a segurança viária.

## Aspectos regionais e sinergia nacional

A diversidade regional do país, marcada por distintas realidades urbanas, estruturais, geográficas e operacionais, impõe desafios à implementação uniforme do exame prático de direção veicular. O MBEDV reconhece essas particularidades locais e admite sua consideração pelos órgãos executivos de trânsito, desde que de forma tecnicamente justificada, proporcional e compatível com os parâmetros nacionais estabelecidos.

Nesse contexto, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal exercem papel estratégico na implementação qualificada do exame prático de direção veicular, por serem aqueles que detêm conhecimento direto e aprofundado da realidade local, de suas características urbanas, geográficas, operacionais e de infraestrutura. Cabe a esses órgãos ajustar a aplicação das diretrizes nacionais às condições concretas de cada localidade, de forma técnica e responsável, contribuindo para que a finalidade pública do exame seja plenamente alcançada. Além disso, a experiência acumulada na execução do exame confere aos órgãos estaduais e distritais posição privilegiada para identificar desafios recorrentes, propor aprimoramentos, compartilhar soluções e retroalimentar a política nacional de habilitação, colaborando ativamente para sua evolução contínua e para o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito como um todo.

Não obstante o reconhecimento das particularidades locais, o Manual tem também como objetivo reduzir assimetrias regionais injustificáveis, historicamente observadas na realização dos exames práticos de direção veicular, que resultaram em diferenças excessivas e arbitrárias entre procedimentos adotados em distintas unidades da Federação. A existência de especificidades regionais não autoriza a criação de exigências artificiais, critérios paralelos ou modelos avaliativos dissociados das diretrizes nacionais estabelecidas neste Manual.

O Sistema Nacional de Trânsito pressupõe coesão, coordenação e atuação harmônica entre seus integrantes. Nesse contexto, o papel dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal consiste em aplicar as diretrizes nacionais à sua realidade operacional, sem contrariá-las ou delas se afastar de forma injustificada. A atuação local deve reforçar, e não fragmentar, o modelo nacional de exame de direção veicular, assegurando isonomia, previsibilidade e segurança jurídica em todo o território nacional.

## Fundamentação legal

O Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular foi explicitamente previsto pela Resolução Contran nº 1.020, de 1º de dezembro de 2025, conforme dispõe seu art. 42, parágrafo único.

Ainda, ele se fundamenta nas competências atribuídas ao órgão máximo executivo de trânsito da União para definir as condições, os critérios e os parâmetros técnicos dos exames de direção veicular, bem como no papel institucional da Senatran de coordenação, supervisão, fiscalização, controle e correição do Sistema Nacional de Trânsito. Outrossim, conforme dispõe o art. 19, inciso VI, compete à Senatran estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos e a expedição de documentos de condutores.

Nesse contexto, o MBEDV estabelece parâmetros nacionais vinculantes para a realização dos exames de direção veicular pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

A legislação de trânsito vigente não admite a criação de requisitos adicionais, critérios avaliativos próprios ou condições não previstas nas normas nacionais, tampouco autoriza a adoção de modelos paralelos ou dissociados das diretrizes estabelecidas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. A aplicação do exame prático de direção veicular deve observar, de forma uniforme, os parâmetros definidos neste Manual, sendo admitidas apenas adaptações estritamente necessárias à implementação das diretrizes em nível local, desde que tecnicamente justificadas, proporcionais e limitadas às particularidades operacionais, estruturais ou geográficas da localidade, sem alteração da essência, do rigor ou da finalidade do modelo avaliativo nacional.

## Público-alvo

O público-alvo principal do MBEDV são os órgãos e entidades executivos de trânsito, as Comissões de Exame de Direção Veicular, incluindo seus examinadores de trânsito, e os prepostos designados para acompanhamento dos exames práticos. Como público-alvo secundário, o Manual destina-se também aos candidatos à habilitação, aos instrutores de trânsito e aos órgãos e entidades responsáveis pelas aulas práticas de direção veicular, bem como à sociedade em geral, contribuindo para maior transparência e compreensão do processo avaliativo.

Por disciplinar procedimento administrativo de interesse coletivo, o MBEDV possui caráter público e não está sujeito a qualquer restrição de acesso. O Manual será disponibilizado nos sítios eletrônicos oficiais da Senatran e dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de modo a assegurar publicidade, previsibilidade e controle social sobre os critérios e procedimentos adotados.

## Estrutura do MBEDV

O MBEDV está estruturado em capítulos que tratam dos princípios que orientam o exame de direção veicular, dos papéis, competências e limites institucionais dos atores envolvidos, das diretrizes para o planejamento técnico e operacional do exame, dos procedimentos para a realização do exame prático, da avaliação do desempenho do

candidato, e dos procedimentos administrativos e operacionais de encerramento do exame.

Integram ainda o Manual, como Anexo, as fichas de avaliação, que descrevem de forma padronizada as condutas passíveis de pontuação durante o exame prático. As fichas de avaliação constituem instrumento central do modelo nacional de exame prático, ao transformar situações reais de condução em critérios objetivos de análise, reduzindo a subjetividade e fortalecendo a segurança jurídica das decisões. Elas não devem ser compreendidas como mera listagem punitiva, mas como instrumento de apoio à avaliação da condução segura, permitindo identificar quando a conduta do candidato configura descumprimento das normas de circulação e representa risco à segurança viária, em grau variável conforme sua gravidade.

## **Do aperfeiçoamento contínuo e da atualização do MBEDV**

O Manual adota sistema de versionamento e será periodicamente atualizado, de forma transparente, para incorporar aprimoramentos técnicos, normativos e institucionais, preservada a estabilidade dos parâmetros nacionais que orientam a realização do exame de direção veicular. As atualizações do MBEDV não alteram sua natureza ou finalidade, mas refletem o aperfeiçoamento contínuo da política pública de trânsito, à luz da evolução normativa, técnica e operacional.

O controle de versões tem por finalidade assegurar clareza quanto à vigência do Manual, permitir o acompanhamento do histórico de alterações e garantir segurança jurídica na sua aplicação. Cada versão do MBEDV será identificada de forma clara, possibilitando que os órgãos executivos de trânsito, os profissionais envolvidos e a sociedade conheçam o conteúdo vigente e compreendam as modificações realizadas ao longo do tempo.

Esse modelo reforça o caráter dinâmico do Manual, que se mantém atualizado e responsável às necessidades do Sistema Nacional de Trânsito e da sociedade, sem prejuízo da previsibilidade e da uniformidade exigidas para a aplicação dos exames de direção veicular em todo o território nacional.

Sugestões de aprimoramento, correções técnicas ou propostas de aperfeiçoamento poderão ser encaminhadas pelos canais institucionais indicados pela Senatran, contribuindo para a evolução contínua do Manual e para o fortalecimento do processo nacional de formação e avaliação de condutores.

## **Princípios fundamentais**

O exame de direção veicular integra a política pública de segurança no trânsito e possui como finalidade verificar se o candidato reúne as condições indispensáveis para a condução segura de veículos em vias terrestres, conforme previsto na legislação de trânsito vigente.

A concepção do exame prático adotada neste Manual está alinhada aos princípios internacionais da segurança viária, especialmente aos fundamentos da Visão Zero e dos Sistemas Seguros, bem como às diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Esses referenciais compreendem o trânsito como um sistema complexo e compartilhado, no qual a segurança não depende exclusivamente do comportamento individual, mas da responsabilidade conjunta entre usuários, gestores públicos e instituições. Ademais, o MBEDV constitui entrega concreta do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões

no Trânsito – Pnatrans, contribuindo diretamente com os esforços para redução da sinistralidade de trânsito no país.

## Visão Zero e Sistemas Seguros

Sob a perspectiva da Visão Zero, a preservação da vida humana constitui valor central e inegociável. Mortes e lesões graves no trânsito não são consideradas consequências inevitáveis da circulação, mas resultados de escolhas relacionadas à forma como o sistema viário é organizado, regulado, operado e avaliado. No contexto do exame de direção veicular, essa compreensão reforça o papel do processo avaliativo como componente integrante do sistema de segurança viária.

O princípio do Sistema Seguro reconhece que o erro humano é possível e previsível. Por essa razão, a segurança viária não se constrói apenas pela exigência de desempenho individual, mas pela forma como o sistema é estruturado para prevenir erros, reduzir riscos e minimizar consequências. No exame de direção veicular, isso se traduz na responsabilidade institucional de planejar trajetos, definir critérios e conduzir avaliações que sejam tecnicamente adequadas, proporcionais e compatíveis com o nível de formação do candidato, com especial atenção aos cuidados e riscos envolvendo os usuários mais vulneráveis, em especial pedestres e ciclistas.

## Pnatrans

A redução de mortes e lesões no trânsito constitui princípio orientador do MBEDV, em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans, instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. O Pnatrans estabelece diretrizes nacionais para a atuação coordenada do poder público na prevenção de sinistros de trânsito, reconhecendo-os como uma das principais causas de mortes evitáveis, de lesões graves e de impactos sociais e econômicos no país.

As mortes e lesões decorrentes do trânsito não afetam apenas as vítimas diretas e suas famílias, mas produzem efeitos sistêmicos relevantes, com repercussões sobre o sistema de saúde, a previdência social, a produtividade econômica e os custos estruturais do Estado.

Nesse contexto, o exame de direção veicular integra o conjunto de instrumentos de política pública voltados à redução de mortes e lesões no trânsito. Ao orientar a avaliação dos candidatos para a identificação de comportamentos, decisões e condutas que efetivamente elevam o risco de sinistros, o MBEDV alinha o processo de habilitação aos objetivos do Pnatrans, reforçando a responsabilidade institucional do Estado em atuar preventivamente sobre os fatores que mais contribuem para a insegurança viária.

A incorporação dos objetivos do Pnatrans como princípio do exame de direção veicular reafirma que a avaliação prática não se destina apenas ao cumprimento de formalidades administrativas, mas à proteção da vida, à mitigação de riscos e à redução dos impactos humanos, sociais e econômicos associados aos sinistros de trânsito.

## Gestão de riscos

A gestão de riscos constitui princípio estruturante do modelo nacional de exame de direção veicular adotado neste Manual. A incorporação de uma abordagem orientada à identificação, análise e mitigação de riscos é fundamental para assegurar que o exame prático atinja sua finalidade institucional, contribua efetivamente para a segurança viária e preserve a integridade de todos os envolvidos no processo.

Sob a perspectiva da formação e da futura atuação do condutor, a gestão de riscos orienta a avaliação para a observação de comportamentos, decisões e condutas que, de forma recorrente, estão associados à ocorrência de sinistros de trânsito e à prática de infrações. O exame prático deve privilegiar a análise da capacidade do candidato de reconhecer riscos, antecipar conflitos, adotar decisões prudentes e conduzir o veículo de maneira segura em situações rotineiras da circulação cotidiana.

Essa abordagem afasta a compreensão de que a avaliação deva se concentrar em situações excepcionais ou raramente enfrentadas no dia a dia da condução. A gestão de riscos aplicada ao exame prioriza contextos comuns e recorrentes, nos quais a maior parte dos sinistros e infrações de trânsito ocorrem, permitindo verificar se o candidato demonstra comportamento compatível com a convivência segura no trânsito após a habilitação.

A aplicação desse princípio deve orientar o planejamento do trajeto, a definição das situações observáveis durante a prova e a própria lógica avaliativa, considerando o tipo de veículo, as características da via, o ambiente urbano ou rural e as particularidades regionais relevantes, sempre com foco nos fatores que efetivamente elevam o risco de sinistros de trânsito e a prática infracional.

Paralelamente, a gestão de riscos também se aplica à própria realização do exame de direção veicular. O processo avaliativo, por envolver candidatos em diferentes estágios de formação, examinadores, prepostos e demais usuários da via, exige atenção permanente à prevenção de riscos desnecessários durante sua execução.

Nesse sentido, a adequada gestão de riscos do exame abrange desde o planejamento institucional, incluindo a definição dos locais de realização, dos trajetos e das condições operacionais, até a qualificação e a atuação dos profissionais envolvidos, a verificação das condições do candidato e do veículo, a avaliação das condições da via e do ambiente, bem como a análise de fatores externos, como condições climáticas e de tráfego.

A condução do exame deve ser permanentemente orientada pela mitigação de riscos, cabendo aos responsáveis pela sua realização adotar medidas preventivas para evitar situações que possam comprometer a segurança do candidato, dos examinadores, do preposto e dos demais usuários da via. A identificação de riscos durante a prova impõe a adoção de providências proporcionais, inclusive a interrupção do exame, quando necessário, como medida de preservação da integridade física e da segurança viária.

Ao adotar a gestão de riscos como princípio transversal, o MBEDV reforça que a qualidade do exame de direção veicular não se limita ao resultado avaliativo, mas depende da forma como todo o processo é planejado, executado e supervisionado, assegurando que o exame cumpra sua finalidade sem se converter, ele próprio, em fonte de risco indevido.

## **Padronização e governança**

O modelo nacional de exame prático não se destina à identificação de desempenhos excepcionais, tampouco à imposição de obstáculos artificiais à habilitação. Seu propósito é verificar se o candidato demonstra condições mínimas para integrar-se ao sistema de trânsito de forma segura, responsável e compatível com as normas de circulação.

A uniformidade nacional dos critérios de avaliação constitui princípio estruturante do MBEDV. É vedada a criação de exigências adicionais, critérios paralelos, procedimentos avaliativos não previstos ou práticas que ampliem, de forma injustificada, o grau de dificuldade do exame, comprometendo a isonomia entre os candidatos.

A padronização dos procedimentos e das fichas de avaliação contribui para a redução da subjetividade, para a previsibilidade das decisões e para o fortalecimento da confiança da sociedade no processo de habilitação. Ao estabelecer parâmetros nacionais claros, o MBEDV busca assegurar que o exame de direção veicular cumpra sua função institucional, pedagógica e técnica, em benefício da segurança viária e da proteção da vida.

A governança do processo de exame de direção veicular constitui princípio orientador do MBEDV. A estruturação de um modelo nacional claro, transparente e institucionalmente orientado é condição essencial para assegurar a legitimidade do exame, a confiança da sociedade no processo de habilitação e a observância do interesse público.

O exame de direção veicular configura procedimento administrativo de elevada relevância social, cujos efeitos alcançam diretamente a vida dos cidadãos, o acesso a oportunidades e a segurança coletiva no trânsito. Por essa razão, sua condução deve estar fundamentada em decisões institucionais, previamente definidas, pautadas na legislação vigente e nos parâmetros nacionais estabelecidos, afastando a dependência de condutas individuais, interpretações discricionárias ou decisões casuísticas.

A governança do modelo pressupõe previsibilidade e clareza quanto às regras do processo avaliativo, permitindo que os candidatos compreendam de forma objetiva como o exame é realizado, quais critérios são observados e de que maneira se dá a avaliação de seu desempenho. A previsibilidade reduz assimetrias, fortalece a isonomia e contribui para a percepção de justiça e legitimidade do procedimento.

Nesse contexto, o MBEDV orienta a vedação à criação de barreiras administrativas artificiais, exigências desproporcionais ou práticas de dificultação que não guardem relação direta com a finalidade do exame de direção veicular. O processo avaliativo deve ser estruturado de modo a cumprir sua função pública, sem a introdução de obstáculos que comprometam o acesso legítimo à habilitação ou que desvirtuem o propósito institucional da avaliação.

