



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE REGULAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 1068/2025/CGREG-SENATRAN/DRFG-SENATRAN/SENATRAN

Brasília, 17 de outubro de 2025.

PROCESSO Nº 50000.034372/2025-74

INTERESSADO: CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN)

1. ASSUNTO

1.1. Análise das contribuições da minuta da resolução que normatiza os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação e expedição de documentos de condutores e o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

2. HISTÓRICO DO PROCESSO

2.1. Trata-se de processo que tem por objetivo a revogação da Resolução Contran nº 789, de 2020, e a subsequente proposta de uma nova minuta de resolução.

2.2. Para subsidiar a discussão, foi juntado aos autos o Relatório de Pesquisa (10134642), consistindo em uma pesquisa domiciliar face a face de abril de 2025, que averiguou a opinião do brasileiro sobre a primeira habilitação, elaborado pela empresa Nexus. O estudo aborda diversas questões, como os principais motivos para não possuir habilitação para conduzir veículos, a pretensão de obtê-la, a experiência durante o processo de obtenção e sua relação com os tipos de veículos, os principais desafios enfrentados, bem como a percepção sobre o custo e o tempo para obter a CNH no Brasil.

2.3. Ademais, foi anexado aos autos o Processo nº 50000.004050/2025-09, o qual contém o Panorama Estatístico Brasileiro de Motocicletas, Motonetas e Ciclomotores (9301781) referente a agosto de 2024. De suma importância, também foi incorporada a Nota Técnica nº 8/2025/CGIP/GAB-SFPLAN/SE (9608011), emitida pela Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN), que compõe a Secretaria-Executiva deste Ministério, que prestou subsídios técnicos para averiguar se a exigência das aulas práticas de direção veicular no processo de formação de condutores possui impacto sobre o número de infrações de trânsito, sinistros e mortes.

2.4. Em seguida, foi juntado o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) (10341353), documento abrangente que contém aspectos como a evolução normativa da habilitação no Brasil, o papel normativo do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) na formação de condutores, a análise de causas potenciais para o problema e a análise socioeconômica da formação de condutores no país. Complementarmente, foi juntada a Análise Socioeconômica da Formação de Condutores no Brasil (10340581).

2.5. Por fim, com base no conjunto desses elementos, foi juntada a minuta de resolução (10340805) com seu respectivo anexo, e os autos foram encaminhados para o trâmite de consulta pública.

3. CONSULTA PÚBLICA

3.1. A Constituição Federal de 1988 inaugurou um modelo de democracia participativa, em que o exercício do poder político não se restringe ao voto, mas se estende à formulação, execução e fiscalização das políticas públicas.

3.2. Nesse contexto, o artigo 1º, parágrafo único, da Constituição dispõe que "todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente". Por sua vez, o art. 37,

caput, consagra os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, que norteiam a atuação da Administração Pública.

3.3. A consulta pública é expressão direta desses postulados, constituindo meio legítimo de efetivação dos princípios da publicidade e da participação popular. Esse instrumento de legitimação da política pública também encontra respaldo no artigo 5º, inciso XXXIII da CF, que assegura o direito de petição e o acesso à informação, veja-se:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
[..]
XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

3.4. Foi instituída consulta pública por meio da plataforma Participa + Brasil em 2 de outubro de 2025, com prazo de 30 dias para contribuições da sociedade, findando em 2 de novembro do mesmo ano.

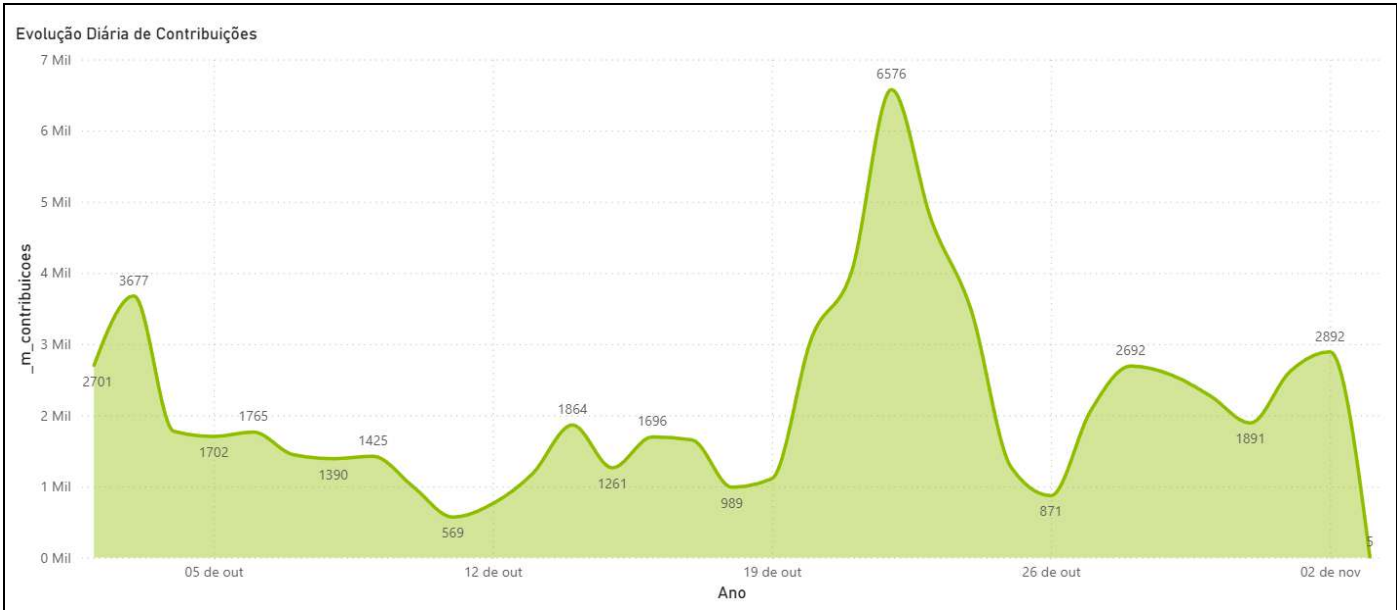
3.5. Com o objetivo de ampliar e diversificar a participação social no processo regulatório, foram disponibilizados múltiplos canais de comunicação, ultrapassando os meios tradicionalmente estabelecidos. Além do peticionamento eletrônico pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI), da plataforma Fala.BR e do protocolo postal, foi também integrado, em 21 de outubro, o portal Brasil Participativo (<https://brasilparticipativo.presidencia.gov.br/processes/cnh-para-todos>).

3.6. Registre-se que, até 28 de outubro de 2025, a plataforma Fala.BR contabilizava 171 processos relacionados ao tema.

3.7. Essa ampliação dos instrumentos de participação reforça o comprometimento da administração pública com os princípios constitucionais da publicidade, da eficiência e da participação popular, assegurando que o processo decisório normativo seja democrático, transparente e em conformidade com os valores previstos na Constituição Federal. Desse modo, garante-se que as normas infralegais produzidas reflitam o interesse público e mantenham coerência com os níveis superiores do ordenamento jurídico.

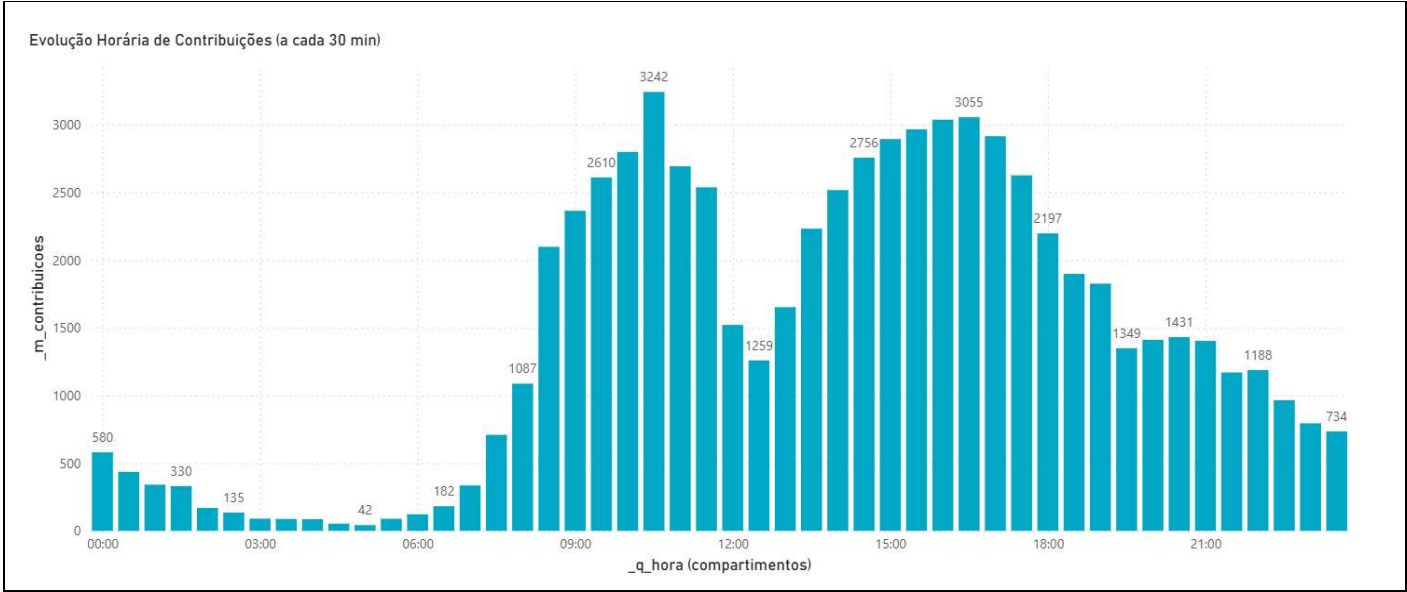
3.8. Foram registradas 69.080 contribuições, configurando a maior participação pública da história do Brasil em processos de análise de minuta de resolução.