A condução do exame de direção veicular deve observar, de forma estrita, os princípios constitucionais da administração pública, em especial os da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. A atuação dos órgãos e agentes envolvidos no processo deve estar orientada por esses princípios, assegurando que o exame seja realizado de maneira íntegra, transparente e compatível com os valores que regem a atuação estatal.

A adoção de um modelo nacional de governança reforça a supremacia do interesse público sobre interesses particulares ou circunstanciais. O exame de direção veicular deve servir exclusivamente aos objetivos da política pública de trânsito, não podendo ser influenciado por práticas, expectativas ou arranjos que não estejam alinhados à proteção da vida, à segurança viária e à equidade no tratamento dos candidatos.

Ao incorporar a governança como princípio estruturante, o MBEDV contribui para a consolidação de um processo avaliativo mais robusto, legítimo e resistente a distorções, assegurando que o exame de direção veicular cumpra sua função institucional em benefício da sociedade e do Sistema Nacional de Trânsito como um todo.

## Papéis e competências no exame de direção veicular

A realização do exame de direção veicular envolve a atuação coordenada de diferentes atores institucionais, cujas competências, responsabilidades e limites encontram-se definidos na legislação de trânsito vigente e nas diretrizes nacionais estabelecidas neste Manual. A adequada delimitação desses papéis é condição essencial para a regularidade, a legitimidade e a segurança jurídica do processo avaliativo.

Para fins deste Manual, consideram-se atores institucionais principais do exame de direção veicular:

- a Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, na qualidade de órgão máximo executivo de trânsito da União;
- os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- as Comissões de Exame de Direção Veicular, constituídas pelos examinadores de trânsito designados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- os prepostos indicados ou credenciados para acompanhamento dos exames; e
- o candidato à habilitação, enquanto destinatário do procedimento avaliativo.

### Da Senatran

A Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, como órgão máximo executivo de trânsito da União, exerce papel central na estruturação, coordenação e governança do modelo nacional de exame de direção veicular. Compete-lhe assegurar a padronização dos procedimentos em âmbito nacional, por meio da definição de diretrizes gerais, critérios técnicos e parâmetros uniformes para a realização dos exames práticos de direção veicular, conforme previsto na legislação de trânsito.

Além da função normativa, a Senatran é responsável por garantir a observância das diretrizes nacionais pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exercendo atividades de supervisão, fiscalização, controle e correição no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito. Essa atuação tem por finalidade assegurar a aplicação uniforme do modelo nacional de exame, coibir práticas divergentes ou

incompatíveis com os parâmetros estabelecidos e preservar a isonomia entre os candidatos em todo o território nacional.

No exercício de suas competências legais, a Senatran é responsável pela organização, manutenção e gestão dos registros e sistemas nacionais relacionados ao processo de habilitação de condutores, incluindo aqueles que concentram as informações relativas à realização dos exames de direção veicular, em especial o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - Renach. Por meio desses sistemas, são registrados os dados dos candidatos, dos exames realizados, das avaliações efetuadas e dos profissionais envolvidos no processo, compondo o prontuário nacional do candidato.

A consolidação das informações em âmbito nacional permite à Senatran acompanhar, de forma sistêmica, a execução da política pública de formação e avaliação de condutores. Cabe ao órgão analisar os dados produzidos pelos sistemas nacionais, identificar padrões, tendências e eventuais inconsistências, bem como subsidiar o aprimoramento contínuo do modelo de exame de direção veicular.

A utilização estratégica dessas informações fortalece a capacidade institucional de avaliação da política pública, contribui para a identificação de distorções e subsidia o exercício das competências de supervisão, fiscalização e correição, sempre orientadas pela proteção da vida, pela segurança viária e pelo interesse público.

## **Dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal**

Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal são responsáveis pela aplicação do exame de direção veicular no âmbito de sua circunscrição, observadas as diretrizes nacionais estabelecidas neste Manual e na legislação de trânsito vigente. Sua atuação é imprescindível para a política pública, e consiste na execução do modelo nacional de exame, assegurando que o processo avaliativo ocorra de forma regular, eficiente, transparente e compatível com os parâmetros definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

No âmbito das atividades prévias à realização do exame, compete aos órgãos executivos de trânsito disponibilizar meios adequados, acessíveis e amplamente divulgados para o agendamento do exame prático de direção veicular. Os canais de atendimento devem permitir que todos os candidatos realizem o agendamento de forma clara, previsível e isonômica, sem a imposição de barreiras administrativas desnecessárias.

Cabe ainda aos órgãos executivos de trânsito planejar e estruturar sua capacidade operacional de modo a atender à demanda pelos exames de direção veicular em prazo razoável, em consonância com os princípios da eficiência e da continuidade do serviço público. A adequada organização de recursos humanos, materiais e logísticos é condição essencial para evitar morosidade excessiva, represamento de demandas ou prejuízos indevidos aos candidatos.

Compete ainda aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal estabelecer, aplicar e arrecadar as taxas devidas pela realização do exame de direção veicular, no âmbito de sua circunscrição, observadas as diretrizes nacionais fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito, em especial aquelas previstas na Resolução Contran nº 1.020, de 2025. A definição dos valores das taxas constitui

atribuição do órgão executivo de trânsito, devendo observar os princípios da razoabilidade, da transparência e da modicidade, bem como a finalidade pública do serviço prestado.

Uma vez agendado o exame, compete aos órgãos executivos de trânsito designar as Comissões de Exame de Direção Veicular, bem como os examinadores que as integram, observados os requisitos legais e regulamentares aplicáveis. A designação das comissões e dos examinadores constitui ato administrativo formal, de responsabilidade do órgão executivo de trânsito, não se confundindo com atribuições da própria comissão.

Os órgãos executivos de trânsito são igualmente responsáveis por promover a capacitação, a orientação e a atualização dos examinadores de trânsito, assegurando que sua atuação esteja alinhada às diretrizes nacionais, aos critérios técnicos e aos procedimentos definidos neste Manual. A instrução adequada dos examinadores é elemento fundamental para a qualidade, a uniformidade e a legitimidade do processo avaliativo.

Os atos de designação das comissões e dos examinadores, bem como as informações essenciais relativas à sua atuação, devem ser objeto de publicidade, de modo a assegurar transparência e permitir o controle institucional e social sobre a realização dos exames de direção veicular.

Compete ainda aos órgãos executivos de trânsito definir, dentro de sua circunscrição, os trajetos e os locais de realização dos exames práticos de direção veicular. A definição do trajeto constitui decisão institucional do órgão executivo de trânsito, devendo observar as diretrizes nacionais, os princípios de segurança viária e a gestão de riscos, sem contrariar ou se afastar de forma injustificada dos parâmetros estabelecidos neste Manual. A comissão examinadora e os prepostos designados para acompanhar o exame não detêm competência para definir ou alterar trajetos.

Os órgãos executivos de trânsito devem assegurar a adequada integração com os sistemas nacionais mantidos pela Senatran, garantindo o registro tempestivo, íntegro e qualificado das informações relativas aos exames realizados, aos resultados atribuídos e aos profissionais envolvidos. A interoperabilidade dos sistemas é condição essencial para a consolidação dos dados em nível nacional e para o acompanhamento da política pública de habilitação.

Quando adotada a participação de pessoas físicas ou jurídicas na prestação de serviços de apoio à realização do exame, compete aos órgãos executivos de trânsito autorizar, credenciar e supervisionar essa atuação, observadas as normas aplicáveis. A indicação de prepostos para acompanhamento dos exames não afasta a responsabilidade institucional do órgão executivo de trânsito pela regularidade e pela segurança do exame.

Os órgãos executivos de trânsito também são responsáveis por fornecer informações claras e acessíveis à sociedade acerca da realização dos exames de direção veicular, incluindo procedimentos, critérios gerais e orientações relevantes aos candidatos.

Por fim, compete aos órgãos executivos de trânsito fiscalizar a atuação das Comissões de Exame de Direção Veicular, incluindo seus examinadores de forma individual, e dos prepostos, adotando as providências administrativas cabíveis diante de irregularidades, desvios de conduta ou descumprimento das normas vigentes. A

fiscalização interna constitui elemento essencial da governança do processo e da preservação da legitimidade do exame de direção veicular.

## Da Comissão de Exame de Direção Veicular

A avaliação do exame de direção veicular compete exclusivamente à Comissão de Exame de Direção Veicular. Cabe à Comissão analisar o desempenho do candidato durante a realização da prova prática, aplicar os critérios de avaliação estabelecidos neste Manual e nas fichas correspondentes e definir o resultado do exame, nos termos da legislação de trânsito vigente.

A Comissão de Exame de Direção Veicular é responsável pela atribuição da nota do candidato e indicação do resultado do exame, que deverá ser registrado nos sistemas oficiais, inclusive no Renach, conforme previsto na regulamentação aplicável.

Nenhuma outra instância ou agente possui competência para avaliar o exame prático ou definir seu resultado.

A Comissão de Exame de Direção Veicular possui natureza colegiada, e é composta por três membros, todos servidores públicos, formalmente designados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente. A composição exclusivamente por servidores assegura a imparcialidade, a responsabilidade funcional e a observância dos princípios que regem a atuação administrativa no processo avaliativo.

Dentre os membros da Comissão, pelo menos um deverá possuir habilitação na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato, garantindo conhecimento técnico compatível com o tipo de veículo avaliado. Os demais membros devem atender aos requisitos legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da função de examinador de trânsito.

A designação da Comissão de Exame de Direção Veicular constitui ato administrativo formal do órgão executivo de trânsito responsável pela aplicação do exame. O órgão poderá instituir uma ou mais comissões, de acordo com a demanda existente, inclusive no mesmo local de realização das provas.

A atuação colegiada da Comissão tem por finalidade conferir equilíbrio, consistência técnica e segurança jurídica ao processo avaliativo, afastando decisões individuais e assegurando que o resultado do exame decorra da análise conjunta do desempenho do candidato, à luz dos critérios objetivos estabelecidos.

É direito do candidato ter ciência clara e inequívoca acerca da Comissão responsável pela avaliação de seu exame de direção veicular. Para esse fim, devem constar em seu prontuário os registros da Comissão que realizou a avaliação, com a identificação dos examinadores que a compuseram, assegurando transparência, rastreabilidade e possibilidade de controle administrativo.

Todos os examinadores integrantes da Comissão que participaram da avaliação do candidato devem ter sua atuação devidamente registrada nos sistemas oficiais, compondo o histórico do exame e permitindo eventual supervisão, auditoria ou apuração administrativa, quando cabível.

A atuação da Comissão de Exame de Direção Veicular restringe-se à avaliação do desempenho do candidato durante a realização da prova prática e à definição do resultado do exame, não sendo de sua competência a organização da dinâmica operacional do exame, incluindo procedimentos de triagem, controle de filas,

distribuição de senhas, chamada de candidatos ou demais atividades administrativas necessárias à organização do fluxo de atendimento.

A organização operacional do exame de direção veicular constitui atribuição do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pela aplicação da prova, que poderá desempenhá-la por meio de seus próprios servidores, de colaboradores indicados ou, quando admitido, de terceiros contratados para atividades de apoio. Essas atividades não se confundem com a avaliação do exame e não podem interferir no juízo técnico da Comissão.

Iniciada a prova prática de direção veicular, cabe exclusivamente à Comissão de Exame de Direção Veicular decidir sobre sua continuidade ou interrupção, com base em critérios técnicos e de segurança. A interrupção do exame constitui medida excepcional e deve ser adotada sempre que necessária à preservação da integridade física do candidato, dos prepostos e dos demais usuários da via.

A Comissão poderá interromper o exame quando o candidato demonstrar incapacidade técnica para dar continuidade segura ao trajeto, caracterizada por imperícia reiterada que impeça a execução dos comandos básicos de direção, ou quando apresentar manifesta instabilidade emocional ou comportamento incompatível com a realização do exame.

A interrupção do exame também poderá ocorrer quando, após o início da prova, surgirem condições externas ou circunstâncias supervenientes que comprometam a segurança da sua realização, tornando inviável a continuidade do trajeto em condições adequadas. Nessas hipóteses, a decisão da Comissão deve priorizar a mitigação de riscos e a preservação da segurança viária.

Em qualquer das situações de interrupção, a decisão deverá ser devidamente registrada, indicando de forma clara os motivos que a fundamentaram, nos termos da regulamentação vigente e das diretrizes estabelecidas neste Manual.

A avaliação do exame de direção veicular poderá ser subsidiada por mecanismos de monitoramento eletrônico, quando adotados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente, nos termos da regulamentação aplicável. O uso de registros eletrônicos, audiovisuais ou de outras tecnologias de apoio não altera a natureza colegiada da Comissão de Exame de Direção Veicular nem transfere a terceiros a competência decisória sobre o resultado do exame.

O monitoramento eletrônico constitui instrumento de apoio à avaliação, destinado a ampliar a objetividade, a transparência e a rastreabilidade do processo avaliativo, podendo ser utilizado pela Comissão como subsídio para a análise do desempenho do candidato e para a fundamentação de suas decisões, inclusive quanto à atribuição do resultado ou à interrupção do exame.

A decisão final sobre o exame de direção veicular permanece, em qualquer hipótese, sob responsabilidade exclusiva da Comissão de Exame de Direção Veicular, que deverá exercer seu juízo técnico de forma autônoma, à luz dos critérios estabelecidos neste Manual, das fichas de avaliação e das informações disponíveis, inclusive aquelas provenientes do monitoramento eletrônico, quando existente.

Quando adotado o monitoramento eletrônico dos exames, é direito do candidato ter acesso a todas as informações eletrônicas geradas, podendo utilizá-las em eventual contestação dos resultados, nos termos do regulamento do Contran.

## Dos prepostos

O preposto é o agente responsável pelo acompanhamento presencial do candidato durante a realização do exame de direção veicular e atua como apoio operacional e logístico à execução da prova, observadas as orientações e diretrizes do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pela sua realização. O preposto não integra a instância avaliativa do exame e não exerce qualquer competência relacionada à avaliação do desempenho do candidato ou à definição do resultado da prova.

A atuação do preposto não se subordina à Comissão de Exame de Direção Veicular, mas às orientações institucionais do órgão executivo de trânsito. Sua função consiste em assegurar a adequada execução do exame, contribuindo para a organização do procedimento e para a preservação da segurança durante a realização da prova prática.

Compete ao preposto, exclusivamente, transmitir ao candidato as instruções necessárias à execução do trajeto previamente definido, indicando os deslocamentos a serem realizados, sem interferir na forma de condução do veículo, exceto quando cabível a parada operacional momentânea, nos termos deste Manual. Cabe-lhe, ainda, zelar pela segurança do candidato e dos demais usuários da via, acompanhando a realização do exame com atenção permanente às condições de risco envolvidas.

É também atribuição do preposto registrar as ocorrências relevantes verificadas durante a realização do exame de direção veicular, com o objetivo de subsidiar a avaliação a ser realizada pela Comissão. O registro de ocorrências constitui atividade de apoio à avaliação e não se confunde com a atribuição de pontuação, a emissão de juízo técnico ou a definição do resultado do exame, competências exclusivas da Comissão de Exame de Direção Veicular.

Os registros efetuados pelo preposto poderão ser considerados pela Comissão como subsídio à sua análise, sem caráter vinculante, cabendo à instância colegiada avaliar sua pertinência à luz dos critérios estabelecidos neste Manual e nas fichas de avaliação.

O preposto poderá ser integrante da Comissão de Exame de Direção Veicular ou, quando adotado monitoramento eletrônico do exame, pessoa autorizada ou credenciada pelo órgão executivo de trânsito, conforme regulamentação do Contran. Mesmo na condição concomitante de membro da Comissão, a atuação do preposto durante o acompanhamento do candidato restringe-se às atribuições próprias da função, não lhe sendo permitido exercer avaliação monocrática do exame ou antecipar juízo quanto ao desempenho do candidato.

O preposto designado para acompanhar o candidato durante a realização do exame de direção veicular deverá ser pessoa devidamente habilitada na mesma categoria do veículo utilizado na prova. A exigência de habilitação compatível tem por finalidade assegurar que o preposto possua conhecimento técnico adequado sobre a condução do veículo avaliado, contribuindo para a segurança do exame, para a correta transmissão das instruções relativas ao trajeto e para a adequada identificação de situações de risco durante a execução da prova.

Nessa hipótese, a avaliação do exame deverá ocorrer exclusivamente de forma colegiada, no âmbito da Comissão, preservando-se a separação entre as funções de acompanhamento operacional e de decisão avaliativa. Quando o preposto não integrar

a Comissão, sua atuação limita-se, de forma ainda mais evidente, ao apoio à execução do exame, sem qualquer participação no processo decisório.

A clara delimitação das atribuições do preposto contribui para a transparência, a segurança jurídica e a legitimidade do exame de direção veicular, assegurando que a avaliação do candidato decorra exclusivamente de decisão colegiada, técnica e institucional.

## Dos deveres

Todos os servidores públicos, colaboradores e demais agentes que atuem no processo de realização do exame de direção veicular devem observar conduta compatível com a relevância institucional do procedimento e com os princípios que regem a administração pública. A atuação de cada agente deve estar orientada pelo interesse público, pela legalidade, pela imparcialidade, pela moralidade, pela publicidade e pela eficiência, contribuindo para a legitimidade e a credibilidade do exame perante a sociedade.

Constituem deveres gerais de todos os envolvidos no exame de direção veicular atuar com urbanidade, respeito e correção no trato com os candidatos, prestando informações claras, objetivas e adequadas sempre que necessário. A atuação deve ser pautada pela neutralidade, pela imparcialidade e pela ausência de qualquer forma de favorecimento, discriminação ou acepção indevida.

Os agentes envolvidos no processo avaliativo devem observar estritamente os critérios técnicos e os procedimentos estabelecidos na legislação vigente, neste Manual e nas fichas de avaliação, abstendo-se de adotar condutas arbitrárias, interpretações pessoais ou práticas não previstas. É dever de todos zelar pela regularidade do exame, pela segurança viária e pela integridade física dos participantes e dos demais usuários da via.

A conduta funcional deve ser íntegra, ética e compatível com a confiança depositada pela sociedade no serviço público, vedada qualquer prática que comprometa a lisura do processo, a isonomia entre os candidatos ou a finalidade pública do exame de direção veicular.

Além dos deveres gerais, o preposto que acompanha o candidato durante a realização do exame de direção veicular está sujeito a deveres específicos decorrentes de sua atuação direta no ambiente da prova. Compete ao preposto manter postura discreta, profissional e atenta, limitando sua atuação às atribuições que lhe são conferidas, sem interferir indevidamente na condução do veículo ou no desempenho do candidato.

O preposto deve abster-se de transmitir informações desnecessárias, comentários inadequados ou orientações que não se relacionem estritamente à execução do trajeto previamente definido. É vedada qualquer conduta que possa desviar a atenção do candidato, induzir erro, gerar constrangimento, exercer pressão indevida, intimidar ou comprometer o equilíbrio emocional durante a realização do exame.

Cabe ao preposto manter vigilância permanente quanto às condições de segurança do exame, observando o comportamento do candidato, o ambiente de circulação e eventuais situações de risco. Sempre que necessário, deve adotar providências imediatas para a preservação da integridade física dos envolvidos, inclusive prestando socorro ao candidato e demais usuários das vias em situações adversas ou emergenciais.

É dever do preposto registrar e comunicar às instâncias competentes quaisquer ocorrências relevantes verificadas durante a realização do exame, bem como reportar, quando cabível, fatos que demandem a atuação das autoridades competentes. Sua atuação deve contribuir para a adequada gestão de riscos do exame, subsidiando as decisões institucionais, inclusive quanto à eventual interrupção da prova, quando as condições de segurança assim exigirem.

## Dos candidatos

O candidato ao exame de direção veicular é o destinatário do procedimento avaliativo e deve observar, no âmbito de sua participação, os deveres e obrigações previstos na legislação de trânsito e nas diretrizes estabelecidas neste Manual. Embora o foco do MBEDV seja a padronização institucional dos procedimentos adotados pelos órgãos de trânsito, a atuação do candidato constitui elemento relevante para a regularidade e a segurança da realização do exame.

O candidato somente poderá submeter-se ao exame prático de direção veicular após o cumprimento de todos os requisitos legais e regulamentares aplicáveis, bem como após a devida autorização e confirmação pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente. Não é admitida a realização do exame sem o prévio atendimento dessas condições.

É dever do candidato observar rigorosamente o horário, o local e as orientações definidos para a realização do exame, comparecendo pontualmente e aguardando sua chamada para o início da prova. Cabe ao candidato respeitar a organização do procedimento, abstendo-se de interferir na dinâmica operacional estabelecida pelo órgão de trânsito.

Compete ainda ao candidato observar os procedimentos preliminares necessários à realização do exame, assegurando-se de que reúne as condições exigidas para a prova, inclusive quanto à documentação, à identificação pessoal e às demais exigências previamente informadas. Sempre que solicitado, o candidato deverá apresentar documento de identificação válido, permitindo sua correta identificação ao longo do procedimento.

Durante a realização do exame, o candidato deve adotar conduta compatível com os padrões de segurança viária, observando as normas de circulação e evitando qualquer ação que possa comprometer sua integridade física, a dos agentes envolvidos ou a dos demais usuários da via. O exame deve ser realizado de forma responsável, prudente e em conformidade com as condições de segurança exigidas.

O candidato tem o dever de apresentar-se em condições adequadas para a realização do exame, incluindo condições cognitivas, psicológicas e físicas compatíveis com a condução segura de veículo automotor, bem como de não estar sob efeito de substâncias que possam comprometer sua capacidade de dirigir, inclusive quanto ao uso medicamentos de medicamentos prescritos que tenham o potencial de interferir nessa habilidade.

É igualmente dever do candidato manter postura respeitosa e adequada no trato com os servidores, examinadores, prepostos e demais colaboradores envolvidos no processo, abstendo-se de qualquer conduta que possa caracterizar intimidação, constrangimento, desrespeito ou tentativa de interferência indevida no exame.

O descumprimento dos deveres e obrigações por parte do candidato poderá ensejar a adoção das providências administrativas cabíveis, nos termos da legislação de trânsito e das normas aplicáveis, sem prejuízo da observância dos princípios da legalidade, do contraditório e da ampla defesa.

## Do planejamento técnico e operacional do exame

O trajeto constitui elemento central do exame prático de direção veicular, por permitir que o candidato demonstre, em ambiente real de circulação, a aplicação dos conhecimentos, habilidades e comportamentos adquiridos ao longo do processo de formação.

Mais do que um percurso físico, o trajeto representa o espaço institucional de observação do comportamento do candidato ao conduzir em diferentes tipos de vias. É por meio dele que se tornam observáveis as escolhas, as decisões, a percepção de risco e a forma como o candidato interage com os demais usuários da via.

Nesse sentido, o exame prático de direção veicular não se destina à verificação isolada de manobras, tampouco à reprodução de situações artificiais ou desconectadas da realidade da circulação. Seu propósito é avaliar se o candidato demonstra condições mínimas para conviver no trânsito, compreendendo o espaço viário como ambiente coletivo, dinâmico e compartilhado.

Este capítulo dedica-se aos aspectos de planejamento técnico e operacional relacionados à definição do trajeto do exame de direção veicular, abordando as diretrizes que devem orientar o órgão ou entidade executivo de trânsito antes da realização da prova. Os procedimentos relativos à execução do exame, à condução da prova, à atuação dos agentes envolvidos e à avaliação do desempenho do candidato são tratados nos capítulos subsequentes, de modo a assegurar organização lógica, clareza normativa e adequada compreensão das diferentes etapas do processo.

### Da definição do trajeto

A definição do trajeto do exame de direção veicular constitui ato administrativo de responsabilidade do órgão ou entidade executivo de trânsito competente, e deve ser precedida de planejamento técnico adequado, formalmente estruturado e compatível com os objetivos do processo avaliativo. O trajeto não pode ser definido de forma intuitiva, ocasional ou desprovida de critérios técnicos, devendo resultar de análise criteriosa das condições locais e das diretrizes nacionais estabelecidas neste Manual.

O estudo técnico prévio que fundamenta a definição do trajeto deve assegurar que o percurso selecionado constitua amostra representativa da circulação viária local, permitindo observar o comportamento do candidato em situações reais, usuais e relevantes para a condução segura. O trajeto deve refletir a dinâmica cotidiana do trânsito no contexto em que o exame é realizado, sem reproduzir artificialidades nem situações dissociadas da experiência ordinária do condutor após a habilitação.

O planejamento do trajeto deve considerar, de maneira integrada, as características físicas e operacionais das vias, o fluxo de tráfego predominante, o entorno urbano ou rural, as condições de sinalização, a infraestrutura disponível e a capacidade operacional do órgão executivo de trânsito. Esses elementos devem ser avaliados de forma a assegurar que o exame ocorra em ambiente previsível, controlado e compatível com a observação adequada do comportamento do candidato.

A definição do trajeto deve estar orientada por abordagem de gestão de riscos, identificando, analisando e classificando os principais riscos associados à circulação no percurso selecionado. Essa análise deve buscar equilíbrio entre a exposição necessária à avaliação e a preservação da segurança, evitando tanto a excessiva simplificação do trajeto quanto a concentração desproporcional de situações de elevada complexidade.

O trajeto deve permitir a observação progressiva do comportamento do candidato, contemplando situações de circulação que evoluam, de forma equilibrada, de menor para maior complexidade ao longo do percurso. Essa progressividade é especialmente relevante em razão do contexto avaliativo do exame, no qual o candidato se encontra submetido a maior carga de estresse e ansiedade, inerente à condição de avaliação formal na direção do veículo.

Nesse sentido, recomenda-se que as situações de maior complexidade operacional e decisória estejam concentradas preferencialmente na segunda metade do trajeto, após período inicial de ambientação do candidato às condições do exame. Tal organização contribui para reduzir interferências indevidas do estresse inicial sobre o desempenho global, permitindo que a avaliação reflita de forma mais fidedigna a capacidade do candidato de conduzir com segurança, sob condições progressivamente mais exigentes, sem prejuízo da qualidade ou da rigorosidade do exame.

No âmbito da observância das normas de circulação, o trajeto deve necessariamente contemplar situações que permitam verificar o reconhecimento e o cumprimento da sinalização viária pelo candidato. É obrigatória a inclusão de ao menos uma situação de parada obrigatória, devidamente sinalizada por meio de sinalização vertical e horizontal de regulamentação, possibilitando avaliar a capacidade do candidato de identificar, interpretar e respeitar a prioridade de passagem em interseções.

É igualmente obrigatória a inclusão de ao menos uma passagem por faixa de pedestres, de modo a permitir a aferição do comportamento do candidato frente aos usuários mais vulneráveis do sistema viário. Os pedestres ocupam posição prioritária na hierarquia de proteção do trânsito, por estarem mais expostos a riscos e por apresentarem maior gravidade nas consequências dos sinistros em que se envolvem. A observação da conduta do candidato diante da travessia de pedestres constitui elemento essencial da avaliação da condução segura, refletindo o compromisso com a preservação da vida, com a convivência respeitosa no espaço viário e com os princípios contemporâneos da segurança viária.

Ainda, recomenda-se fortemente que o planejamento do trajeto considere, sempre que compatível com a realidade viária local, situações que permitam a observação da conduta do candidato na convivência com ciclistas. Os ciclistas integram o grupo de usuários vulneráveis do sistema viário, estando expostos a riscos elevados em decorrência da menor proteção física e da interação direta com veículos motorizados. A análise do comportamento do candidato diante da presença ou da possibilidade de circulação de ciclistas permite aferir sua capacidade de compartilhar o espaço viário de forma segura, respeitosa e previsível, observando distâncias laterais adequadas, atenção redobrada e adoção de condutas compatíveis com a proteção dos usuários mais vulneráveis. Essa diretriz reforça a avaliação da condução segura sob a perspectiva do convívio no trânsito e da redução de riscos, em consonância com os princípios contemporâneos da segurança viária.

O planejamento do trajeto deve ainda considerar a extensão total do percurso e o tempo estimado de realização do exame, de modo a assegurar equilíbrio entre a suficiência da avaliação e a preservação das condições adequadas de segurança e desempenho do candidato. O trajeto não deve ser excessivamente curto a ponto de inviabilizar a observação consistente do comportamento do candidato, tampouco demasiadamente longo, de forma a ampliar desnecessariamente a exposição a riscos, a fadiga ou a interferências externas alheias à finalidade avaliativa.

A extensão do percurso deve ser compatível com o conjunto de situações de circulação selecionadas, permitindo a avaliação contínua e representativa da condução segura, sem comprometer a regularidade operacional do exame nem os direitos dos candidatos.

Para tanto, deve ser assegurada a presença de número suficiente de conversões, à direita e à esquerda, compatível com a extensão e a dinâmica do percurso, permitindo a avaliação da habilidade do candidato na execução dessas manobras, bem como na correta utilização dos dispositivos de sinalização do veículo e na adequação da posição na via.

A presença de interseções, cruzamentos, variações de prioridade, dispositivos de controle de tráfego e outros elementos da dinâmica viária deve ser analisada à luz de sua contribuição para a avaliação da condução segura. O trajeto deve privilegiar situações que demandem decisões relevantes do candidato, evitando tanto a ausência de desafios mínimos quanto a imposição de complexidade artificial ou demasiada.

Ao adotar planejamento técnico estruturado, orientado à gestão de riscos, à representatividade da circulação local e à observação das condições mínimas necessárias à avaliação da condução segura, o órgão executivo de trânsito contribui para a legitimidade, a previsibilidade e a qualidade do exame de direção veicular, assegurando que o trajeto cumpra sua função institucional de forma justa, segura e compatível com a realidade das vias públicas.

## Situações sugeridas para o trajeto

O trajeto do exame prático deve ser estruturado de modo a permitir a observação dos comportamentos do candidato em situações reais de circulação.

As situações aqui descritas não constituem rol exaustivo, e são apresentadas como referências orientativas, não indicando percurso obrigatório ou padronizado. Sua inclusão deve ocorrer sempre que compatível com a realidade viária local, com as condições de segurança e com a capacidade operacional do órgão executivo de trânsito.