3.9. Como mostra a imagem abaixo, a consulta pública recebeu no seu primeiro dia 2.701 contribuições, e no segundo dia, 3.677 contribuições. Logo após, as manifestações diminuíram, tendo um número crescente a partir de 19 de outubro e atingindo o pico de 6.576 contribuições no dia 22 de outubro.



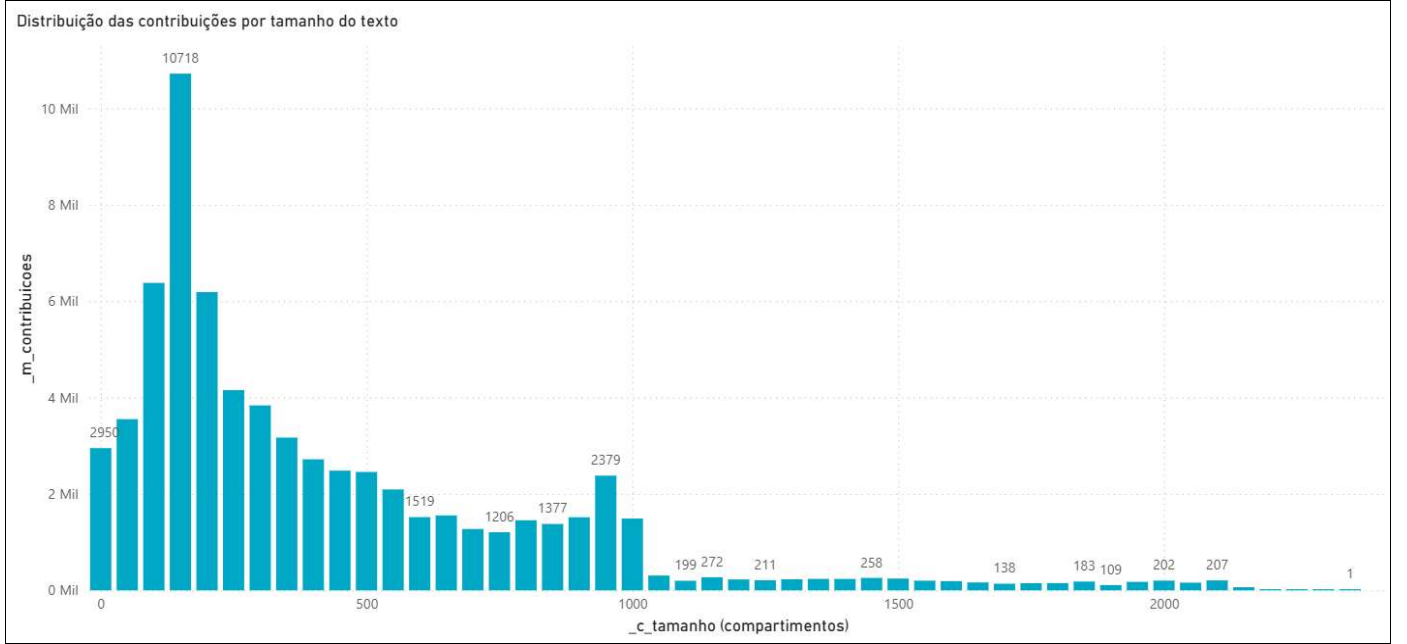
Fonte: Senatran.

3.10. Importante destacar que alcançou picos de manifestações por volta das 10:30 e 15:30, oscilando nos demais horários.



Fonte: Senatran.

3.11. Por meio da análise em comento, foi possível agrupar as contribuições por tamanho, como mostra-se na imagem abaixo. Grande maioria das manifestações possuíam entre 100 e 200 caracteres:



Fonte: Senatran.

3.12. Diante desse cenário, cabe agora elucidar como foi a metodologia para análise dessas contribuições, como vê-se a seguir.

4. METODOLOGIA DA ANÁLISE TÉCNICA DE CONTRIBUIÇÕES

4.1. Houve um volume massivo de contribuições, contando com 69.080 contribuições. Esse alto engajamento era previsível, dada a relevância do tema e a experiência de consultas anteriores, como a realizada pelo Ministério dos Transportes em 10 de agosto de 2022, sobre a formação de condutores, que contou com 16.054 contribuições, conforme processo 50000.007956/2021-43.

4.2. Dessa forma, foi adotada uma metodologia que combina ferramentas tecnológicas com análise técnica especializada e decisão humana. É fundamental salientar que todos os estágios do processo, da interpretação à consolidação final dos *insights*, foram conduzidos pela equipe técnica desta Secretaria, cabendo à tecnologia um papel estritamente auxiliar de suporte.

autonomia analítica.

4.6. Dessa forma, reafirma-se que a metodologia foi desenhada para potencializar a capacidade de análise técnica humana perante um grande volume de dados, garantindo que a compreensão das nuances, o contexto e as conclusões finais emanem exclusivamente do trabalho qualificado dos analistas responsáveis.

4.7. Em virtude do expressivo número de contribuições recebidas na consulta pública, que superou a marca de 60 mil manifestações, a análise adotou uma metodologia em conformidade com o Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024, que entrou em vigor em 1º de junho do mesmo ano. Esse decreto estabelece normas para a elaboração e consolidação de atos normativos e inclui, em seu art. 31, orientações específicas sobre a análise de manifestações:

Art. 31. As manifestações recebidas serão analisadas pelos órgãos ou pelas entidades responsáveis pela consulta pública.

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput, o ente público:

I - não será obrigado a comentar ou considerar individualmente as manifestações recebidas;

II - poderá agrupar manifestações por pertinência temática e eliminar aquelas repetitivas ou de conteúdo não conexo ou irrelevante para a matéria em análise;

III - poderá analisar as manifestações sem apresentar, naquele momento, conclusões definitivas; e

IV - será obrigado a divulgar o conteúdo da sua análise em transparência ativa.

4.8. De acordo com o dispositivo, o órgão responsável não é obrigado a comentar ou considerar individualmente cada contribuição, podendo agrupá-las por pertinência temática, eliminar manifestações repetitivas ou irrelevantes, e analisá-las sem a necessidade de apresentar conclusões definitivas no momento, desde que divulgue o resultado da análise por meio de transparência ativa.

4.9. Diante do volume recebido e para garantir a eficiência administrativa, as contribuições foram organizadas em blocos temáticos, identificando-se padrões e recorrências que permitiram um tratamento técnico mais aprofundado.

4.10. Essa abordagem está alinhada ao princípio da eficiência, previsto no art. 37 da Constituição Federal, assegurando a racionalização de recursos materiais e humanos. Desde a abertura da consulta, as contribuições vêm sendo analisadas e agrupadas conforme sua relevância temática, e cada bloco será detalhado no tópico seguinte deste documento.

4.11. Ressalta-se que o objetivo da consulta pública é colher subsídios para aprimorar a minuta da resolução em questão. Conforme determina o art. 31, parágrafo único, inciso IV, a análise consolidada das contribuições será divulgada em canal oficial deste Ministério, assegurando transparência ao processo. O agrupamento por temas possibilita que as contribuições mais relevantes e recorrentes sejam incorporadas de maneira eficaz, otimizando os resultados da participação social.

5. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

5.1. Como elucidado acima, a consulta pública aberta à sociedade recebeu mais de 69 mil contribuições. Para fins de efetividade na análise, e em atendimento ao art. 31, parágrafo único, incisos I e II, do Decreto nº 12.002, de 2024, as manifestações foram organizadas em blocos temáticos conforme a natureza e o conteúdo das contribuições.

5.2. Essa metodologia de agrupamento por pertinência temática visa otimizar a resposta institucional, permitindo o tratamento conjunto de questões similares e o fornecimento de esclarecimentos mais objetivos e abrangentes. A seguir, apresentam-se os principais eixos temáticos identificados, acompanhados das respectivas respostas e considerações técnicas elaboradas pelos órgãos competentes.

5.3. Importante destacar que foi observado que parte das contribuições recebidas utilizou ferramentas de inteligência artificial para sua elaboração. Essas tecnologias vêm promovendo impactos significativos nos processos participativos digitais, gerando tanto oportunidades quanto desafios.

5.4. Por um lado, a IA pode ampliar o engajamento social, facilitar a compreensão de propostas normativas e reduzir barreiras à participação, tornando o debate público mais acessível; por outro lado, seu uso inadequado, incluindo a geração automatizada de conteúdo por meio de *bots* ou comandos diretos, pode representar riscos à autenticidade e à representatividade das discussões. Identificaram-se, inclusive,

contribuições que continham o comando original (*prompt*) utilizado para gerar o texto.

5.5. Além disso, é fundamental que os cidadãos estejam cientes de que a IA pode, eventualmente, gerar informações imprecisas, distorcidas ou mesmo inventadas, fenômeno conhecido como alucinação da IA. Portanto, recomenda-se cautela e senso crítico ao utilizar essas ferramentas, assegurando que o conteúdo submetido expresse, de fato, a vontade e o entendimento consciente do participante.

Estudo técnico/AIR

5.6. A elaboração da minuta de resolução foi precedida de estudo técnico detalhado, incluindo Análise de Impacto Regulatório (AIR) (10341353), conforme preceitua o Decreto nº 10.411, de 2020, e as boas práticas de governança regulatória adotadas por esse Ministério dos Transportes e pelo Contran.

5.7. O referido estudo avaliou cenários, impactos econômicos, sociais e operacionais, bem como riscos e benefícios da medida, justamente para assegurar que qualquer alteração no processo de habilitação seja implementada de forma responsável, equilibrada e fundamentada em dados concretos.

5.8. Cabe destacar que há no processo outros estudos que basearam a modificação da Resolução. Um dos estudos é o Relatório de Pesquisa (10134642), elaborado pela empresa Nexus, que entrevistou 5.500 pessoas, entre 21 de março a 31 de março de 2025, sobre a percepção destas quanto ao processo de formação de condutores no país.

5.9. Também fundamentou o presente processo o Panorama Estatístico Brasileiro de Motocicletas, Motonetas e Ciclomotores, de 2024 (9301781), que mostra as características essenciais sobre a evolução histórica e a distribuição geográfica do quantitativo desses veículos.

5.10. A equipe técnica da deste Ministério elaborou as Notas Técnicas nº 12/2025/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN (9301807) e nº 8/2025/CGIP/GAB-SFPLAN/SE (9608011), com análise ao relatório acima indicado, concluindo, dentre outros entendimentos, que a exigência de prática de direção veicular não afeta os níveis de fatalidade no trânsito.

5.11. Nessa mesma toada, foi elaborado o estudo Letalidade no Trânsito e Formação de Condutores (10099733) pela Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN), cujo objetivo é investigar a relação existente entre a obrigatoriedade de prática de direção veicular para obtenção da habilitação e a mortalidade no trânsito.

5.12. Para embasar com dados estatísticos, foi elaborado pela equipe técnica da Senatran a Análise Socioeconômica da Formação de Condutores no Brasil (10340581), que é um relatório com os dados provenientes de bases oficiais de trânsito e de estatísticas socioeconômicas brasileiras.

5.13. A proposta foi construída a partir de evidências, com o objetivo de aprimorar o processo de formação de condutores, reduzir custos desnecessários e manter a segurança viária como prioridade.

5.14. Nesta abordagem, foram identificadas 1.151 referências ao termo estudo técnico dentre as contribuições apresentadas, sendo 749 contribuições distintas e 402 iguais. Esses registros estão associados, em sua grande maioria, à inexistência de estudos relacionados ao tema. Seguem abaixo alguns exemplos de contribuição sobre essa temática:

CP-1074774. Sou contra, um parecer sem nenhum estudo técnico referente ao grande número de acidentes de trânsito, o Governo diz que pretende diminuir o custo pro candidato, porque ele não isenta o custo das taxas de marcação de exames e emissão das CNH para a população? Ao invés disso em plena véspera de eleição ele está preocupado com campanha política, imaginem nossas filhas, nossos pais tendo que dirigir com Condutores que não foram preparados, depois que os acidentes acontecerem não adianta reclamar!

CP-1108483. I – Introdução A minuta de resolução colocada em consulta pública pela SENATRAN propõe alterações profundas no processo de formação de condutores no Brasil, apresentadas sob o argumento de “desburocratização” e “redução de custos” para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).Entretanto, após análise técnica, conclui-se que a proposta compromete a segurança viária, fragiliza a política pública de educação para o trânsito e afronta princípios legais do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).I – Fundamentação Técnica. Violação ao princípio da educação para o trânsito. O CTB, em seus arts. 74 a 76, estabelece que a educação para o trânsito é dever do Estado e deve permear todas as fases da formação do condutor. A minuta, ao reduzir o papel pedagógico das autoescolas e transformar o processo em mera habilitação documental, rompe com a base educacional prevista em lei e desconsidera a formação como instrumento de prevenção.

Risco de retrocesso na segurança pública.As políticas de trânsito devem priorizar a preservação da

vida (art. 1º, §5º, CTB). A dispensa de aulas práticas e teóricas ministradas por instrutores credenciados aumentará o número de condutores sem preparo técnico, ampliando o risco de acidentes e violando a diretriz do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Ausência de base científica e regulatória.

Não há qualquer estudo técnico que comprove que a supressão de etapas do processo de formação reduziria acidentes ou custos públicos.

Além disso, a minuta descumpe o Decreto nº 10.411/2020, que exige Análise de Impacto Regulatório (AIR) prévia à edição de normas, configurando vício de procedimento e ausência de legitimidade técnica.

Desestruturação de um sistema público delegado.

Os Centros de Formação de Condutores (CFCs) constituem extensão administrativa do Estado, executando uma política pública sob credenciamento.

ID.62258. SOU CONTRA O CONTRAN, POIS O MESMO DEVE ANTES DE TUDO FAZER UM ESTUDO TECNICO E OUVIR VARIOS ESPECIALISTAS E FORMAR AS CAMERAS TEMATICAS PRA AMPLA DISCURSSÃO

CP-1113240. Art. 1º Esta Resolução normatiza..." Uma proposta de norma deve anexar a realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR), não tendo, está em desacordo com o que estabelece o Decreto nº 10.411/2020.

Competência do Contran

5.15. A população contribuiu com diversas manifestações na consulta pública em comento, debatendo, dentre outros temas, a competência do Contran para a proposição em tela, alegando que referido órgão estaria distorcendo o processo legislativo e usurpando a competência de outros órgãos, conforme exemplos abaixo:

CP-1120407. O CTB é uma lei nacional, e só o Congresso Nacional podem alterá-la. A MINUTA PRECARIZA a fiscalização e o cumprimento das suas exigências. Retorna há procedimento de 30 anos atras.

CP-1102434. Sou contra, pois o art. 141 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que cabe ao Contran regulamentar o processo de aprendizagem de condutores. No entanto, essa competência não autoriza o órgão a suprimir a exigência de carga horária mínima obrigatória. Ao propor essa dispensa, a SENATRAN ultrapassa os limites de sua atribuição legal, invadindo a esfera legislativa do Congresso Nacional e afrontando o princípio da legalidade.

CP-1095787. Discordância e Fundamentação. Discordamos da fundamentação que invoca o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com base nos incisos I, II, VII, VIII, X e XV do art. 12 da Lei nº 9.503/97, para justificar a presente minuta. Embora o CONTRAN detenha competência normativa complementar, não lhe é permitido inovar no ordenamento jurídico ou criar dispositivos que modifiquem a estrutura legal da formação de condutores, prerrogativa exclusiva do Poder Legislativo. A minuta em questão extrapola os limites regulamentares ao propor alterações substanciais no processo de habilitação, ferindo o art. 141 do CTB, que estabelece que a formação, especialização e reciclagem de condutores são atividades exclusivas dos Centros de Formação de Condutores (CFCs), devidamente credenciados e fiscalizados pelos órgãos executivos de trânsito. Além disso, há evidente violação à autonomia administrativa dos DETRANs, pois a centralização nacional sugerida afronta o pacto federativo, retirando dos Estados competências legalmente atribuídas. O processo administrativo nº 50000.034372/2025-74 também carece de transparência participativa e de análise de impacto regulatório conforme o Decreto nº 10.411/2020, deixando de considerar pareceres técnicos de entidades representativas, como a ABRAUTO e federações estaduais. A proposta, ao pregar uma falsa “democratização”, fragiliza o sistema de formação, compromete a segurança viária e cria insegurança jurídica. O CONTRAN deve ater-se à sua função de normatizar e complementar a lei, respeitando os limites constitucionais e a estrutura legal existente, sem usurpar competências legislativas nem administrativas. Requer-se, portanto, a revisão integral da minuta, em respeito à legalidade, à técnica normativa e à segurança do trânsito brasileiro.

ID 57414. O seu sentimento de frustração é compartilhado por muitos que dedicaram anos à seriedade e credibilidade do processo de habilitação no Brasil. O debate deveria passar no Congresso Nacional, com a apresentação de projetos de lei para barrar ou modificar a proposta, lutar pela manutenção da qualidade e segurança na formação.

5.16. Nesse sentido, torna-se necessário elucidar a competência do Contran e que a proposição de resolução é o procedimento correto para a abordagem do tema, qual seja a formação de condutores e a obtenção dos documentos de habilitação.

5.17. Nos termos da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), conforme visto abaixo. Essa competência se concretiza por meio do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído em 1997 pela Lei nº 9.503, que organiza e sistematiza a política nacional de trânsito.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI - trânsito e transporte.

5.18. O CTB atribui ao Contran a função de órgão normativo máximo do Sistema Nacional de Trânsito, responsável por estabelecer normas complementares e diretrizes nacionais. Esse é o primeiro ponto que merece destaque, uma vez que algumas contribuições questionam a competência desse órgão. Além de estabelecer diretrizes para a Política Nacional de Trânsito, seu dever legal é normatizar e complementar o CTB, buscando promover a segurança viária e uniformizar procedimentos técnicos, além de disciplinar condutas, definir critérios técnicos.

5.19. Entre suas atribuições expressas estão: normatizar a aprendizagem e a habilitação de condutores, definir procedimentos para expedição de documentos, credenciamento de entidades formadoras e regulamentação das atividades de instrutores e examinadores, conforme arts. 12, incisos I, X e XV, 141, 148, e 156 do CTB.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.

[...]

Art. 141. O processo de habilitação e as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo Contran.

[...]

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

[...]

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

5.20. Considerando a competência normativa, o Contran propôs minuta de resolução para um novo modelo de processo de formação de condutores e obtenção dos documentos de habilitação. **Essa proposta não se configura como alteração legislativa**, mas sim como regulamentação normativa a ser implementada por meio de resolução, no exercício das competências atribuídas ao Contran, como visto acima.