É nesse trajeto que se materializam as condições para a avaliação prática da condução, sendo nele que, quando constatadas condutas em desacordo com as normas de trânsito, poderão ser registrados os pontos correspondentes às infrações cometidas, conforme os critérios objetivos previstos nas fichas de avaliação que integram o MBEDV.

A presença dessas situações permite que o exame cumpra sua finalidade principal: verificar se o candidato demonstra comportamento compatível com a condução segura no trânsito cotidiano. Nesse contexto, a avaliação ocorre em ambiente real de circulação, no qual seja possível observar a tomada de decisão, a leitura do tráfego, o respeito às regras de prioridade e a interação com os demais usuários da via.

A observação deve concentrar-se em situações concretas de circulação, nas quais o risco esteja associado à convivência no trânsito, e não à execução de manobras artificiais dissociadas do contexto viário.

#### *Sinalização de regulamentação e preferência*

Sempre que possível, recomenda-se que o trajeto conte com situações envolvendo sinalização de regulamentação, especialmente aquelas mais usualmente empregadas no contexto viário do município onde está sendo aplicado o exame.

Esses pontos são relevantes porque concentram decisões críticas da condução e exigem do candidato leitura adequada do ambiente, atenção ao entorno e respeito à hierarquia viária.

Em interseções sinalizadas com placa de parada obrigatória, a observação da condução permite verificar se o candidato realiza a parada completa do veículo e somente prossegue após certificar-se de que pode fazê-lo com segurança, respeitando a prioridade de passagem.

De forma semelhante, em locais sinalizados com indicação de dar a preferência, pode-se observar se o candidato reconhece sua condição de via secundária e aguarda o momento adequado para ingressar no fluxo, sem interferir indevidamente na trajetória de quem possui prioridade.

A inobservância objetiva da sinalização, quando constatada durante o exame, poderá ensejar o registro correspondente na ficha de avaliação, conforme os critérios técnicos estabelecidos.

#### *Interseções e cruzamentos*

As interseções constituem pontos naturais de conflito no trânsito e, sempre que possível, podem integrar o trajeto do exame. Nesses locais, a observação da condução permite verificar como o candidato se aproxima do cruzamento, reduz a velocidade, verifica o fluxo transversal e adota decisões compatíveis com a segurança.

A análise não se restringe ao momento de atravessar a interseção, mas também à forma como o candidato se prepara para ela, demonstrando atenção, prudência e controle do veículo.

Condutas objetivamente verificáveis, como avançar sem observar as regras de preferência ou prosseguir de forma insegura em situações que exigem cautela, poderão refletir no registro de infrações, conforme os critérios objetivos previstos nas fichas correspondentes.

#### *Regras de preferência*

O trajeto pode incluir situações que envolvam a aplicação prática das regras de preferência entre vias. Essas situações permitem verificar se o candidato comprehende a hierarquia viária e identifica corretamente quando deve aguardar ou quando pode prosseguir, evitando decisões precipitadas que possam gerar conflito.

O descumprimento objetivo das regras de preferência, quando constatado, poderá configurar infração de trânsito tipificada no Código de Trânsito Brasileiro, devendo ser registrado conforme os critérios técnicos previstos no MBEDV.

### *Rotatórias*

As rotatórias constituem situações adequadas para avaliação, pois exigem leitura do fluxo, respeito às regras de preferência e condução previsível. Quando utilizadas no trajeto definido, a observação da condução permite verificar a forma de ingresso do candidato, a decisão de aguardar quando necessário e a clareza na saída da interseção.

A inobservância da preferência aos veículos que já circulam na rotatória ou o ingresso de forma insegura poderá ensejar o registro das infrações correspondentes, conforme os critérios objetivos estabelecidos.

### *Mudanças de faixa e deslocamentos laterais*

O trajeto pode contemplar trechos que permitam observar mudanças de faixa ou deslocamentos laterais. Essas situações possibilitam verificar se o candidato realiza a manobra de forma segura, com verificação prévia do entorno, sinalização adequada e sem interferir indevidamente no fluxo.

Quando o deslocamento ocorrer em desacordo com as normas de circulação ou de forma insegura, tal conduta poderá ser registrada objetivamente durante o exame.

### *Adequação da velocidade ao contexto*

A condução segura exige que o candidato adapte a velocidade às condições da via, do tráfego e do ambiente. O trajeto deve permitir observar se o candidato reduz a velocidade em locais que exigem maior cautela e mantém condução compatível com a segurança da circulação.

A condução em velocidade incompatível com o contexto somente configura infração quando presente situação expressamente prevista na legislação de trânsito. Nessas hipóteses, a conduta deverá ser registrada conforme os critérios objetivos estabelecidos nas fichas correspondentes.

Cabe à observação técnica verificar se a situação concreta se enquadra na hipótese legal prevista, assegurando avaliação objetiva, proporcional e compatível com os parâmetros normativos.

## **Diretrizes para o estacionamento do veículo**

Historicamente, o exame prático de direção veicular no Brasil adotou modelo avaliativo que tratava o estacionamento do veículo como prova autônoma e eliminatória, dissociada do percurso e da dinâmica real da circulação viária. Essa estrutura fragmentada, ao separar artificialmente o trajeto da chamada “baliza”, consolidou práticas avaliativas que, ao longo do tempo, mostraram-se pouco alinhadas aos princípios contemporâneos de segurança viária, proporcionalidade e gestão de riscos.

No modelo anterior, falhas relacionadas ao estacionamento, como a não conclusão da manobra em tempo previamente fixado, a necessidade de ajustes adicionais ou o contato mínimo com elementos de demarcação, eram equiparadas, em termos de gravidade e consequência avaliativa, a condutas de elevado risco à segurança viária, como transitar pela contramão de direção, avançar sinalização semafórica ou desrespeitar a prioridade de pedestres em travessias. Tal equiparação revelou-se tecnicamente inconsistente, ao atribuir peso eliminatório a situações de baixo potencial

lesivo, em detrimento de comportamentos que efetivamente concentram maior risco de sinistros graves e fatais.

A condução em velocidade incompatível, o desrespeito à sinalização de parada obrigatória, a invasão de faixas de pedestres e a circulação em sentido contrário ao fluxo representam condutas associadas a elevados índices de sinistralidade e gravidade de lesões, conforme amplamente reconhecido pela engenharia de tráfego e pelas políticas públicas de segurança viária. O estacionamento do veículo, por sua vez, é realizado em baixa velocidade, com potencial significativamente menor de dano a terceiros, o que evidencia a desproporcionalidade do rigor anteriormente adotado na avaliação dessa situação específica.

Além disso, a exigência de execução de manobras de elevada complexidade geométrica, em espaços reduzidos e com restrições artificiais de tempo e número de tentativas, afastou o exame prático da realidade cotidiana da circulação urbana. Na experiência real do condutor, o estacionamento ocorre, via de regra, ao final do deslocamento, no destino pretendido, e não como interrupção obrigatória do fluxo durante o trajeto. A imposição de parada intermediária para execução de manobra específica, desvinculada do contexto real de uso do veículo, contribuiu para elevar artificialmente os índices de reprovação, sem correspondente ganho em segurança viária. Ademais, é natural que condutores habilitados realizam ajustes ou correções pontuais ao longo da manobra em situações reais, sem representar, necessariamente, imperícia no procedimento.

A exigência, no modelo anterior de exame prático, de execução obrigatória de manobra de estacionamento em espaço reduzido, com restrições rígidas de tempo, número de tentativas e forma de execução, revelou-se ainda mais desproporcional quando aplicada a candidatos em processo inicial de habilitação. Diferentemente de condutores habilitados, o candidato não dispõe de vivência acumulada no trânsito, não experimentou a diversidade de situações reais de estacionamento urbano e ainda está consolidando habilidades básicas de condução, percepção e tomada de decisão.

Nesse contexto, a imposição de manobra reconhecida internacionalmente como de complexidade alta, típica de vagas de difícil enquadramento geométrico, distanciou-se da finalidade do exame prático, que é verificar se o candidato reúne condições mínimas para conduzir o veículo com segurança em vias públicas. Tal exigência contribuiu para a elevação artificial das taxas de reprovação, sem correlação direta com a redução de riscos relevantes à segurança viária, reforçando a necessidade de revisão do modelo avaliativo.

O objetivo, portanto, é alinhar o exame prático de direção veicular aos princípios da segurança viária baseada em risco, à realidade da circulação e à finalidade pública do processo de habilitação. A superação da lógica da “baliza”, constituída nesse arranjo de características, como restrições rígidas de tempo, número de tentativas e forma de execução, descharacterizando-a como o estacionamento usual de veículos e como prova isolada não representa a supressão da avaliação do estacionamento, mas sua adequada integração ao trajeto e ao exame único, com foco na imobilização segura do veículo, na observância da legislação de trânsito e na proporcionalidade entre conduta avaliada e impacto real sobre a segurança viária.

No modelo adotado pelo MBEDV, o estacionamento passa a ser compreendido como parte integrante do trajeto e da circulação, e não como etapa autônoma ou dissociada do processo de condução. O planejamento do estacionamento deve observar os

mesmos fundamentos técnicos, princípios de segurança viária e premissas de gestão de riscos aplicáveis às demais situações de circulação avaliadas ao longo do exame prático.

Assim como ocorre nas manobras de conversão, de parada obrigatória ou de interação em interseções, o estacionamento envolve a aplicação coordenada de habilidades cognitivas, perceptivas e operacionais. Trata-se de uma manobra com características próprias, realizada em baixa velocidade, mas que exige do condutor a leitura adequada do ambiente, a antecipação de riscos e a tomada de decisões compatíveis com as condições do local.

O estacionamento não se resume à execução mecânica de um movimento do veículo. Antes de iniciar a imobilização, o candidato deve analisar o contexto viário em que está inserido, considerando o tipo de via, o nível de circulação de veículos, a presença de pedestres e demais usuários vulneráveis, as condições de visibilidade, a sinalização existente e as restrições normativas aplicáveis ao local. Essas análises orientam a escolha da técnica mais adequada para a parada e a forma segura de executá-la, em consonância com as regras de circulação.

Em ambientes com maior circulação de pedestres, por exemplo, o estacionamento demanda atenção redobrada quanto à movimentação no entorno do veículo, inclusive em áreas de visibilidade reduzida e pontos cegos, exigindo conduta cautelosa, sinalização adequada das intenções e controle preciso do deslocamento. Esses elementos evidenciam que o estacionamento integra o conjunto de decisões e comportamentos que caracterizam a condução segura, devendo ser planejado e avaliado sob a mesma lógica que orienta o exame prático como um todo.

Ao inserir o estacionamento no fluxo natural da circulação, ao final do trajeto, e tratá-lo como uma das diversas situações de condução observáveis ao longo do percurso, o MBEDV reforça a coerência do processo avaliativo, afasta a fragmentação artificial entre etapas e assegura que a prova reflita, de forma mais fiel, as exigências reais enfrentadas pelo condutor no cotidiano do trânsito.

O encerramento do trajeto com o estacionamento do veículo pelo candidato está alinhado ao princípio da progressividade do trajeto, segundo o qual as situações avaliativas devem evoluir gradualmente em complexidade e carga emocional ao longo da prova. O estacionamento, por se tratar de manobra específica que exige maior concentração e costuma induzir níveis mais elevados de tensão no candidato, deve ser posicionado ao final do percurso, evitando que o estresse associado a essa etapa interfira negativamente no desempenho global do exame. Ademais, essa opção reflete com maior fidelidade a dinâmica real da circulação, na qual o estacionamento ocorre naturalmente ao término do deslocamento, quando o condutor alcança seu destino e finaliza a condução do veículo, reforçando a coerência do modelo avaliativo e sua aderência às situações cotidianas de uso da via pública.

O novo enquadramento avaliativo está alinhado aos princípios da gestão de riscos e da proporcionalidade, reconhecendo que o estacionamento ocorre em ambiente de baixa velocidade e apresenta potencial significativamente menor de lesividade quando comparado a outras condutas observadas ao longo do trajeto. A avaliação dessa etapa, portanto, deve guardar coerência com seu impacto real sobre a segurança viária, compondo o resultado global do exame de forma equilibrada e integrada às demais situações de condução analisadas.

No planejamento do exame prático de direção veicular, a definição do local de término do trajeto, no qual será realizado o estacionamento do veículo, constitui etapa preliminar e essencial da organização do exame. A escolha desse local deve guardar coerência com o trajeto previamente definido, com as características da via e com os princípios de segurança, previsibilidade e regularidade que orientam todo o processo avaliativo. O encerramento do percurso não pode ser tratado como elemento residual ou acessório do planejamento, devendo integrar, desde o início, a concepção do trajeto como um todo.

Na definição do local de término do trajeto, o órgão executivo de trânsito deve considerar, de forma expressa, a demanda operacional associada à realização dos exames naquele ponto. É necessário avaliar o número estimado de candidatos que encerrará o percurso no local, a disponibilidade de espaço para a parada segura dos veículos, a possibilidade de sobreposição de manobras de estacionamento e a interação entre candidatos em diferentes momentos do exame. Essa análise visa reduzir conflitos operacionais, evitar concentração excessiva de veículos e assegurar que a observação da conduta do candidato ocorra em ambiente controlado, sem exposição a riscos desnecessários decorrentes de fluxo excessivo, disputas por espaço ou interferências externas incompatíveis com a finalidade avaliativa do exame.

O local definido para o término do trajeto e para a realização do estacionamento deve estar expressamente compatível com a sinalização viária vigente, sendo vedada a escolha de pontos em que o estacionamento seja proibido ou restrito pelas normas de circulação. O órgão executivo de trânsito deve assegurar que o candidato possa realizar a imobilização do veículo em local permitido, de modo que o cumprimento das orientações transmitidas durante o exame não implique violação da sinalização ou das regras de trânsito. Essa providência é essencial para garantir previsibilidade ao candidato, coerência do procedimento avaliativo e plena observância das normas de circulação durante a realização da prova.

Conforme o Regulamento de Sinalização Viária aprovado pelo Contran, o planejamento do exame prático de direção veicular poderá contemplar diferentes tipos de estacionamento para o encerramento do trajeto, cabendo ao órgão executivo de trânsito definir, de forma justificada e compatível com as características do percurso e do local, o formato a ser adotado. O estacionamento final poderá ocorrer nas seguintes modalidades:

- I – Estacionamento paralelo ao bordo da via, também denominado estacionamento simples, realizado junto ao meio-fio ou limite lateral da pista de rolamento;
- II – Estacionamento em ângulo, incluindo o estacionamento perpendicular ou oblíquo ao bordo da via, obrigatoriamente em vagas devidamente demarcadas por sinalização horizontal; ou
- III – Estacionamento em áreas isoladas, ou seja, fora da pista de rolamento, tais como bolsões, recuos, áreas específicas ou espaços destinados exclusivamente à parada e estacionamento de veículos, desde que compatíveis com a sinalização e com a finalidade do exame.

A escolha do tipo de estacionamento deve integrar o planejamento do trajeto como um todo, observando-se as condições de segurança, previsibilidade e regularidade do exame, sem prejuízo da observância das normas de circulação e da adequada avaliação da conduta do candidato.