5.21. O objetivo da proposição é complementar o CTB, regulamentando suas previsões. Atualmente, as regras que são objeto da proposta são regulamentadas, dentre outras, pela Resolução Contran nº 789, de 2020, a qual será revogada, dado o tamanho das alterações necessárias.

5.22. Importante destacar que a proposta de resolução não altera as competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito quanto ao processo de formação de condutores, previstas no art. 22, inciso

II, do CTB:

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União.

5.23. É importante frisar que a competência dos órgãos ou entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal, além de outras previsões legais, não podem ser alteradas pelo Contran, o qual não possui competência para editar leis. Embora algumas contribuições aduzam que o Contran está revogando parte do CTB, está, em verdade, apenas revisando uma norma própria, a Resolução Contran nº 789, de 2020, e cumprindo o seu dever legalmente imposto.

5.24. Desse modo, permanecem as competências dos órgãos de gerirem o processo de formação dos condutores.

5.25. Elucida-se, para o devido prosseguimento desse debate, que a obrigatoriedade de contratação de uma autoescola para a formação do condutor não está prevista no CTB e sim em norma editada pelo Contran, a saber a Resolução Contran nº 789, de 2020, que prevê as autoescolas como auxiliares na gestão desse processo.

5.26. A citada resolução consolida as normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos no país, detalhando as etapas do processo e os procedimentos necessários para a obtenção dos documentos de habilitação, que podem ser a ACC ou a CNH.

5.27. Frisa-se que a Resolução Contran nº 789, de 2020, conforme Relatório de AIR (10341353) elaborado por esta Senatran, preservou e reforçou elevado grau de exigências acumuladas ao longo dos anos, razão pela qual busca-se agora a sua atualização e adaptação aos anseios da sociedade.

5.28. Conforme destacado no estudo "*Education and Innovation*" do *National Bureau of Economic Research* (NBER - Escritório Nacional de Pesquisa Econômica), a inovação tecnológica e a flexibilização de modelos educacionais são ferramentas essenciais para reduzir custos, ampliar o acesso e melhorar a qualidade dos serviços (BIASI et al., 2021).

5.29. Convém acrescentar que além de cumprir as competências previstas no CTB, ao propor minuta de resolução sobre o tema, o Contran está cumprindo o determinado pelo Plano Nacional de Redução por Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), criado pela Lei nº 13.614, de 2018. O Plano busca, com a integração dos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, mecanismos de participação da sociedade em geral, ampla divulgação das ações e realização de campanhas de educação e conscientização para atingir os objetivos elencados.

5.30. O Plano está alinhado com a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, proclamada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) para o intervalo de 2021 a 2030, com a meta de reduzir pela metade o número de mortes e feridos no trânsito no período. Para tanto, o Pnatrans foi estruturado em seis pilares, como forma de agrupar as ações a serem desenvolvidas, de acordo com a Resolução Contran nº 1.004, de 2023, quais sejam:

Pilar 1: gestão da segurança no trânsito;

Pilar 2: vias seguras;

Pilar 3: segurança veicular;

Pilar 4: educação para o trânsito;

Pilar 5: vigilância, promoção da saúde e atendimento às vítimas no trânsito; e

Pilar 6: normatização e fiscalização.

5.31. Cabe registrar que a proposta de reformulação da resolução de formação dos condutores à obtenção da habilitação no país está relacionada ao Pilar 4 do Pnatrans, que trata da educação para o trânsito, estando associado a 12 ações, conforme detalhado no quadro abaixo.

Pnatrans

Pilar	Iniciativa	Ação	Produto
4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4022. Atualizar as exigências de qualificação dos profissionais que atuam no processo de formação dos condutores.	P4065 Atualização das exigências da formação inicial dos profissionais da formação de condutores.
4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4023. Atualizar normativo relacionados a formação do condutor.	P4068 Banco de questões produzidos para os exames teóricos.
4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4023. Atualizar normativo relacionados a formação do condutor.	P4069 Metodologia atualizada para realização dos exames de prática de direção veicular.
4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4023. Atualizar normativo relacionados a formação do condutor.	P4070 Resolução Contran publicada dispondo sobre a realização dos exames teóricos e práticos de direção veicular para habilitação de condutores e dispondo sobre os critérios para credenciamento renovação e metodologia de avaliação dos CFC.
4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4023. Atualizar normativo relacionados a formação do condutor.	P4071 acompanhar os resultados dos aprendizados dos condutores no decorrer do processo de ensino-aprendizagem por meio da respectiva metodologia estabelecida.

4. Educação para o trânsito.	5. Aprimoramento da formação do condutor.	A4023. Atualizar normativo relacionados a formação do condutor.	P4073 A Resolução Contran publicada dispondo sobre os critérios para credenciamento, renovação e metodologia de avaliação dos centros de formação de condutores.
------------------------------	---	---	--

5.32. Fica demonstrado, assim, que a norma proposta pelo Contran decorre diretamente de suas competências legais, consolidando políticas públicas voltadas para o bem-estar da população e para a segurança viária.

5.33. Por fim, é imperioso registrar que a minuta proposta não afeta a segurança jurídica, como aduzem algumas contribuições recebidas. Como visto acima, o Contran tem competência legal para normatizar o processo de habilitação e buscou a participação popular submetendo a minuta à consulta pública, nos termos do art. 12, § 1º, do CTB:

Art. 12. [...]

§ 1º As propostas de normas regulamentares de que trata o inciso I do caput deste artigo serão submetidas a prévia consulta pública, por meio da rede mundial de computadores, pelo período mínimo de 30 (trinta) dias, antes do exame da matéria pelo Contran.

5.34. Ao submeter a minuta de resolução à consulta pública, o Contran garante que sejam respeitados a transparência, a participação social e a previsibilidade, que são pilares da segurança jurídica.

5.35. Da mesma forma, a minuta em comento não altera nenhuma previsão legal, revisando apenas norma editada pelo próprio Contran.

Competência dos Detrans

5.36. Como citado anteriormente, algumas contribuições recebidas aduzem que o Contran estaria usurpando e/ou alterando as competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, os departamentos estaduais de trânsito (Detrans). Foram 76 contribuições nesse sentido.

5.37. As competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal estão previstas no art. 22 do CTB, sendo, especificamente em relação à formação de condutores, a competência de realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores, bem como expedir e cassar os documentos de habilitação, **mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União**.

5.38. Essas competências não foram e nem podem ser alteradas pelo Contran, o qual, como visto acima, não possui competência para alterar legislações, apenas regulamentar as normas já previstas legalmente.

5.39. No âmbito de suas competências, o Contran propõe na minuta em questão algumas atribuições aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, tal como receber a formalização do requerimento para início do processo de formação do candidato, autorizar instituições de ensino para o programa de educação para o trânsito nas escolas e credenciar autoescolas, dentre outros.

5.40. Demonstra-se, assim, que não há usurpação ou alteração das competências previstas para os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Taxas

5.41. No âmbito dessa abordagem, foram identificadas 4.077 referências ao termo “taxas” dentre as contribuições apresentadas, sendo 1.945 contribuições únicas e o restante replicações destas. Esses

registros estão associados, em sua grande maioria, à solicitações de diminuições das taxas cobradas nos processos de habilitação. Seguem abaixo alguns exemplos de contribuição sobre essa temática:

CP1085203. Não concordo, O Brasil já é o líder absoluto em número de vítimas de trânsito e uma proposta irresponsável e sem nenhum embasamento técnico como essa só acarretaria um aumento exacerbado desse número, visto que o ensino tanto teórico como prático ficaria completamente defasado. Acredito que o primeiro passo para redução do custo da CNH deveria ser a diminuição das taxas pagas ao governo. E sem falar que tem um monte de instrutor de autoescola, que comprou o curso, nunca entrou em uma escola pra fazer o curso, nem os estudos terminou, e instrutor é Só tem a 4serie, ou seja comprou o certificado escolar, isso não vai dar certo! Sem falar que vai ficar muita gente sem emprego, tem instrutor que não tem nem uma bicicleta pra andar, que dirá comprar carro pra trabalhar!

CP- 1095218. acredito que se querem diminuir os custos, então diminua nas taxas e exames que a cada ano aumentam, esta chegando janeiro, tudo ao invés de diminuir as taxas elas vão aumentar... precisamos sim das autoescolas, o custo para manter uma autoescola hoje em dia é muito caro, são muitas exigências dos órgãos competentes..são milhares de empresas que não vão aguentar essa consequência, e trânsito ficara pior... precisamos sim das autoescolas. diminuição das taxas e a solução.

5.42. O art. 22 do CTB atribuiu aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a competência para realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação de condutores, mediante delegação da Senatran:

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União.

5.43. Os principais componentes que formam a estrutura de custos são:

I. valor cobrado pelas clínicas que realizam os exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica; e

II. valor cobrado pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito.

5.44. Nos termos do art. 145, inciso II da Constituição Federal e arts. 5º e 77 da Lei nº 5.172, de 1966 Código Tributário Nacional (CTN), a taxa é um tributo que tem como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição:

CF/88:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I – impostos;

II – taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição;

III – contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

CTN:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

5.45. Destarte, havendo prestação de serviço, os Estados, utilizando-se da prerrogativa de auto-organização e autoadministração, podem instituir e efetivar a cobrança de taxas respectivas ou isentar o seu pagamento. Nesse sentido, haja vista que os valores cobrados pela renovação da CNH são devidos em contraprestação ao regular serviço efetivado pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, a União não teria sequer competência para instituir qualquer tipo de isenção, total ou parcial, nos termos expressos do art. 151, inciso II da Constituição Federal, *litteris*:

Art. 151. É vedado à União:

(...)

III - instituir isenções de tributos da competência dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

5.46. Indubitável, portanto, que os Estados, seguindo as regras instituídas pelo CTB e a regulamentação do Contran, é que prestam o serviço de expedição e renovação da CNH, sendo que, instituem taxa como contraprestação para os serviços em questão.

5.47. As taxas cobradas no processo de habilitação não são de competência do Contran. Esses valores são estabelecidos pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito, de acordo com a autonomia que cada Estado possui para definir suas próprias taxas e custos administrativos. Ou seja, o projeto ou as mudanças propostas pelo Contran não interferem nessas cobranças, pois tratam apenas da estrutura e das regras gerais do processo de formação e habilitação de condutores, que são de competência federal.

5.48. Diante de todo exposto resta demonstrado que as contribuições relacionadas à diminuição das taxas não encontram respaldo legal ao questionar a competência do Contran para majorar ou reduzir as taxas cobradas, conforme amplamente descrito acima sobre os dispositivos legais do tema.

Documento

5.49. A implantação da Carteira Nacional de Habilitação digital representa um marco significativo da transformação digital adotada pela administração pública federal. O formato digital da CNH combina segurança tecnológica, acessibilidade e simplificação de processos e possui a mesma validade jurídica conferida à versão física do documento.

5.50. Nesse contexto, o documento digital se tornou, desde sua criação em 2017, uma ferramenta de grande relevância para os condutores brasileiros. Mais de 67 milhões de habilitações digitais foram emitidas até 2024, o que demonstra a alta adesão da população e a confiabilidade do sistema.

5.51. Diante da relevância do tema, 218 contribuições recebidas na consulta pública, sendo 89 registros singulares, apresentam discordância quanto à exigência de expedição simultânea em meio físico e digital, o que, segundo os contribuintes, iria de encontro à eficiência, economicidade e modernização administrativa, onerando injustamente os condutores. Vejamos alguns exemplos dessas contribuições:

ID-65031.Discordo. Obrigar CNH física e digital onera candidato injustificadamente. CNH Digital é válida e possui segurança criptográfica robusta. Duplicidade contradiz economicidade administrativa (art. 37 CF). Recomendo: documento apenas digital, impressão física opcional e gratuita.

ID-65025. Não concordo. Se o objetivo é reduzir custos e desburocratizar, não há justificativa para exigir que o candidato pague por duas emissões do mesmo documento. A CNH Digital está prevista desde a Resolução CONTRAN nº 684/2017 e já possui validade jurídica plena com mecanismos de segurança criptográfica robustos, sendo totalmente suficiente. Isso onera o candidato sem motivo e contradiz o princípio da economicidade administrativa do artigo 37 da Constituição Federal. O documento deve ser emitido apenas em formato digital. A impressão física deve ser opcional e gratuita, disponibilizada apenas quando estritamente necessária.

5.52. Diversas contribuições manifestaram preocupação também quanto à proposta de modernização dos procedimentos de identificação dos candidatos no processo de habilitação. As manifestações destacaram, principalmente, a importância da biometria presencial como mecanismo indispensável de verificação de identidade e segurança do processo, defendendo que a coleta biométrica fosse realizada antes do início do curso teórico, preferencialmente nas dependências dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) ou diretamente nos órgãos ou entidades executivos dos Estados ou do Distrito Federal de trânsito.

5.53. Principais contribuições apresentadas pela população:

CP-1100844 - A biometria é um elemento fundamental para a identificação dos candidatos, conforme previsto no art. 148 do CTB. Substituí-la por métodos digitais que não permitam auditoria compromete a transparência e a segurança do processo. A coleta biométrica deve ser realizada antes do início do curso teórico, preferencialmente no CFC ou diretamente no Detran, sob responsabilidade do órgão executivo estadual de trânsito. Essa medida é essencial para assegurar a integridade das

informações no Renach.

CP-1101800 - A biometria é um passo essencial para garantir que quem está tirando a CNH seja realmente a pessoa cadastrada. Trocar esse procedimento por meios digitais que não podem ser auditados coloca em risco a segurança do processo. Por isso, é importante que a coleta biométrica seja feita antes do início do curso teórico, de forma presencial no CFC ou no Detran, com acompanhamento do órgão estadual, garantindo que os dados no sistema nacional (Renach) estejam corretos e confiáveis.

ID 62713 - Sou contra. A biometria, conforme o art. 148 do CTB, é essencial para garantir a identificação e a integridade do processo, devendo ser coletada antes do curso teórico, no CFC ou Detran, sob responsabilidade do órgão estadual.

5.54. Informamos que os procedimentos referentes à coleta e ao armazenamento de dados biométricos dos condutores, bem como à constituição do banco de imagens do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach), já estão estabelecidos na Portaria Senatran nº 968, de 25 de julho de 2022, alterada pela Portaria Senatran nº 495, de 3 de julho de 2025. Esses normativos disciplinam, de forma uniforme em todo o território nacional, os critérios técnicos aplicáveis à validação biométrica e digital, assegurando a integridade, a rastreabilidade e a interoperabilidade entre os sistemas estaduais e a base nacional.

5.55. Outro aspecto que merece esclarecimento diz respeito à viabilidade de coletar dados biométricos antes do início do curso teórico. Conforme apontado nas contribuições, a falta dessa coleta prévia poderia levantar dúvidas sobre a identidade do candidato. É importante salientar, porém, que um dos objetivos centrais da proposta é tornar o processo de formação de condutores mais acessível. Por isso, permite-se o início do curso antes da coleta biométrica, evitando que o candidato arque com custos de deslocamento antes do momento realmente necessário.

5.56. Ressalta-se, ainda, que o requerimento para o início do processo de formação do condutor será realizada perante plataforma designada pelo órgão federal de trânsito ou por um órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

Ordem das etapas

5.57. Outra gama de contribuições que merecem destaque e análise diz respeito à ordem das etapas do processo de formação de condutores. São 2.195 contribuições, como as apresentadas abaixo:

ID. 50236. A sequência atual protege o candidato e o sistema. Mudar a ordem das etapas sem base no CTB é gerar insegurança jurídica e colocar em risco a legalidade de todo o processo.

CP-1115953. A ordem das etapas existe por uma razão: proteger vidas. Sem comprovação de capacidade física, mental e psicológica, não há motivo para avançar no processo — e inverter isso compromete todo o sistema.

ID. 56025. A sequência atual protege o candidato e o sistema. Mudar a ordem das etapas sem seguir a lei traz insegurança e risco para todo o processo.

CP-1122349. A avaliação médica é filtro de segurança. Retirá-la do início do processo abre espaço para desperdício de dinheiro, insegurança jurídica e até mercantilização da formação. A ordem das etapas existe por uma razão: proteger vidas. Sem comprovação de capacidade física, mental e psicológica, não há motivo para avançar no processo — e inverter isso compromete todo o sistema.

5.58. Essas contribuições argumentam, em suma, que a minuta de resolução propõe mudança nas etapas do processo e que isso colocaria em risco a legalidade do todo o processo.

5.59. Inicialmente, convém registrar que a proposta prevê algumas etapas para o processo de formação, quais sejam:

- I - requerimento para início do processo;
- II - realização do curso teórico;
- III - abertura do formulário Renach e coleta dos dados biométricos;
- IV - realização da avaliação psicológica;
- V - realização dos exames de aptidão física e mental;
- VI - realização do exame teórico;

- VII - realização das aulas práticas de direção veicular;
- VIII - realização do exame de direção veicular;
- IX - expedição da Permissão para Dirigir; e
- X - expedição da CNH ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor.

5.60. É pertinente mencionar que as etapas do processo de formação do candidato à obtenção da habilitação foram construídas para diminuir a burocracia e gastos desnecessários antes do tempo.

5.61. Dessa forma, preza-se que o candidato inicie o estudo das normas de trânsito antes da realização dos exames médicos, uma vez que a validade do documento de habilitação está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental, conforme consta na proposta.

5.62. No processo atual, o candidato deve efetuar o pagamento de praticamente todas as etapas no início, o que pode lhe afetar muito financeiramente. Na proposta, o candidato pode iniciar o curso teórico antes das demais etapas, podendo estudar pelo tempo que entender necessário. Evita-se, com essa proposta, o pagamento imediato no início do processo.

5.63. Essa medida aumentará a flexibilidade durante o processo de obtenção da habilitação. O candidato poderá estudar no seu próprio ritmo e escolher o formato que se adapta à sua rotina, optando entre cursos presenciais ou não.

5.64. Observa-se, assim, que a proposta não enfraquece a segurança, ela moderniza o processo, mantendo o foco na formação responsável e na preservação da vida.

Abertura do processo

5.65. Outro ponto que merece elucidação é a eventual centralização do processo de formação de condutores. São 1.534 contribuições com esse tema e que alegam que a União estaria centralizando o processo de formação de condutores para si, retirando-o dos Detrans.

5.66. Como pode ser visto na proposta, a abertura do processo de formação pode ser realizada tanto pelo órgão máximo executivo de trânsito da União quanto pelo Detran com circunscrição no local de residência ou domicílio do candidato.

5.67. Assim, permanece a atribuição dos Detrans de iniciarem o processo de formação dos condutores, inovando-se a possibilidade desse processo ser iniciado perante canal digital estabelecido pela Senatran, propiciando aos candidatos um modelo mais prático e mais rápido de iniciar o seu processo.