O estacionamento paralelo deverá ocorrer em trecho retilíneo da via, sendo vedada sua realização em curvas ou segmentos com raio de curvatura que comprometa a previsibilidade da manobra.

No planejamento do estacionamento paralelo, o órgão executivo de trânsito deverá assegurar que o espaço disponibilizado esteja compatível com o nível de demanda cognitiva e operacional admitido para o exame prático. Para esse fim, o planejamento do local de parada passa a considerar três conceitos técnicos fundamentais: vaga útil, zona de tolerância longitudinal e trecho total livre.

A vaga útil corresponde ao espaço efetivo destinado à imobilização do veículo, uma zona alvo para que o veículo estacione ao final da manobra. A zona de tolerância longitudinal consiste no espaço adicional livre de obstáculos, localizado de forma contígua à vaga útil, destinado a reduzir a complexidade da manobra e ampliar a margem de segurança, afastando a caracterização de estacionamento como manobra de precisão. O trecho total livre resulta da soma da vaga útil com a eventual zona de tolerância longitudinal e representa a extensão mínima de via que deverá estar disponível e desobstruída para a realização do estacionamento.

Com base nesses parâmetros, o MBEDV estabelece, exclusivamente para fins de formação e avaliação de condutores, a classificação dos níveis de demanda cognitiva e operacional aplicáveis ao estacionamento paralelo ao bordo da via.

No Nível Normal de Demanda Cognitiva e Operacional, a vaga útil deverá ter largura e comprimento iguais às respectivas dimensões do veículo utilizado, acrescidas de 50% (cinquenta por cento). Esse acréscimo aplica-se de forma uniforme tanto ao comprimento quanto à largura da vaga útil. A zona de tolerância longitudinal deverá corresponder ao comprimento do veículo acrescido de, no mínimo, 30% (trinta por cento), distribuída antes e/ou após a vaga útil, mantendo a mesma largura desta. O trecho total livre resultante dessa configuração assegura margem adequada para a imobilização segura do veículo, afastando a exigência de manobra de precisão e preservando a proporcionalidade da avaliação em relação ao risco efetivamente envolvido no estacionamento em via pública.

No Nível Alto de Demanda Cognitiva e Operacional, a vaga útil deverá ter largura e comprimento correspondentes às dimensões do veículo utilizado, acrescidas de percentual igual ou superior a 25% (vinte e cinco por cento) e inferior a 50% (cinquenta por cento), inexistindo zona de tolerância longitudinal. Essa configuração implica exigência significativa de planejamento espacial, controle de trajetória e coordenação motora, caracterizando situação de complexidade elevada, compatível com contextos de treinamento prático e desenvolvimento progressivo de habilidades, mas não com a finalidade avaliativa do exame prático de direção veicular.

No Nível Avançado de Demanda Cognitiva e Operacional, a vaga útil deverá ter largura e comprimento iguais ou inferiores às dimensões do veículo, acrescidas de percentual inferior a 25% (vinte e cinco por cento), inexistindo zona de tolerância longitudinal. Nessa condição, a imobilização segura do veículo exige elevado grau de precisão espacial, múltiplos ajustes de manobra e alta carga cognitiva, sendo reconhecida tecnicamente como situação de manobra altamente complexa. Esse nível é incompatível com a avaliação no exame prático de direção veicular, devendo restringir-se a contextos pedagógicos avançados, de aperfeiçoamento e experiência continuada do condutor.

Para fins do exame prático de direção veicular, o estacionamento paralelo ao bordo da via deverá enquadrar-se exclusivamente no Nível Normal de Demanda Cognitiva e Operacional, sendo vedada a exigência de situações classificáveis como Nível Alto ou Nível Avançado. Essa diretriz assegura que a avaliação do candidato esteja alinhada à realidade da circulação, à proporcionalidade do risco envolvido e à finalidade pública do processo de habilitação, sem prejuízo da qualidade técnica do exame.

Os níveis estabelecidos neste Manual não se destinam à regulação urbanística, ao dimensionamento de vagas para gestão de tráfego ou à aplicação em projetos de engenharia viária em geral. Trata-se de referencial técnico específico para o contexto de formação e avaliação de condutores, aplicável tanto ao planejamento dos exames quanto à orientação das aulas práticas de direção veicular, de modo a promover coerência entre o processo formativo e o processo avaliativo.

Nos casos de estacionamento em ângulo, incluindo o estacionamento perpendicular ou oblíquo ao bordo da via, bem como no estacionamento em áreas isoladas fora da pista de rolamento, as vagas destinadas ao encerramento do trajeto deverão observar integralmente as dimensões, formatos e critérios estabelecidos no Regulamento de Sinalização Viária aprovado pelo CONTRAN. Para fins de segurança e regularidade do exame, recomenda-se que as vagas adjacentes àquela destinada ao candidato permaneçam desocupadas durante a realização da prova, de modo a evitar riscos desnecessários de colisão, interferências externas ou restrições artificiais à manobra, sem prejuízo da adequada avaliação da conduta do candidato quanto ao cumprimento das normas de circulação e de estacionamento.

Com esse conjunto de diretrizes, o MBEDV promove a requalificação técnica do encerramento do trajeto, integrando o estacionamento ao exame único como componente natural da circulação em via pública e estabelecendo parâmetros objetivos de planejamento e execução compatíveis com a segurança, a previsibilidade e a isonomia. Ao ancorar o procedimento em critérios proporcionais ao risco efetivamente envolvido e alinhados às normas de circulação, o Manual reforça um modelo avaliativo mais exigente e preciso na observação dos comportamentos que impactam diretamente a segurança viária, sem introduzir condicionantes artificiais ou desnecessários em situações de baixa potencialidade lesiva. Dessa forma, assegura-se que o término do exame cumpra sua finalidade pública: verificar, de maneira técnica e coerente, a capacidade do candidato de concluir a condução e imobilizar o veículo com segurança, em condições reais de circulação.

## **Das vedações**

A definição do trajeto do exame de direção veicular deve observar, de forma expressa, a vedação à criação de percursos concebidos para induzir o erro do candidato ou para impor dificuldades artificiais dissociadas da finalidade do exame. Não é admissível a adoção de trajetos ou situações intencionalmente estruturadas como armadilhas, com o objetivo de elevar indevidamente o grau de reprovação ou de submeter o candidato a desafios desproporcionais e incompatíveis com a avaliação da condução segura em vias públicas.

O trajeto deve permitir a observação do comportamento do candidato em situações representativas da circulação cotidiana, afastando práticas avaliativas que privilegiam a surpresa, a complexidade excessiva ou a exploração de fragilidades pontuais do ambiente viário. A avaliação deve concentrar-se na forma como o candidato reconhece

riscos, toma decisões e interage com os demais usuários da via, e não na superação de obstáculos artificialmente concebidos ou de situações excepcionais que não refletem o uso ordinário da via pública.

Nesse sentido, a vedação a trajetos artificiais desdobra-se em critérios técnicos objetivos que devem orientar o planejamento do exame, de modo a evitar a exposição do candidato a riscos desnecessários, situações atípicas ou contextos operacionais incompatíveis com a finalidade avaliativa do exame prático de direção veicular.

É vedada, assim, a inclusão no trajeto de vias ou segmentos classificados como vias de trânsito rápido, rodovias ou trechos com características equivalentes, nos quais as velocidades regulamentadas, os fluxos predominantes e a dinâmica de circulação não se mostram compatíveis com a realização segura de exames práticos de direção veicular. Da mesma forma, deve ser evitada a utilização de trechos com obras em andamento, desvios provisórios, sinalização temporária instável ou intervenções viárias que alterem de forma significativa a previsibilidade da circulação.

Não devem integrar o trajeto áreas com elevada concentração de operações de carga e descarga, zonas logísticas, centros de abastecimento ou trechos em que a dinâmica operacional envolva circulação frequente de veículos pesados realizando manobras complexas, especialmente quando tais condições não sejam essenciais para a observação de condutas relevantes à segurança viária do candidato.

Também é vedada a inclusão de passagens por túneis, pontes, viadutos, passagens em desnível ou outras obras de arte especiais que ampliem de forma desnecessária o nível de risco do exame ou dificultem a adequada observação do comportamento do candidato, bem como a travessia de cruzamentos rodoviários ou ferroviários, em razão da complexidade operacional e do potencial elevado de risco envolvido.

O planejamento do trajeto deve evitar, ainda, a condução do candidato a ruas sem saída ou trechos que imponham, de forma compulsória, a realização de manobras específicas para retorno ou reorientação do veículo, quando tais manobras não decorram naturalmente da lógica da circulação. A imposição de situações dessa natureza configura artificialismo avaliativo e não contribui para a aferição das competências essenciais de condução segura em vias públicas.

No que se refere ao encerramento do trajeto, é vedada a definição de locais de estacionamento que configurem situações de manobra de elevada complexidade cognitiva e operacional, bem como a exigência de parada em espaços incompatíveis com os parâmetros técnicos estabelecidos neste Manual. Igualmente, não é admissível a escolha de locais em que o estacionamento seja proibido ou restrito pela sinalização viária, de modo a evitar que o candidato seja induzido a descumprir normas de circulação para atender às orientações do preposto responsável pelo acompanhamento do exame.

De forma geral, o planejamento do trajeto deve afastar qualquer configuração que privilegie a surpresa, a dificuldade excessiva ou a exploração de situações excepcionais, devendo concentrar-se na observação de comportamentos relevantes para a segurança viária, em ambientes previsíveis, tecnicamente justificados e compatíveis com a realidade cotidiana da circulação.

## Da análise da demanda

O planejamento do trajeto deve ainda levar em conta os horários de realização das provas e o comportamento do tráfego local nesses períodos. As variações de fluxo, intensidade e perfil da circulação ao longo do dia podem alterar significativamente as condições de risco e a dinâmica da condução, devendo ser consideradas de modo a assegurar que o exame ocorra em condições previsíveis, seguras e compatíveis com a observação adequada do comportamento do candidato.

O planejamento do trajeto deve contemplar, igualmente, a gestão da demanda pelos exames de direção veicular como elemento central da organização do processo avaliativo. O órgão executivo de trânsito deve estimar, de forma realista, o volume de candidatos a serem atendidos, a capacidade operacional disponível, o número de comissões e equipes envolvidas e a duração média dos exames, de modo a estruturar o serviço de forma eficiente, regular e compatível com os direitos assegurados aos candidatos.

A adequada gestão da demanda contribui para a redução de situações de pressão operacional, improvisação e acúmulo excessivo de exames em determinados períodos, fatores que podem comprometer tanto a segurança da realização quanto a qualidade da avaliação. O dimensionamento inadequado da demanda pode gerar atrasos, concentração excessiva de veículos e candidatos, interferências externas indevidas e condições adversas à observação técnica do comportamento do condutor.

Em especial, o planejamento deve considerar a possibilidade de realização de nova tentativa no mesmo dia, nos casos previstos na regulamentação vigente, inclusive sem a cobrança de taxas adicionais, quando houver disponibilidade operacional. A organização do trajeto, dos horários e da estrutura de atendimento deve permitir, sempre que possível, a absorção dessa demanda adicional, sem prejuízo da segurança, da regularidade e da qualidade do exame.

A gestão da demanda deve, ainda, buscar assegurar tratamento isonômico aos candidatos, evitando variações injustificadas nas condições de realização do exame em razão de congestionamentos operacionais, atrasos excessivos ou mudanças abruptas no ambiente de circulação decorrentes de planejamento insuficiente.

Ao incorporar esses elementos ao planejamento do trajeto, o órgão executivo de trânsito assegura que o exame de direção veicular seja realizado de forma técnica, justa e alinhada à finalidade pública da avaliação, fortalecendo a previsibilidade, a eficiência administrativa e a legitimidade do processo de habilitação, e evitando distorções históricas associadas à organização inadequada da demanda.

## Dos protocolos de contingência

O planejamento do trajeto do exame de direção veicular deve contemplar, de forma expressa, a definição de protocolos operacionais de contingência para resposta a situações de risco que possam surgir antes ou durante a realização das provas. A gestão de riscos aplicada ao planejamento não se limita à identificação de perigos potenciais, e na antecipação de cenários adversos, mas deve abranger também a previsão de medidas e condutas a serem adotadas diante de circunstâncias que comprometam a segurança do exame ou das pessoas envolvidas.

Os protocolos operacionais devem orientar a atuação das equipes responsáveis pela realização do exame em situações que afetem as condições normais de execução da prova, incluindo eventos supervenientes de natureza climática, ambiental, operacional ou de segurança pública, entre outros fatores externos que possam elevar o nível de risco. A definição prévia dessas condutas contribui para a tomada de decisões consistentes, técnicas e proporcionais, reduzindo a necessidade de improvisação no momento da ocorrência.

O planejamento deve prever alternativas operacionais compatíveis com a preservação da segurança viária e dos direitos dos candidatos, tais como a adoção de trajetos alternativos previamente analisados, a suspensão temporária da realização dos exames, a realocação dos candidatos para outros horários ou locais, ou a remarcação da prova, conforme a gravidade da situação e a capacidade operacional do órgão executivo de trânsito.

Esses protocolos devem estar alinhados aos princípios da segurança, da razoabilidade e da eficiência administrativa, assegurando que eventuais medidas adotadas não exponham os envolvidos a riscos adicionais nem imponham prejuízos indevidos aos candidatos. A gestão adequada dessas situações deve buscar equilíbrio entre a continuidade do serviço público e a preservação da integridade física e da segurança viária.

Cabe ao órgão executivo de trânsito assegurar que os protocolos operacionais definidos no planejamento do trajeto sejam devidamente comunicados e compreendidos pelas equipes envolvidas na realização do exame, incluindo examinadores, comissões, prepostos e demais agentes de apoio. A clareza quanto às condutas esperadas em situações de risco fortalece a governança do processo, a previsibilidade das decisões e a confiança dos candidatos no procedimento avaliativo.

Ao incorporar protocolos operacionais de resposta a riscos no planejamento do trajeto, o órgão executivo de trânsito reforça a maturidade institucional do processo de exame de direção veicular, reduz vulnerabilidades, protege vidas e assegura que a realização das provas ocorra de forma segura, organizada e compatível com a finalidade pública do exame.

## Boas práticas de planejamento do exame

Recomenda-se que o planejamento do exame prático de direção veicular seja orientado por boas práticas amplamente reconhecidas na gestão pública, na engenharia de tráfego e na formulação de políticas de segurança viária, de modo a assegurar coerência técnica, previsibilidade institucional e alinhamento com os objetivos do processo de habilitação. As boas práticas aqui indicadas não constituem rol exaustivo, devendo ser compreendidas como referenciais que contribuem para a qualificação contínua do planejamento e da execução dos exames.

Entre as boas práticas recomendáveis, destaca-se a adoção de planejamento fundamentado em dados e evidências. O órgão executivo de trânsito deve utilizar informações históricas relativas aos exames realizados, aos índices de aprovação e reprovação, às ocorrências registradas durante as provas, bem como aos dados de sinistros de trânsito na região, de modo a orientar decisões quanto à definição de trajetos, horários, locais de estacionamento e protocolos operacionais. A análise sistemática desses dados contribui para identificar padrões, corrigir distorções e aprimorar continuamente o processo avaliativo.