5.68. Inexiste, portanto, centralização de processos no âmbito da União. Pelo contrário, foi criado mais um canal para auxiliar os candidatos quando da abertura de seu processo de formação. Essa modernização visa a redução de custos e a agilização do processo de habilitação, além de ampliar a flexibilidade para o cidadão, beneficiando, por exemplo, moradores de regiões distantes dos grandes centros urbanos.

5.69. Para complementar, cabe registrar que a Senatran garantirá a interoperabilidade necessária para que os sistemas dos Detrans comuniquem-se de forma estruturada e segura com os sistemas federais.

5.70. O sistema Gov.br, que integra diversas plataformas governamentais, possui 177.079.591 contas, das quais 171.188.412 estão ativas. Já a Carteira Digital de Trânsito (CDT), ferramenta do órgão máximo executivo de trânsito da União, registra 67.653.268 usuários, com 65.397.081 contas que já realizaram login. Diante desses números, conclui-se que é perfeitamente viável disponibilizar o curso teórico ao candidato por meio dos canais definidos pela Senatran.

5.71. A comunicação sistêmica e a integração de sistemas são ferramentas de suma importância para o novo modelo de processo de formação de condutores.

Curso teórico

5.72. Outro tópico a ser destacado diz respeito às contribuições recebidas que debatem sobre o curso teórico, algumas contrárias à sua desobrigação, outras noticiando que a medida enfraqueceria o ensino no país e algumas falando da ordem em relação às outras etapas do processo de formação. Foram 5.832

contribuições nesse sentido, como alguns exemplos abaixo:

ID. 57118. Conceder a oferta do curso teórico a outras entidades viola o art. 141 do CTB, que estabelece o CFC como único responsável pela formação. Isso enfraquece o sistema e a fiscalização. Sugestão: manter o curso exclusivamente em CFC, com formato presencial ou híbrido, e parte obrigatoriamente presencial.

CP-1115837. Sem curso teórico, o sistema perde a essência pedagógica. Um exame isolado não substitui a mediação do professor, a troca de experiências e a construção de valores de segurança.

ID 50075. O curso teórico só pode começar após exames médicos e psicológicos. Inverter a ordem ignora critérios de segurança e saúde pública, colocando em risco o próprio candidato.

CP-1116265. Segurança viária começa antes do volante. O curso teórico é a base da formação, indispensável para criar condutores mais responsáveis.

5.73. É importante elucidar que a proposta tem como objetivo flexibilizar o processo de formação de condutores no país, mas manterá o rigor nas avaliações teóricas e práticas. Registre-se que a proposta visa dar liberdade aos candidatos e às entidades de ensino sem que isso comprometa a qualidade do conteúdo ministrado.

5.74. Observa-se na minuta proposta que o candidato poderá escolher entre realizar o curso teórico mediante plataforma indicada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, por uma autoescola, por uma entidade de ensino a distância, por escolas públicas de trânsito ou por entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

5.75. A minuta de resolução propõe que o candidato busque a forma de aprendizagem que melhor lhe atende. Proporciona ao candidato a possibilidade de escolher entre as diversas alternativas ao invés de permanecer engessado na única que havia até então, que são as autoescolas. Por exemplo, é sabido que parte da população trabalha exaustivamente, não podendo dispor de horários fixos para ficar em uma sala de aula, razão pela qual poderá, conforme a proposta, estudar o conteúdo teórico em várias modalidades de ensino que se amolde às suas necessidades.

5.76. Como forma de garantir a menor onerosidade possível ao candidato, o curso teórico disponibilizado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União será gratuito. Ou seja, o candidato poderá optar por realizar os estudos sem custos financeiros.

5.77. Essa é uma medida que garantirá a inclusão social da população ao ensino teórico para obtenção da habilitação para dirigir veículos. Ao permitir que o curso seja feito de forma que se adapte à rotina do candidato e até gratuito, mais pessoas procurarão a regularização de sua habilitação aumentando a segurança viária e a formalização do mercado de trabalho.

5.78. Convém informar que isso não significa uma perda da qualidade. Todos os cursos, independentemente da plataforma ou entidade, deverão seguir o conteúdo didático-pedagógico determinado. Seguindo as diretrizes do CTB, previstas em seus arts. 147 e 148, o candidato precisa ter conhecimentos sobre legislação de trânsito, noções de primeiros socorros, direção defensiva e de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito. Esse conteúdo, conforme pode ser visto na proposta, aborda os conhecimentos necessários para a segurança viária e à formação cidadã no trânsito.

5.79. Para assegurar que os candidatos estão realmente aptos para avançar em seu processo de habilitação, o exame teórico permanece sendo obrigatório e devidamente rigoroso.

5.80. Outro ponto a ser elucidado refere-se à possibilidade ou não da coleta de dados biométricos antes do curso teórico. De acordo com as contribuições, a ausência de coleta dos dados pode gerar insegurança sobre a identidade do candidato. Nesse sentido, é pertinente lembrar que o objetivo da proposta é baratear o processo de formação de condutores. Por esta razão é possível começar o curso antes mesmo do deslocamento do candidato até um ponto de coleta de dados, caso o requerimento para início do processo seja realizado na plataforma indicada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, evitando-se assim custos antes do tempo necessário

5.81. É essencial consignar que o requerimento para início do processo de formação do condutor será aberto perante plataforma indicada pelo órgão máximo de trânsito da União ou perante um órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal, oportunidade em que o candidato deverá se identificar.

5.82. Há de se falar, também, das 478 contribuições que debatem a ausência de verificação no início do processo se o candidato sabe ler e escrever, conforme art. 140, inciso II, do CTB:

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

[...]

II - saber ler e escrever.

5.83. Essas contribuições, como o exemplo abaixo, contestam que é necessário garantir que o candidato possui a habilidade exigida no início do processo:

CP-1092339. A cláusula de “saber ler e escrever”, previsto no art. 140, inciso II, do CTB, é um requisito fundamental. Porém, realizar essa verificação exclusivamente por meio de aplicativo torna o procedimento ineficaz, pois não há garantia de que o próprio candidato possua a habilidade exigida — outra pessoa poderia realizar o preenchimento em seu lugar. Assim, é essencial que essa comprovação ocorra presencialmente, na fase inicial do processo junto ao CFC, garantindo a efetividade do requisito legal e prevenindo possíveis fraudes.

5.84. Nesse sentido, fundamentando-se em algumas contribuições, foi editado o texto da norma proposta, oportunidade em que esta aptidão e os demais requisitos serão verificados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na etapa de abertura do formulário de candidato.

Certificado

5.85. Em complemento, faz-se necessário citar as 738 contribuições que questionaram o certificado do curso teórico, como vê-se abaixo:

ID. 50431. Não faz sentido exigir certificado de um curso que não existe de fato. Isso apenas formaliza o vazio pedagógico e confunde o candidato.

CP-1112325. O certificado de conclusão do curso teórico deve permanecer sob responsabilidade dos DETRANs, que são os órgãos executivos estaduais de trânsito e únicos legalmente competentes para registrar, validar e reconhecer o cumprimento da carga horária e do conteúdo programático do candidato. A emissão do certificado é parte integrante do processo de habilitação (RENACH) — e, portanto, deve ser controlada no mesmo sistema e pelo mesmo órgão que supervisiona o curso, fiscaliza a autoescola e aplica os exames teóricos e práticos. Além disso, o certificado de conclusão é documento educacional, e deve ser validado pelo órgão que supervisionou o curso e verificou o cumprimento da carga horária mínima — no caso, o DETRAN. A centralização dessa função em Brasília fere o pacto federativo, desestrutura o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e esvazia o papel dos estados, que são quem de fato operacionalizam todo o processo de formação.

ID. 53855. O certificado precisa representar aprendizado, não burocracia. Sem ensino verdadeiro, o papel perde valor e o trânsito perde segurança.

5.86. Em suma, tais manifestações questionam a validade do certificado, a legitimidade de quem vai expedir o certificado e o curso em si.

5.87. Como é possível observar na norma proposta, o candidato pode estudar o conteúdo teórico na plataforma digital a ser indicada ou perante uma entidade de ensino. O certificado de conclusão do curso teórico diz respeito ao curso realizado perante essas entidades de ensino.

5.88. Esse certificado será emitido com o aproveitamento mínimo de 70 % de acertos nas avaliações de aprendizagem, as quais podem ser realizadas de forma segmentada ou em uma única avaliação ao término do curso, a critério da entidade responsável pelo curso.

5.89. Importante destacar que o órgão ou entidade responsável pelo curso e pelo certificado deverá seguir todos os ritos de segurança para garantia da validade de tal certificado e verificação posterior deste, o qual será registrado no prontuário do candidato e acessível pelos órgãos competentes.

Processo de aprendizagem exclusivo pelas autoescolas (art. 141 do CTB) e outras entidades.

5.90. Dentre as contribuições recebidas na consulta pública aqui em comento, há de se falar das contribuições que noticiam que a formação de condutores seria competência exclusiva das autoescolas e que referida competência estaria prevista no art. 141 do CTB. Foram 8.143 contribuições recebidas com esse tema.

5.91. De acordo com essas contribuições, a formação de condutores seria exclusiva das autoescolas, como vê-se abaixo:

CP-1094697. Proposta: Quem Deve Dar o Curso Teórico para a CNH

O que estamos em discussão: A responsabilidade por ministrar o curso de legislação (teórico) para futuros motoristas.