É igualmente recomendável a realização de análises e inspeções técnicas in loco antes da definição ou revisão dos trajetos e locais de realização do exame. A avaliação presencial das condições da via, da sinalização, do entorno, do comportamento do tráfego e dos fatores de risco permite validar, na prática, as escolhas realizadas no planejamento e reduzir a dependência exclusiva de análises teóricas ou documentais. A participação de equipes técnicas, examinadores e profissionais com conhecimento da realidade local fortalece a qualidade dessas avaliações.

O planejamento deve incorporar mecanismos de monitoramento e melhoria contínua, adotando lógica cíclica de avaliação, ajuste e aperfeiçoamento. A definição do trajeto e dos procedimentos não deve ser encarada como decisão estática ou definitiva, mas como processo dinâmico, sujeito a revisões periódicas à luz da experiência acumulada, das mudanças no ambiente viário e da evolução das diretrizes nacionais. A aplicação de ciclos de melhoria, com revisão sistemática dos resultados, reforça a eficiência, a legitimidade e a aderência do exame à finalidade pública que o orienta.

Como boa prática adicional, recomenda-se o intercâmbio institucional e o compartilhamento de experiências entre os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. A observação de soluções adotadas em outras unidades da Federação, a troca de informações sobre modelos de planejamento, organização operacional e gestão de riscos contribuem para a difusão de práticas bem-sucedidas e para a redução de assimetrias injustificáveis no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito.

Nesse mesmo sentido, é recomendável a manutenção de canais permanentes de articulação e diálogo institucional com o órgão máximo executivo de trânsito da União. O alinhamento contínuo entre os órgãos executivos locais e a SENATRAN contribui para assegurar a coerência nacional do processo de habilitação, prevenir interpretações divergentes das diretrizes estabelecidas e permitir que a política pública seja aprimorada a partir da realidade observada na ponta. Essa interlocução fortalece tanto a atuação dos órgãos locais quanto a capacidade do órgão central de avaliar, orientar e aperfeiçoar o modelo nacional.

Ao adotar essas boas práticas de planejamento, os órgãos executivos de trânsito reforçam a governança do exame prático de direção veicular, qualificam a tomada de decisão administrativa e asseguram que o processo avaliativo se mantenha técnico, transparente, alinhado à política nacional de trânsito e orientado, de forma permanente, à promoção da segurança viária e do interesse público.

## Dos procedimentos para a realização do exame

A realização do exame prático de direção veicular constitui etapa formal do processo de habilitação e deve observar rito administrativo padronizado, previsível e transparente, assegurando igualdade de condições entre os candidatos e a observância dos princípios que regem a administração pública e a segurança viária.

Os procedimentos descritos neste capítulo têm por finalidade orientar a execução do exame, disciplinando as etapas preparatórias, os atos formais de início, condução e encerramento da prova, bem como as atribuições operacionais dos agentes envolvidos. Este capítulo não trata dos critérios de avaliação, da atribuição de pontuação ou da decisão quanto ao resultado do exame, matérias que são objeto de capítulo específico deste Manual.

A realização do exame deve ocorrer em conformidade com o planejamento previamente definido pelo órgão executivo de trânsito competente, especialmente quanto ao trajeto, aos locais de início e término, à organização operacional e aos protocolos de segurança, assegurando que o exame transcorra em ambiente controlado, seguro e compatível com a observação adequada do comportamento do candidato.

## Preparação institucional para a realização do exame

Compete ao órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pela aplicação do exame assegurar, previamente à sua realização, todas as condições institucionais, operacionais e logísticas necessárias ao regular funcionamento do processo avaliativo.

A preparação institucional compreende, entre outros aspectos, a organização do local de realização dos exames, a disponibilidade de infraestrutura adequada, a definição das equipes envolvidas, a designação das comissões de exame de direção veicular e dos prepostos responsáveis pelo acompanhamento dos candidatos durante a prova.

O órgão executivo de trânsito deve assegurar que os procedimentos de organização e apoio à realização do exame sejam executados por servidores ou colaboradores devidamente autorizados, observadas as normas vigentes, de modo a garantir fluidez operacional, segurança dos envolvidos e respeito aos direitos dos candidatos.

Cabe ainda ao órgão assegurar que os sistemas informatizados necessários ao registro dos exames estejam operacionais, bem como que as informações relativas aos candidatos, às comissões designadas e aos veículos utilizados estejam previamente verificadas e disponíveis, evitando atrasos, inconsistências ou prejuízos à regularidade do exame.

## Obrigações do candidato

O candidato somente poderá submeter-se ao exame prático de direção veicular após o cumprimento integral dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis, devidamente registrados nos sistemas oficiais do órgão executivo de trânsito.

É dever do candidato comparecer ao local de realização do exame no horário previamente agendado, portando documento oficial de identificação e observando as orientações gerais fornecidas pelo órgão de trânsito quanto à organização do atendimento e à ordem de chamada.

O candidato deve apresentar-se em condições físicas, cognitivas e emocionais compatíveis com a realização do exame, abstendo-se de condutas que comprometam sua segurança ou a de terceiros, inclusive o uso de substâncias que possam alterar suas capacidades psicomotoras, o que inclui o uso de medicações que produzam tais efeitos.

Constitui obrigação do candidato observar os procedimentos preliminares estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito, aguardar sua convocação para a realização do exame e respeitar as orientações transmitidas pelos servidores ou colaboradores responsáveis pela organização do processo, mantendo comportamento compatível com a natureza pública e administrativa do procedimento.

## Organização da chamada e procedimentos preliminares

A organização da chamada dos candidatos e o encaminhamento para a realização do exame constituem atribuições operacionais do órgão executivo de trânsito, não se confundindo com as competências da Comissão de Exame de Direção Veicular, cuja atuação se restringe à avaliação do desempenho do candidato.

Compete ao órgão definir os mecanismos de organização da ordem de atendimento, podendo adotar sistemas de senhas, listas, chamadas nominais ou outros procedimentos administrativos.

A ordem de chamada dos candidatos para a realização do exame deve observar, como regra, a sequência decorrente do agendamento previamente efetuado, assegurando previsibilidade, isonomia e transparência no atendimento. Não são admitidas alterações arbitrárias na ordem de realização dos exames, devendo eventuais ajustes operacionais ocorrer apenas por motivo justificado e de forma transparente, sem prejuízo aos direitos dos candidatos.

Quando, por razões excepcionais de ordem operacional ou organizacional, for necessária a alteração pontual da ordem de chamada, tal medida deverá ser adotada de maneira objetiva, impessoal e, sempre que possível, com ciência e anuêncio dos candidatos diretamente envolvidos, vedada qualquer forma de favorecimento, discricionariedade indevida ou quebra da igualdade de condições entre os participantes do exame.

O encaminhamento do candidato para o exame deve ocorrer de forma ordenada, evitando aglomerações, conflitos operacionais ou exposição a riscos desnecessários. O órgão pode, para esse fim, utilizar servidores ou colaboradores autorizados para orientar o deslocamento dos candidatos até o local de início da prova.

Antes do ingresso do candidato no veículo destinado à realização do exame, devem ser observados os procedimentos administrativos necessários para confirmar sua identidade, verificar a regularidade do exame e assegurar que o candidato seja corretamente vinculado à comissão responsável pela avaliação, preservando a rastreabilidade e a segurança jurídica do processo.

O veículo destinado à realização do exame prático de direção veicular deverá estar previamente posicionado no local definido pelo órgão executivo de trânsito para o início da prova, em condições regulares de circulação e segurança, de modo a permitir o embarque do candidato de forma adequada e sem exposição a riscos desnecessários.

O veículo utilizado no exame prático de direção veicular poderá possuir qualquer tipo de transmissão, manual ou automática, e poderá ser equipado com todos os dispositivos regulares previstos ou autorizados pela legislação de trânsito, desde que esteja em conformidade com as exigências regulamentares aplicáveis à categoria pretendida e em condições regulares de circulação.

Quando o veículo utilizado no exame for disponibilizado pelo órgão executivo de trânsito, caberá a este assegurar que o veículo esteja regular e previamente estacionado no local de início do exame, em conformidade com as normas de circulação, devidamente sinalizado e em condições de uso, antes do encaminhamento do candidato.

Quando o veículo utilizado no exame for disponibilizado pelo próprio candidato, a responsabilidade pelo seu deslocamento até o local de início da prova caberá ao candidato, observadas as restrições legais quanto à condução do veículo antes do início formal do exame. Em nenhuma hipótese o candidato poderá conduzir o veículo desacompanhado até o local de início do exame, antes da autorização formal para a realização da prova.

O deslocamento do veículo disponibilizado pelo candidato até o ponto de início do exame deverá ocorrer por uma das seguintes formas:

I – mediante condução por instrutor de trânsito devidamente autorizado, hipótese em que o candidato poderá conduzir o veículo exclusivamente sob acompanhamento do instrutor, nos termos da autorização para aprendizagem prevista na legislação vigente; ou

II – mediante condução por pessoa devidamente habilitada na categoria correspondente ao veículo, que não seja o candidato, responsável por posicionar o veículo no local indicado pelo órgão executivo de trânsito.

O veículo deverá estar estacionado de forma regular no ponto de início do exame, respeitando a sinalização viária, as normas de circulação e as condições de segurança, sendo vedado o início da prova com o veículo parado em local inadequado, irregular ou que comprometa o embarque seguro do candidato ou a fluidez do tráfego.

A atuação do preposto designado limita-se à verificação visual e funcional mínima necessária para o início do exame, não se caracterizando, em nenhuma hipótese, como vistoria veicular. Não poderão ser exigidos documentos, testes técnicos, medições ou quaisquer procedimentos próprios de inspeção ou fiscalização.

O órgão ou entidade executivo de trânsito poderá realizar consultas sistêmicas ao Registro Nacional de Veículos, para verificação das informações necessárias, inclusive, com relação ao cumprimento dos limites de idade veicular previstos no art. 154, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro.

Quando houver restrição médica registrada, o veículo deverá estar compatível com as adaptações necessárias ao candidato, de modo a assegurar a condução segura durante a avaliação.

Antes do início do exame, deverão ser verificadas as condições ambientais existentes no local da prova. Caso seja constatada condição evidente que comprometa imediatamente a segurança da condução, o exame não deverá ser iniciado. Seu início somente se dará quando as condições de clima e tempo permitirem a condução segura do veículo e a adequada observação do comportamento do candidato. Constituem-se condições adversas de clima que impedem a execução do exame, dentre outras, chuva intensa, ventos fortes, granizo, alagamentos ou situações semelhantes. A avaliação dessas condições compete ao preposto designado, devendo observar critérios de razoabilidade e segurança, além dos protocolos de contingência definidos na fase de planejamento.

As ocorrências que impeçam o início do exame deverão ser registradas de forma sucinta, para fins de controle e acompanhamento administrativo.

A não realização do exame nas hipóteses previstas não caracteriza reprovação do candidato, devendo a avaliação ser reagendada gratuitamente conforme a

organização do órgão ou entidade executivo de trânsito. A gratuidade para o reagendamento não se aplica caso ele seja decorrente de impedimentos do veículo apresentado pelo candidato para a realização do exame.

Somente após a confirmação de que o candidato, o veículo e o ambiente atendem às condições mínimas estabelecidas neste manual, a Comissão poderá autorizar o início do exame prático de direção veicular.

Concluído o posicionamento do veículo, o candidato será encaminhado para o ingresso no veículo, caso já não esteja nele, e para a realização dos procedimentos iniciais previstos neste Manual, momento a partir do qual se dará a preparação formal para o início do exame prático de direção veicular.

## Procedimentos iniciais no veículo

O ingresso do candidato no veículo destinado à realização do exame marca a transição entre os procedimentos administrativos preliminares e o início efetivo da prova prática de direção veicular. Essa etapa deve ser conduzida de forma padronizada, clara e segura, assegurando que todos os envolvidos compreendam seus papéis e que o exame se desenvolva em ambiente de previsibilidade e controle.

Antes do início do exame, o agente responsável pelo acompanhamento do candidato durante a prova deverá identificar-se de forma clara, informando sua condição funcional, seja como integrante da comissão de exame de direção veicular ou como preposto autorizado pelo órgão executivo de trânsito, quando aplicável. Essa identificação contribui para a transparência do procedimento e para a adequada compreensão, pelo candidato, das atribuições de cada ator envolvido.

O candidato deverá ser orientado a ingressar no veículo de maneira segura e a posicionar-se corretamente no posto de condução. Antes da partida, cabe ao candidato realizar os ajustes necessários ao uso do veículo, tais como regulagem do banco, do encosto, dos retrovisores e do cinto de segurança, observadas as normas de circulação e as condições de segurança. Esses ajustes integram a preparação para a condução e devem ser realizados sem interferência indevida por parte do preposto. O candidato deve ser orientado a desligar seu aparelho celular e guardá-lo em local seguro, que não comprometa sua capacidade de dirigir.

Compete ao preposto responsável pelo acompanhamento verificar, de forma objetiva, se o candidato se encontra em condições de iniciar o exame, reportando à Comissão de Exame de Direção Veicular ocorrências que impeçam o início do exame. Essa verificação não se confunde com avaliação de desempenho, constituindo procedimento operacional destinado exclusivamente a assegurar a regularidade e a segurança da prova.

Quando o veículo utilizado no exame for disponibilizado pelo candidato, devem ser observadas previamente as condições de regularidade e segurança exigidas pela legislação de trânsito, inclusive quanto à documentação, aos equipamentos obrigatórios e ao estado geral de funcionamento. Eventuais inconsistências que impeçam a realização segura do exame devem ser comunicadas antes do início da prova, cabendo ao órgão executivo de trânsito adotar as providências cabíveis.

## Condução do exame ao longo do trajeto

Concluídos os procedimentos iniciais e verificada a adequação das condições para a condução, o preposto perguntará ao candidato se está pronto para iniciar o exame. Em caso afirmativo, ele deverá comunicar de forma clara e objetiva ao candidato o momento de início do exame, a partir do qual passam a ser observadas todas as condutas de direção no trajeto previamente definido. A comunicação do início do exame deve ser inequívoca, de modo a evitar dúvidas quanto ao marco inicial da prova prática.

Constituem condições indispensáveis para o início formal do exame:

- I – a identificação válida do candidato, sempre que solicitada;
- II – a confirmação de que o veículo atende às condições legais e operacionais para circulação e realização do exame;
- III – o correto posicionamento do veículo em local permitido e seguro da via; e
- IV – a presença do preposto responsável pelo acompanhamento do exame.

Quando adotado o monitoramento eletrônico como instrumento de suporte à avaliação do exame de direção veicular, os registros gerados por tais sistemas deverão ser considerados exclusivamente para fins avaliativos a partir do início formal da prova, devidamente comunicado ao candidato. Registros, imagens, dados ou informações produzidos antes da comunicação inequívoca do início do exame integram os procedimentos preparatórios e preliminares, não podendo ser utilizados para fins de avaliação do desempenho do candidato ou para a atribuição de resultado no exame prático.