1. Por que manter o curso na Autoescola (CFC)?

A lei de trânsito brasileira (CTB, Art. 141) diz que somente o CFC (Autoescola) credenciado pode fazer a formação de condutores.

Permitir que outras entidades (órgão federal, escolas comuns, empresas de EaD) ofereçam o curso teórico esvazia o papel do CFC e espalha a responsabilidade, criando um sistema confuso e menos controlado.

2. Nossa Proposta de Regra

O curso teórico deve ser dado somente pela Autoescola (CFC).

O curso pode ser presencial ou híbrido (misturando aulas online e presenciais).

É crucial manter uma carga horária mínima presencial para:

Garantir o acompanhamento pedagógico do instrutor.

Ajudar a identificar e orientar candidatos que precisam de mais atenção ou que podem ter um perfil de risco no trânsito.

CP-1090080. Sou contra abrir espaço para escolas, Sistema S ou instrutores autônomos ministrarem cursos. O art. 141 do CTB é taxativo: formação de condutores é exclusiva do CFC, com responsabilidade técnica e civil. Defendo que essa exclusividade seja preservada.

CP-1085537. Permitir que diferentes entidades — como o órgão máximo da União, escolas regulares ou instituições privadas de ensino a distância — ministrem o curso teórico de formação de condutores contraria o disposto no art. 141 do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece a competência exclusiva dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) para essa atividade. Essa proposta fragmenta atribuições, cria sobreposição de responsabilidades e reduz a eficácia pedagógica e fiscalizadora do CFC. Proposta de redação: ‘O curso teórico de formação de condutores deverá ser ministrado exclusivamente por Centros de Formação de Condutores (CFCs) devidamente credenciados, podendo ser ofertado de forma presencial ou híbrida, com carga mínima presencial que assegure acompanhamento pedagógico efetivo e a identificação dos perfis de risco dos candidatos.’

ID. 58185. Dar a permissão para que outras instituições, como escolas ou plataformas EaD, ofereçam o curso teórico viola o art. 141 do CTB, que destina essa atribuição ao CFC. O planejamento espalha encargos e debilita a função do CFC. Sugestão: preservar o curso teórico unicamente em CFC, presencial ou híbrido, com porção presencial compulsória para assegurar orientação didática e reconhecimento de perigos.

ID. 57816. A aprendizagem de condutores deve seguir rigorosamente o art. 141 e art. 154 do CTB, ocorrendo apenas em CFC credenciado, com instrutor habilitado e veículo de duplo comando. A presença do aluno deve ser registrada biometricamente conforme o art. 148, §1º.

Permitir aulas fora do CFC ou por instrutores não credenciados quebra a responsabilidade legal, compromete a segurança viária e fragiliza a fiscalização. A formação de condutores não é opcional — é obrigação legal e medida de proteção à vida.

5.92. Inicialmente, convém registrar que o art. 141 do CTB prevê que o processo de habilitação e as normas sobre a aprendizagem serão regulamentados pelo Contran. O § 1º do citado dispositivo prevê que a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração humana ficará a cargo dos Municípios:

Art. 141. O processo de habilitação e as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo Contran.

(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023)

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO).

5.93. Observa-se, de acordo com o dispositivo legal, que não há qualquer menção, no art. 141, de que o processo de habilitação seria de competência exclusiva das autoescolas. Não foi possível identificar com precisão, entretanto, a fonte dessas informações errôneas.

5.94. É necessário registrar que não há dispositivo no CTB que preveja que as autoescolas sejam as únicas competentes pelo processo de formação de condutores. Pelo contrário, o art. 156 prevê que cabe ao Contran regulamentar o credenciamento para prestação de serviço pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores:

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

5.95. Demonstra-se que outras entidades além das autoescolas também podem ser responsáveis pela formação de condutores. Desse modo, a proposta pretende proporcionar ao candidato a possibilidade de escolher se irá estudar pela plataforma governamental a ser indicada ou com alguma entidade para o conteúdo teórico, bem como possa escolher entre uma autoescola ou um instrutor credenciado para o acompanhamento nas aulas práticas de direção veicular.

5.96. Quanto à possibilidade de outras entidades prestarem o serviço de formação de condutores, cita-se o papel do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) na formação e capacitação de condutores, especialmente voltado para o setor de transporte profissional. Referida entidade oferece cursos especializados para condutores das categorias C, D e E direcionados para o transporte de cargas e passageiros,

5.97. Com isso as instituições do Senat serão autorizadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por período determinado, cabendo renovação, desde que atendidas as disposições da minuta de resolução.

5.98. Cabe informar, ainda, que a proposta de resolução se tornou um assunto amplamente debatido no país recentemente, sendo, inclusive, alvos de muitas versões equivocadas da proposição e das normas em vigor, o que explicaria a fundamentação equivocada dessa alegação.

5.99. Como exemplo dessas versões que não correspondem exatamente com o texto oficial do CTB, chegaram até esta Secretaria duas ações civis públicas com textos também equivocados do CTB, quais sejam 5042345-98.2025.4.04.7200 e 5042479-28.2025.4.04.7200, que tramitam, respectivamente, na 2ª e na 4ª Vara Federal de Florianópolis, da Seção Judiciária de Santa Catarina. A primeira ação foi ajuizada pela Associação Brasileira das Associações Estaduais das Autoescolas (Abrauto), enquanto a segunda foi ajuizada pela Associação Catarinense dos Centros de Formação de Condutores (ACFC).

5.100. Conforme imagem abaixo, em ambas as ações foi citado o art. 154 do CTB, mas com texto completamente diverso do texto oficial:

Essa estrutura encontra desenvolvimento no
**Capítulo XIV do CTB, que trata “Da Formação, Aperfeiçoamento, Reciclagem e
Suspensão do Direito de Dirigir”.**

Ali o legislador fixou, de modo detalhado e
imperativo, o modo de execução da formação.

Art. 154. Os veículos destinados à aprendizagem devem
pertencer às autoescolas e atender às condições
estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 1º. Esses veículos devem portar equipamento de dupla
direção e ser identificados como de aprendizagem.
§ 2º. Devem observar ano de fabricação e requisitos de
segurança.

5.101. O texto original do art. 154 prevê:

Art. 154. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

§ 1º No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição AUTO-ESCOLA na cor preta.

§ 2º As idades máximas dos veículos destinados à formação de condutores nas categorias de habilitação de que trata o art. 143, não computado o ano de fabricação, serão de:

I - 8 (oito) anos, para a categoria A;

II - 12 (doze) anos, para a categoria B;

III - 20 (vinte) anos, para as categorias C, D e E.

5.102. Assim como as contribuições, não é possível identificar a origem desses equívocos nem a intenção de utilizá-los, uma vez que podem induzir a erro aqueles que leem tais versões inverosímeis.

5.103. Alegações equivocadas tornam-se muito perigosas tanto para a população que passa a acreditar nas falsas informações, bem como para administração pública, que passa a receber manifestações do público cobrando previsões que não existem, seja por processos administrativos ou por meios judiciais.

Das autoescolas

5.104. Muitas das contribuições recebidas pelas plataformas oficiais são manifestações contrárias ao suposto fim das autoescolas e que isso poderia acarretar danos irreparáveis para a população, como vê-se abaixo:

CP-1065208. Sou contra o fim das autoescolas.

CP-1073906. Sou contra o fim das autoescolas, pois elas garantem formação adequada, responsabilidade no trânsito e ajudam a reduzir acidentes.

CP-1106727. Sou contra o fim das autoescolas! Não estamos falando apenas de burocracia, e sim de vidas. O trânsito já é um dos maiores causadores de mortes no Brasil, e a solução não é liberar sem preparo, mas educar e treinar melhor. Autoescolas formam condutores conscientes, responsáveis e preparados para enfrentar o dia a dia nas ruas. Tirar essa etapa é um retrocesso perigoso!

5.105. Foram por volta de 397 contribuições com esse tema.

5.106. Nesse sentido, é importante elucidar que a minuta não propõe o fim das autoescolas. Propõe-se a flexibilização do processo de formação de condutores, tornando-o menos burocrático e mais acessível, mantendo-se a orientação à segurança viária. Nesse contexto, não será obrigatória a contratação dos serviços das autoescolas, tornando-a facultativa ao candidato.

5.107. Essa proposta tem como objetivo democratizar o acesso à habilitação, propiciando um processo mais acessível e menos oneroso, especialmente para as pessoas que enfrentam dificuldades financeiras. As autoescolas continuarão existindo e poderão ser escolhidas livremente pelos candidatos que assim desejarem.

5.108. É imperioso registrar que não há no CTB previsão de que a formação de condutores seja competência exclusiva das autoescolas. Os processos de formação pelas autoescolas estão previstos na Resolução Contran nº 789, de 2020, cujo teor será atualizado pela minuta proposta.

5.109. Cabe informar que a formação do condutor compete ao instrutor autorizado, que deverá supervisionar o candidato à habilitação, nos termos do art. 155 do CTB:

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Parágrafo único. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.

5.110. A figura legalmente exigida no processo de formação de condutor é apenas do instrutor, podendo esse estar vinculado ou não a uma entidade credenciada.

5.111. Além disso, a minuta proposta retira diversas das exigências para o funcionamento das autoescolas, tal como a eliminação do número mínimo de veículos por categoria, permissão da locação de veículos para aprendizagem, permissão do compartilhamento de veículos entre autoescolas e a necessidade de que cada CFC disponha de um diretor-geral, um diretor de ensino e dois instrutores de trânsito. Dessa maneira, o desemprego também figurou entre os temas recorrentes, com 601 contribuições.