Nessa hipótese, o preposto deverá informar previamente ao candidato que o exame será realizado com apoio de sistemas de registro eletrônico, esclarecendo que as imagens e demais dados coletados destinam-se exclusivamente às finalidades institucionais do exame, em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGPD, estando protegidos por Lei. Eventual acesso a registros, imagens ou informações produzidas durante o exame somente poderá ser solicitado pelo candidato após o seu término, mediante requerimento administrativo formal dirigido ao órgão executivo de trânsito competente, observados os procedimentos, prazos e limitações legais, não cabendo ao preposto, aos examinadores ou aos agentes envolvidos na realização do exame a disponibilização direta desses registros.

Os procedimentos preliminares e preparatórios à realização do exame prático de direção veicular destinam-se a verificar condições mínimas de legalidade, segurança e regularidade para o início da prova. A inobservância desses procedimentos deve ser tratada de forma distinta, conforme a natureza da irregularidade constatada, distinguindo-se as situações que impedem o início do exame daquelas que, embora configurando infração de trânsito, podem ser objeto de registro e pontuação no curso da avaliação, sem prejuízo da continuidade da prova.

Não deverá ser autorizado o início do exame prático quando verificada situação que caracterize impedimento legal ou infração de natureza continuada, isto é, cuja permanência inviabilize a condução regular do veículo. Enquadram-se nessa hipótese, entre outras, a constatação de sinais de ingestão de álcool ou substância psicoativa, ou a utilização de veículo que não atenda às condições mínimas exigidas pela

legislação de trânsito. Nessas situações, o exame não será iniciado, devendo ser adotadas as providências administrativas cabíveis, inclusive a substituição do veículo ou o reagendamento da prova, quando aplicável.

Por outro lado, a inobservância de procedimentos preliminares que configurem infração de trânsito não continuada, passível de correção imediata, não impede o início do exame, devendo ser tratada no âmbito da avaliação do desempenho do candidato. Nesses casos, a infração deverá ser devidamente registrada para fins de pontuação, sendo assegurado, previamente à movimentação do veículo, o saneamento da irregularidade que comprometa a segurança da condução.

A título exemplificativo, a ausência de utilização do cinto de segurança pelo candidato, embora constitua infração de trânsito, não configura impedimento absoluto ao início do exame. Constatada tal situação no momento inicial da condução, o preposto deverá determinar a imediata imobilização do veículo, orientar o candidato a regularizar a condição de segurança e proceder ao registro da infração correspondente. Após a correção, o exame prosseguirá normalmente, com a pontuação já atribuída à conduta observada.

Durante a realização do exame prático de direção veicular, caberá ao preposto acompanhar o candidato no interior do veículo, prestando suporte à execução da prova e atuando como elo operacional entre o percurso previamente planejado, a condução realizada pelo candidato e a Comissão de Exame de Direção Veicular.

Compete ao preposto indicar, de forma clara, objetiva e tempestiva, o trajeto a ser seguido pelo candidato, conforme previamente definido pelo órgão executivo de trânsito. As orientações devem ser transmitidas com antecedência suficiente para permitir a compreensão e a execução segura da manobra, vedada a emissão de comandos de última hora, ambíguos ou capazes de surpreender o candidato.

Da mesma forma, é vedada a utilização de comandos ou situações intencionalmente concebidas como “pegadinhas”, destinadas a induzir o erro do candidato ou a criar artificialmente condições de reprovação. O exame deve avaliar a capacidade de dirigir com segurança em situações reais da via, e não a habilidade de reagir a ordens ambíguas ou contraditórias.

A indicação do trajeto deve limitar-se exclusivamente às direções necessárias ao deslocamento, tais como conversões, retornos ou mudanças de sentido, não cabendo ao preposto orientar o cumprimento de normas de circulação já claramente sinalizadas na via ou previstas na legislação de trânsito. A observância das regras de circulação constitui dever do candidato.

Durante o percurso, o preposto deve restringir sua comunicação ao estritamente necessário para a orientação do trajeto e para a preservação da segurança da prova, evitando comentários, advertências desnecessárias, manifestações avaliativas ou qualquer forma de indução de comportamento. A condução do veículo, a observância da sinalização, a interação com os demais usuários da via e a tomada de decisões cabem exclusivamente ao candidato.

Sem prejuízo da neutralidade exigida, o preposto deverá manter atenção permanente às condições da via e ao comportamento do candidato, com foco na identificação de situações que possam representar risco à segurança do exame, do próprio candidato ou de terceiros. Essa atuação preventiva não se confunde com avaliação do

desempenho, destinando-se exclusivamente à gestão de riscos durante a realização da prova.

A qualquer tempo durante a realização do exame, constatada situação que comprometa a segurança da condução ou configure irregularidade passível de correção imediata, o preposto poderá determinar a imobilização do veículo, orientando o candidato a sanar a irregularidade antes da retomada da prova. Essa intervenção não implica, por si só, interrupção definitiva do exame, devendo a conduta observada ser registrada para fins de avaliação, quando aplicável.

É vedado ao preposto intervir diretamente na condução do veículo, assumir o controle dos comandos, corrigir manobras em execução ou orientar tecnicamente a forma de dirigir. Qualquer intervenção direta somente será admissível em situações excepcionais de risco iminente, com o objetivo exclusivo de evitar sinistro ou dano às pessoas, hipótese em que o exame deverá ser interrompido e as providências cabíveis adotadas.

Durante a realização do estacionamento ao final do trajeto, o candidato é livre para empregar a técnica que julgar mais adequada à imobilização segura do veículo, podendo utilizar movimentos progressivos, ajustes sucessivos de posicionamento e manobras complementares, inclusive com o uso da marcha à ré, desde que observadas as normas de circulação, a sinalização viária e as condições de segurança do local. Não se exige a execução do estacionamento em um único movimento contínuo, tampouco a adoção de técnica específica, sendo relevante, para fins do exame, o resultado final consistente na parada regular e segura do veículo.

Dirigir não se resume ao controle mecânico do veículo, exigindo atenção contínua ao ambiente viário e à dinâmica da circulação. Durante a realização do exame, a observação da condução deve considerar se o candidato demonstra capacidade de perceber o que ocorre ao redor, compreender o comportamento dos demais usuários da via e identificar situações que possam gerar conflito ou risco.

A percepção do trânsito manifesta-se na forma como o candidato observa o entorno, interpreta a sinalização e ajusta sua condução às condições encontradas. Trata-se de comportamento essencial, pois antecede e orienta todas as demais decisões durante a direção.

Ao longo do trajeto, deve-se verificar se o candidato mantém atenção ativa e consciência do ambiente em que está inserido, e não apenas reações tardias aos acontecimentos. A leitura adequada do ambiente envolve reconhecer mudanças no fluxo, identificar a aproximação de outros veículos, perceber a presença de pedestres, ciclistas ou motociclistas e compreender as características da via.

Esses comportamentos tornam-se objetivamente observáveis, por exemplo, na atenção à sinalização vertical e horizontal, no reconhecimento das regras de preferência, na identificação de situações que exigem redução de velocidade ou parada e na adoção de condutas compatíveis com o cenário viário.

A ausência dessa percepção pode materializar-se em condutas inadequadas, como o desrespeito à sinalização ou a não observância de usuários vulneráveis, situações que poderão ensejar o registro objetivo de infrações, conforme os critérios previstos nas fichas de avaliação.

A análise desse comportamento deve considerar a consistência da condução ao longo do trajeto, e não um único ato isolado, verificando-se se o candidato antecipa situações antes que se transformem em conflito.

A observação da tomada de decisão deve considerar o contexto concreto enfrentado pelo candidato, verificando se suas escolhas foram compatíveis com a segurança da circulação. Em situações de dúvida ou incerteza, a adoção de postura conservadora e prudente constitui comportamento esperado e alinhado à condução segura.

Ademais, a observação da interação com os demais usuários da via permite verificar se o candidato comprehende a condução como prática social regulada, orientada à proteção da vida, à organização do fluxo e à convivência segura no espaço viário.

Por fim, a avaliação não se destina a analisar o estado emocional do candidato, mas exclusivamente os efeitos observáveis de sua condução, verificando se esta permanece segura, previsível e tecnicamente adequada ao longo de todo o trajeto.

Todas as ocorrências relevantes observadas durante a realização do exame prático de direção veicular, especialmente aquelas aptas a subsidiar a atuação e a deliberação da Comissão de Exame de Direção Veicular, deverão ser devidamente registradas pelo preposto que estiver acompanhando o candidato. Esse registro não afasta nem substitui a responsabilidade permanente de acompanhamento atento da execução segura do exame, devendo o agente responsável manter foco prioritário na identificação e na antecipação de situações de risco, de modo a não comprometer a segurança do candidato, dos demais usuários da via ou da própria equipe envolvida na realização da prova.

## Procedimentos para interrupção do exame

Durante a realização do exame prático de direção veicular, podem ocorrer situações que demandem a parada temporária do veículo ou, em hipóteses excepcionais, a interrupção definitiva do exame. Essas duas situações possuem natureza, finalidade e efeitos distintos, devendo ser claramente diferenciadas no âmbito dos procedimentos operacionais.

A parada operacional momentânea consiste em medida pontual adotada para sanar irregularidade ou condição transitória, sem prejuízo da continuidade do exame, não implicando sua suspensão nem afastando a atribuição de nota ao candidato.

A interrupção definitiva do exame, por sua vez, constitui medida excepcional, de natureza administrativa e avaliativa, que implica a cessação da prova antes de sua conclusão, com efeitos diretos sobre o resultado do exame, devendo observar requisitos específicos de competência, motivação e registro.

A parada operacional momentânea poderá ser determinada pelo preposto que acompanha o candidato, sempre que constatada situação que exija correção imediata para preservação da segurança ou da regularidade da condução, desde que sanável no momento, sem necessidade de suspender o exame.

Enquadram-se nessa hipótese, entre outras situações similares:

I – ausência ou uso inadequado de equipamentos de segurança obrigatórios, como o cinto de segurança;

II – necessidade de ajustes que evitem infração continuada ou situação de risco imediato;

III – correção de procedimentos preliminares que tenham sido inadvertidamente omitidos pelo candidato.

Nessas situações, o preposto deverá solicitar a parada do veículo em local seguro, orientar o candidato quanto à correção necessária e, uma vez sanada a irregularidade, autorizar a continuidade do exame.

A ocorrência deverá ser registrada para fins avaliativos, quando aplicável, sem que isso implique interrupção do exame, suspensão da prova ou afastamento da atribuição de nota, observados os critérios definidos no capítulo próprio de avaliação.

A interrupção definitiva do exame prático de direção veicular somente poderá ocorrer em hipóteses excepcionais, quando se verificar situação que impeça de forma objetiva e inequívoca a continuidade segura ou tecnicamente adequada da prova, tornando inviável sua conclusão regular.

A interrupção definitiva do exame não se confunde com penalização, advertência ou correção pontual de conduta, constituindo medida extrema voltada à preservação da segurança, da integridade dos envolvidos e da legitimidade do processo avaliativo.

A decisão pela interrupção definitiva do exame é de competência exclusiva da Comissão de Exame de Direção Veicular, por se tratar de ato com efeitos jurídicos relevantes sobre o resultado da prova.

O preposto que acompanha o candidato poderá adotar providências imediatas para cessar a condução do veículo em situação de risco, mas deverá submeter a ocorrência à Comissão, a quem caberá a decisão formal sobre a interrupção definitiva do exame.

A interrupção definitiva do exame somente poderá ser determinada nas seguintes hipóteses:

I – incapacidade técnica manifesta e reiterada, evidenciada pela impossibilidade de execução dos comandos básicos de direção de forma segura, de modo a comprometer a continuidade do exame;

II – instabilidade emocional ou comportamento incompatível com a realização da prova, quando o candidato demonstrar condição que inviabilize a condução segura do veículo;

III – ocorrência de circunstâncias externas supervenientes que comprometam a segurança do exame, tais como eventos climáticos severos, situações de risco à segurança pública ou alterações relevantes nas condições do tráfego que impeçam a continuidade da prova.

Essas hipóteses devem ser interpretadas de forma restritiva, sendo vedada a interrupção definitiva do exame por critérios subjetivos, conveniência operacional ou motivos alheios à segurança e à regularidade do procedimento.

Verificada situação que possa ensejar a interrupção definitiva do exame, deverão ser adotadas as seguintes providências:

I – determinação imediata da parada do veículo em local seguro;

II – adoção das medidas necessárias para preservação da integridade do candidato, da equipe e dos demais usuários da via;

III – registro circunstaciado da ocorrência, com descrição objetiva dos fatos observados;

IV – comunicação formal à Comissão de Exame de Direção Veicular, para deliberação e registro no prontuário do candidato.

A interrupção definitiva do exame implica a cessação da prova antes de sua conclusão, produzindo os efeitos previstos nas normas vigentes e neste Manual quanto ao resultado, registro e eventual reaplicação do exame.

A interrupção definitiva não deve ser utilizada como instrumento disciplinar ou punitivo, devendo restringir-se estritamente às hipóteses em que a continuidade do exame se revele incompatível com a segurança ou com a regularidade do procedimento.

Não há tempo máximo previamente fixado para a conclusão do trajeto ou para a realização do estacionamento ao final do exame, devendo a execução ocorrer dentro de um intervalo razoável, compatível com a natureza da prova, com a segurança viária e com a capacidade operacional do serviço. Quando se tornar evidente que o candidato não consegue concluir o trajeto ou finalizar o estacionamento em tempo razoável, de modo a comprometer a continuidade regular do exame, o preposto deverá registrar a ocorrência e comunicá-la à Comissão de Exame de Direção Veicular, para fins de deliberação quanto à interrupção definitiva do exame.

Em todas as demais hipóteses não enquadráveis como causa de interrupção definitiva do exame, a prova deverá prosseguir regularmente até o seu encerramento no local previamente definido no planejamento do trajeto. A ocorrência de infrações, a atribuição de pontuações ou o atingimento do limite máximo de pontos não constituem, por si só, fundamento para a suspensão ou interrupção antecipada do exame. Nessas situações, o candidato deverá conduzir o veículo até o ponto de término estabelecido, assegurando-se a conclusão segura do trajeto, a preservação da integridade dos envolvidos e a regularidade do procedimento avaliativo.

## Encerramento do exame

O encerramento do exame prático de direção veicular ocorre com a conclusão integral do trajeto previamente definido no planejamento, incluindo a imobilização segura do veículo no local indicado para o término da prova. Essa etapa final integra o exame como um todo e deve ser conduzida com a mesma observância aos princípios de segurança, previsibilidade e regularidade aplicáveis às demais fases da realização.

Após posicionar o veículo no local de encerramento, o candidato deverá proceder à sua imobilização segura, assegurando que o veículo esteja devidamente estacionado, com o freio de estacionamento acionado, a transmissão posicionada conforme as orientações do fabricante e o motor desligado, quando aplicável. Essas providências visam garantir a segurança do candidato, do preposto, de terceiros e do próprio veículo, caracterizando o término regular da condução.

Concluída a imobilização do veículo, o preposto responsável pelo acompanhamento do exame deverá comunicar formalmente ao candidato o encerramento da realização da prova, exclusivamente para fins procedimentais. Essa comunicação não implica,

em qualquer hipótese, antecipação, indicação ou juízo sobre o resultado do exame, que é de competência exclusiva da Comissão de Exame de Direção Veicular.

Após a comunicação de encerramento, o candidato deverá receber orientação para se dirigir à equipe responsável pela organização do exame ou ao local indicado pelo órgão executivo de trânsito, onde deverá aguardar a consolidação do resultado pela comissão competente, observados os procedimentos administrativos aplicáveis. O desembarque do candidato e do preposto deverá ocorrer de forma segura, após a completa imobilização do veículo e a verificação das condições adequadas do local.

Quando o veículo utilizado no exame tiver sido providenciado pelo próprio candidato, sua retirada do local de encerramento somente poderá ocorrer após a conclusão formal da realização do exame e deverá observar as mesmas condições estabelecidas para o seu posicionamento inicial. Nessas hipóteses, o veículo poderá ser devolvido ao responsável, devendo sua condução ocorrer exclusivamente por pessoa devidamente habilitada ou por instrutor autorizado, conforme o caso.

Os registros relativos à realização do exame, incluindo eventuais ocorrências anotadas ao longo do trajeto, deverão ser encaminhados pelo preposto à Comissão de Exame de Direção Veicular, nos termos dos procedimentos internos do órgão executivo de trânsito, preservada a integridade das informações e a regularidade do processo avaliativo.

Com o encerramento formal da realização do exame, esgota-se a fase operacional da prova prática de direção veicular, iniciando-se, a partir de então, a etapa de análise e deliberação do resultado pela comissão competente, nos termos definidos neste Manual e na regulamentação vigente.

## Dos critérios para a avaliação do exame

A avaliação do exame prático de direção veicular tem como finalidade verificar se o candidato demonstra condições técnicas, cognitivas e comportamentais compatíveis com a condução segura de veículos em vias públicas, à luz das normas de circulação e das diretrizes estabelecidas neste Manual.

A análise do desempenho ocorre durante a condução do veículo em ambiente real de circulação, ao longo do trajeto previamente definido, considerando o comportamento do candidato diante das situações efetivamente enfrentadas, sua capacidade de leitura do ambiente viário, tomada de decisão, respeito às regras de trânsito e interação segura com os demais usuários da via.

### Da natureza específica da avaliação

A realização do exame prático de direção veicular e a avaliação do desempenho do candidato constituem etapas conceitualmente distintas e funcionalmente complementares.

A realização do exame compreende os procedimentos operacionais necessários à execução segura da prova, incluindo a organização do trajeto, o acompanhamento do candidato, a orientação quanto ao percurso e a adoção de medidas preventivas de segurança, conforme disciplinado neste Manual.

A avaliação do desempenho, por sua vez, é atribuição exclusiva da Comissão de Exame de Direção Veicular e consiste na análise técnica da conduta do candidato durante a condução, com base nos critérios objetivos, no sistema de pontuação e nos registros previstos no MBEDV, sendo vedada qualquer confusão entre a função de acompanhamento operacional e a função avaliativa.

## Dos critérios de avaliação

A avaliação do candidato será realizada com base em critérios técnicos e objetivos, descritos nas fichas de procedimento que integram o Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular – MBEDV.

Embora estruturada em parâmetros objetivos, a avaliação deve considerar o contexto concreto da condução, observando a situação efetivamente enfrentada pelo candidato, sem prejuízo da aplicação rigorosa dos critérios e da finalidade maior do exame: a verificação da condução segura.

O sistema de pontuação aplicado no exame prático de direção veicular observa o disposto no art. 45 da Resolução Contran nº 1.020, de 1º de dezembro de 2025.

Nos termos da norma vigente, o candidato inicia o exame com pontuação zero, sendo acrescidos pontos conforme as infrações de trânsito constatadas durante a avaliação, de acordo com sua natureza e gravidade.

Cada infração observada possui peso específico, assim definido:

- infrações leves: peso 1;
- infrações médias: peso 2;
- infrações graves: peso 4;
- infrações gravíssimas: peso 6.

A pontuação final do candidato resulta da soma dos pontos atribuídos às infrações registradas ao longo do exame, consideradas as respectivas classificações.

Para fins de aprovação, o candidato deverá concluir o exame com pontuação não superior a dez pontos, conforme estabelecido na regulamentação vigente, observado o conjunto das condutas praticadas durante o trajeto.

Quanto às técnicas de estacionamento escolhidas e empregadas pelo candidato, não é exigida a execução de manobra específica de estacionamento, tampouco a utilização obrigatória de determinada marcha ou técnica predefinida. O candidato poderá realizar a imobilização do veículo de frente ou de ré, conforme sua avaliação das condições do local, sendo admitida a utilização da marcha ré não apenas para o ingresso na vaga, mas também para ajustes necessários à conclusão segura e regular do estacionamento, desde que observadas as normas de circulação e as condições de segurança. A avaliação concentra-se no resultado final da manobra, ou seja, a imobilização segura do veículo em local permitido, e na conduta adotada durante sua execução, e não na forma rígida ou padronizada de realização do movimento.

A avaliação do estacionamento concentra-se no resultado final da conduta, e não na técnica isolada da manobra. Observa-se se o veículo foi corretamente posicionado, se a imobilização ocorreu em local permitido, se foram respeitadas as condições de segurança do entorno e se a interação com outros usuários da via, especialmente

pedestres e demais usuários vulneráveis, ocorreu de forma adequada. A forma específica de execução da manobra, o número de ajustes realizados ou o tempo despendido não constituem, por si só, objeto central da avaliação, desde que o procedimento seja concluído em conformidade com as normas de circulação.

## Resultado do exame

O resultado do exame prático de direção veicular decorre da análise do conjunto da condução apresentada pelo candidato, à luz dos critérios objetivos previstos no Manual.

A constatação das infrações deverá estar devidamente vinculada às situações efetivamente observadas durante o trajeto, conforme os procedimentos descritos nas fichas de avaliação, assegurando coerência entre a conduta registrada e o contexto da condução.

A avaliação deve concentrar-se exclusivamente na conduta praticada pelo candidato, sendo vedada a penalização com base em percepções subjetivas, interpretações pessoais, expectativas individuais ou exigências não previstas neste Manual ou na legislação de trânsito aplicável.

O candidato que não obtiver aprovação no exame prático de direção veicular terá direito à realização de um primeiro reteste sem cobrança de nova taxa, nos termos da regulamentação vigente.

O primeiro reteste poderá ser realizado no mesmo momento, desde que haja disponibilidade operacional do órgão ou entidade executivo de trânsito, ou em nova data a ser definida, observados os critérios de organização, segurança e regularidade do serviço.

O direito ao primeiro reteste gratuito não poderá ser condicionado à cobrança de valores adicionais, à exigência de requisitos não previstos em norma ou à imposição de restrições administrativas que não encontrem respaldo na legislação aplicável.

## Da finalidade da avaliação

A avaliação do exame prático de direção veicular integra o processo de formação do condutor e tem como propósito assegurar que o candidato demonstre aptidão para conduzir veículos de forma segura, responsável e compatível com a dinâmica da circulação em vias públicas.

Ao articular critérios objetivos, análise do comportamento em contexto real e padronização nacional dos procedimentos, o modelo avaliativo contribui para a redução de riscos viários, para a transparência do processo de habilitação e para o fortalecimento da confiança da sociedade no Sistema Nacional de Trânsito.

O MBEDV adota, assim, um modelo de avaliação que é mais rigoroso onde o risco é efetivamente relevante para a segurança viária e mais proporcional onde o potencial lesivo é reduzido, assegurando equilíbrio entre exigência técnica, justiça avaliativa e finalidade pública do exame.

## Dos procedimentos administrativo e operacionais finais

Concluída a realização do exame prático de direção veicular e encerrada a etapa avaliativa, o órgão ou entidade executivo de trânsito deverá adotar, de forma imediata e organizada, os procedimentos administrativos e operacionais necessários à finalização do processo, assegurando transparência, tempestividade e clareza das informações prestadas ao candidato.

A finalização do exame não se restringe ao encerramento da condução do veículo, mas compreende o registro formal do resultado, sua comunicação ao candidato e a adoção das providências subsequentes compatíveis com a situação verificada, seja de aprovação, reprovação ou interrupção do exame.

### Registro do resultado nos sistemas oficiais

Concluída a avaliação pela Comissão de Exame de Direção Veicular, o resultado deverá ser lançado de forma tempestiva no RENACH, por meio das integrações sistêmicas mantidas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, observados os padrões técnicos e operacionais por ele definidos.

O registro do resultado no sistema nacional constitui etapa essencial para a validade do exame e para a continuidade do processo de habilitação, devendo ocorrer de forma síncrona ou no menor prazo possível após a conclusão da avaliação, evitando atrasos injustificados que comprometam a previsibilidade e a segurança jurídica do procedimento.

As informações dos examinadores deve ser registrada junto com o registro do resultado no Renach.

Após o lançamento do resultado nos sistemas oficiais, o candidato deverá ser informado de forma clara e objetiva acerca do desfecho do exame prático de direção veicular, ainda no mesmo dia de sua realização, salvo situações excepcionais devidamente justificadas.

A comunicação do resultado deve indicar, conforme o caso, a aprovação, a reprovação ou a interrupção do exame, bem como as orientações básicas sobre os próximos passos a serem adotados pelo candidato, em consonância com a regulamentação vigente.

### Procedimentos após a comunicação do resultado

Nos casos de reprovação ou de interrupção do exame prático de direção veicular, o candidato deverá receber orientações quanto às possibilidades de realização de novo exame, incluindo informações sobre o direito ao primeiro reteste sem cobrança de nova taxa, quando aplicável, e sobre os procedimentos para reagendamento.

Quando houver disponibilidade operacional e inexistirem impedimentos legais ou técnicos, o novo exame poderá ser realizado no mesmo dia, observados os critérios definidos pelo órgão executivo de trânsito. Na impossibilidade de realização imediata, o candidato deverá ser orientado quanto às formas e prazos para reagendamento, conforme os canais e procedimentos administrativos disponíveis.

No caso de aprovação no exame prático de direção veicular, o candidato deverá ser informado acerca da conclusão exitosa do processo avaliativo e das providências subsequentes relacionadas à emissão do documento de habilitação.

Uma vez registrado o resultado no RENACH, a emissão da Permissão para Dirigir em formato digital será realizada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos da regulamentação vigente. Quando houver opção pela emissão do documento físico, o órgão executivo de trânsito responsável deverá providenciar sua confecção e entrega ou disponibilização ao cidadão, conforme os procedimentos previamente acordados.

A partir da emissão da Permissão para Dirigir, o condutor aprovado passa a estar legalmente apto a conduzir veículo automotor, dispensada a necessidade de acompanhamento por instrutor, observadas as condições e restrições próprias do período de permissão.

Com a comunicação do resultado e a adoção das providências administrativas cabíveis, considera-se encerrado o procedimento do exame prático de direção veicular. O órgão executivo de trânsito deverá assegurar que todas as etapas finais sejam conduzidas de forma regular, transparente e alinhada às diretrizes deste Manual, contribuindo para a confiança do candidato e da sociedade no processo de habilitação.

## Da Governança, Supervisão e Fiscalização

A efetividade do Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular – MBEDV depende da existência de mecanismos institucionais de governança, supervisão e fiscalização capazes de assegurar sua observância uniforme em todo o território nacional. A padronização dos procedimentos do exame prático de direção veicular não se limita à definição de diretrizes técnicas, mas exige coordenação, acompanhamento contínuo e atuação corretiva sempre que identificadas distorções na aplicação do modelo.

A governança do exame prático de direção veicular deve ser compreendida como o conjunto de práticas, processos e responsabilidades institucionais voltadas a garantir que o procedimento avaliativo seja conduzido de forma transparente, isonômica, previsível e alinhada às finalidades públicas da política de habilitação de condutores. Nesse contexto, o MBEDV constitui instrumento estruturante da governança nacional do exame, ao fixar parâmetros obrigatórios e orientar a atuação dos diversos atores envolvidos.

Compete à Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, no exercício de suas atribuições legais como órgão máximo executivo de trânsito da União, promover a coordenação, a supervisão, a fiscalização, o controle e a correção da aplicação do MBEDV no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito. Essa atuação deve orientar-se pela busca da uniformidade nacional, pela proteção da segurança viária e pela preservação da integridade do processo avaliativo.

A supervisão da aplicação do MBEDV compreende o acompanhamento sistemático da realização dos exames práticos de direção veicular, com vistas à verificação da aderência dos procedimentos adotados pelos órgãos e entidades executivos de trânsito às diretrizes estabelecidas neste Manual. Tal acompanhamento pode envolver a análise de dados, relatórios, registros administrativos, informações dos sistemas

nacionais e outros elementos que permitam avaliar a conformidade do processo em nível local.

A fiscalização do exame prático de direção veicular não se confunde com a atuação cotidiana dos examinadores ou comissões de exame, tampouco com a interferência direta na avaliação individual de candidatos. Trata-se de atividade institucional voltada à identificação de práticas divergentes, exigências indevidas, critérios paralelos, criação de obstáculos artificiais ou quaisquer condutas que comprometam a isonomia, a legalidade e a finalidade pública do exame.

Sempre que identificadas inconformidades relevantes na aplicação do MBEDV, caberá aos órgãos competentes adotar medidas corretivas proporcionais, observados o devido processo administrativo e as normas aplicáveis. A atuação corretiva deve ter caráter pedagógico e institucional, buscando o alinhamento dos procedimentos locais às diretrizes nacionais, sem prejuízo da responsabilização cabível nos casos de descumprimento reiterado ou doloso.

A governança do exame prático de direção veicular deve apoiar-se, sempre que possível, na utilização de dados e evidências produzidos a partir da execução do próprio processo avaliativo. A consolidação e análise de informações relativas à realização dos exames, aos resultados obtidos, às ocorrências registradas e aos padrões observados ao longo do tempo constituem insumos relevantes para o aprimoramento contínuo da política pública de habilitação.

Nesse sentido, a integração entre os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e os sistemas nacionais mantidos pela SENATRAN é elemento central da governança do modelo. A qualidade, tempestividade e fidedignidade das informações registradas são essenciais para permitir análises consistentes, identificação de tendências, detecção de desvios e avaliação do impacto das diretrizes estabelecidas neste Manual.

A governança do MBEDV pressupõe, ainda, a manutenção de canais institucionais permanentes de articulação entre a SENATRAN e os órgãos executivos de trânsito, favorecendo o intercâmbio de experiências, o compartilhamento de boas práticas e o esclarecimento de dúvidas quanto à aplicação das diretrizes nacionais. Essa interação contribui para a redução de assimetrias injustificáveis e para o fortalecimento da coesão do Sistema Nacional de Trânsito.

O modelo adotado pelo MBEDV reconhece que a melhoria da qualidade do exame prático de direção veicular é processo contínuo, que demanda monitoramento, avaliação periódica e ajustes graduais. A governança do exame deve, portanto, estimular a revisão crítica dos procedimentos, a incorporação de aprendizados institucionais e a atualização técnica do Manual, sempre que necessário, preservada a estabilidade dos parâmetros essenciais.

Ao estruturar mecanismos claros de governança, supervisão e fiscalização, o MBEDV reforça a legitimidade do exame prático de direção veicular, promove a transparência do processo avaliativo e contribui para a confiança da sociedade no sistema de habilitação. A observância das diretrizes aqui estabelecidas assegura que o exame cumpra sua função pública de forma técnica, justa e alinhada à proteção da vida e à segurança viária.

## **ANEXO – Fichas de Avaliação**