5.112. A Resolução 789, de 2020, com suas exigências, transforma a abertura e manutenção de um CFC em um empreendimento de alto custo, cujo investimento é inevitavelmente repassado integralmente ao cidadão que busca a habilitação. Uma análise dos artigos revela a extensão desta burocracia.

5.113. A infraestrutura física, por exemplo, é rigidamente especificada: as dependências devem ter uso exclusivo, com salas de aula obedecendo ao critério de 1,2 m² por candidato e 6,0 m² para o instrutor, com medida total mínima de 24,0 m², correspondendo à capacidade de quinze candidatos, sendo que a capacidade total máxima não poderá exceder a trinta e cinco candidatos por sala, mobiliada com carteiras individuais em número compatível com o tamanho da sala, adequadas para destro e canhoto, além de cadeira e mesa para instrutor. Ainda, deve conter espaços destinados à Diretoria Geral, Diretoria de Ensino, Secretaria e Recepção. Dois sanitários, sendo um feminino e outro masculino, com acesso independente da sala de aula.

5.114. A chamada "identidade visual" da fachada também é regulada, eliminando qualquer flexibilidade. Somam-se a isso a obrigatoriedade de uma estrutura administrativa informatizada para conexão com os órgãos de trânsito, a manutenção de um quadro mínimo de recursos humanos (Diretor Geral, Diretor de Ensino e dois instrutores) e a necessidade de uma ampla gama de recursos didático-pedagógicos físicos. Contando com quadro para exposição escrita com dimensões mínimas de 2,00 m x 1,20 m.

5.115. Quanto à necessidade de quadro mínimo de recursos humanos, convém noticiar entre 2023 e 2025 a Senatran recebeu 482 processos judiciais que contestam essa exigência, que está prevista no art. 46, inciso IV, da Resolução Contran nº 789, de 2020. A controvérsia gira em torno da possibilidade de acumulação dessas funções em uma única pessoa, questão que tem mobilizado grande parte dos CFCs em razão de seus custos e dificuldades de adequação. O elevado volume de demandas judiciais demonstra, de forma inequívoca, que a norma carece de ajustes para se tornar proporcional e exequível.

5.116. Ademais, é importante frisar que ampliar a opção para os candidatos não significa uma diminuição da qualidade de ensino. Pelo contrário, a ampliação aumentará a competitividade e melhoria do mercado de formação de condutores. Nesse sentido, ao permitir que outras entidades ou instrutores autônomos credenciados ofereçam a formação, o mercado se abre para novos modelos de ensino, incentivando a inovação, personalização e melhoria dos serviços. A concorrência tende a elevar a qualidade e reduzir práticas abusivas.

5.117. A concorrência ampliada, do ponto de vista mercadológico, incentiva os prestadores de

serviço a desenvolver metodologias mais eficazes e personalizadas, investindo em tecnologia educacional e oferecendo um atendimento mais flexível aos candidatos.

5.118. Acrescente-se que nesse processo concorrencial será valorizado o serviço de qualidade apresentado pelas autoescolas, pelos instrutores e outras entidades. Por ser de livre escolha do candidato, serão escolhidos aqueles que apresentarem melhor desempenho e possuírem melhor reputação quanto à qualidade e aprovação.

5.119. Da mesma forma, a medida gerará novas oportunidades, tanto para os instrutores independentes, que já possuem previsão legal, conforme art. 155 do CTB, como para empresas de tecnologia educacional e empreendedores locais, alcançando regiões com poucas ou nenhuma autoescola.

5.120. Desse modo, além da proposta não significar o fim das autoescolas e sim a flexibilização de suas contratações, surgirão novas oportunidades, fortalecendo a economia regional.

5.121. Os opositores do projeto defendem que as autoescolas são fundamentais para a segurança no trânsito e a redução de sinistros. Essa defesa, no entanto, perde o sentido quando se considera que a proposta não extingue as autoescolas, mas as submete a um novo modelo.

5.122. A elaboração da minuta de resolução foi precedida de estudo técnico detalhado, incluindo Análise de Impacto Regulatório (AIR) e as boas práticas de governança regulatória adotadas pelo Ministério dos Transportes e pelo Contran.

5.123. O referido estudo avaliou cenários, impactos econômicos, sociais e operacionais, bem como riscos e benefícios da medida, justamente para assegurar que qualquer alteração no processo de habilitação seja implementada de forma responsável, equilibrada e fundamentada em dados concretos.

5.124. A ideia de que haverá mais motoristas desqualificados é um equívoco. O que se busca é adaptar o ensino à realidade atual, com uso de tecnologia, avaliação contínua e critérios objetivos de aptidão. O custo elevado das aulas sempre foi uma barreira para muitas pessoas, e democratizar o acesso à habilitação não significa renunciar à segurança no trânsito, mas sim garantir que todos tenham as mesmas oportunidades de se formar com qualidade.

5.125. Pontua-se que a segurança no trânsito continua sendo prioridade absoluta e o novo modelo não reduz nem flexibiliza o rigor necessário para se tornar um condutor habilitado. Os exames teórico e prático permanecem obrigatórios e fiscalizados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com rigorosos critérios de aprovação e controle. O que muda é apenas a forma de acesso ao aprendizado, permitindo que o cidadão dentro das opções escolha como se preparar, sem que isso signifique menor qualidade ou menos responsabilidade.

5.126. A segurança não depende da obrigatoriedade de um formato único, mas sim de avaliações rigorosas, fiscalização efetiva e educação contínua. Com o uso da tecnologia e o credenciamento supervisionado de instrutores, o sistema tende a se tornar ainda mais transparente e rastreável, garantindo que só obtenham a habilitação aqueles que realmente demonstrem preparo e respeito às regras de trânsito.

5.127. Há de se falar, também, que muitas contribuições requerem o fim de máfias, monopólios e carteis das autoescolas, como vê-se abaixo:

CP-1075149. Os preços contados atualmente não condiz com a realidade do povo brasileiro. Fora que existe uma máfia nos autos números de reprovação fazendo com que você fique refém de preços altamente abusivos e fora da realidade.

CP-1074066. Ótima iniciativa para reduzir os custos e acabar com a máfia das autoescolas.

CP-1087740. Sou a favor da minuta, muitos acham que sem as autos escolas vai haver mais acidentes oque não é verdade. O que o ministro propõe é um fim no monopólio e não o fim das autos escolas.

CP-1080790. Sou a favor, visto que os preços para tirar habilitação são exorbitantes e a maioria da população não consegue tirar. Acredito que essa mudança irá ampliar o número de habilitados, o que implica em mais pessoas aptas a empregos que exigem carteira de motorista, diminuindo também infrações por dirigir sem habilitação, risco de perder o veículo e de suborno em blitz, sem falar que tira o monopólio das autoescolas com seus preços abusivos e seu sistema viciado.

CP-1096843. Toda forma de monopólio é prejudicial aos consumidores, o projeto não visa o fim das autoescolas, mas sim, tira a sua obrigatoriedade, dando oportunidade para que o consumidor decida qual a forma mais viável para conseguir se preparar para fazer a prova. Qualquer curso é assim, o aluno que decide de qual forma quer se preparar para fazer um exame.

ID. 57352. a melhor parte dessa resolução. Você não aprende nada na "auto escola" e pior: há uma máfia instaurada sobre como funciona. seria interessante porém aumentar a fiscalização para procurar pessoas dirigindo sem autorização, ou com pessoa que não é instrutor credenciado. Agora, cabe aos senhores políticos cobrarem isso, e não darem ouvido a máfia de auto escolas que está "flodando" essa consulta pública.

ID. 56591. Sou totalmente a favor desse projeto. As autoescolas estão cada vez mais inacessíveis, com valores exorbitantes e serviços péssimos. Fazem de tudo para que você pague cada vez mais. Poucas aulas práticas, ou seja, você não aprende a dirigir, você aprende a tentar passar. Tentar porque também fazem de tudo para você reprovar para gastar mais dinheiro. É um completo absurdo, uma máfia que não forma bons condutores, e cobra caro por isso. Mais do que justo termos acesso a CNH e um ensino decente. A grande maioria já aprende com familiares. Muitos países já funcionam assim, não é nenhuma novidade ou projeto para eleição, é nosso direito. Que possamos aprender de forma justa e decente. Inclusive que a prova prática possa ser no carro que a pessoa já tem contato, isso pode oferecer mais segurança e tranquilidade. Acompanhada por uma pessoa conhecida que está ensinando, como um familiar por exemplo. Chega desse absurdo de auto escolas dominantes com preços impraticáveis.

5.128. Foram recebidas 321 contribuições com esse tema sobre as autoescolas.

5.129. A minuta em discussão não propõe o fim desses estabelecimentos. Pelo contrário, a intenção é modernizar e flexibilizar o processo de formação de condutores, tornando-o menos burocrático e mais acessível, sem deixar de lado o compromisso com a segurança viária.

5.130. Nesse novo modelo, não será obrigatória a contratação dos serviços das autoescolas, o que visa democratizar o acesso à habilitação. A proposta busca criar alternativas para um processo mais ágil e menos oneroso, especialmente para as pessoas que enfrentam dificuldades financeiras. Nesse cenário, as autoescolas continuarão disponíveis para os candidatos que preferirem contratar seus serviços.

5.131. O modelo atual em que os candidatos são obrigados a contratar uma autoescola cria um mercado fechado em que apenas as autoescolas podem fornecer esse serviço, impedindo a entrada de novos agentes ou a prestação do serviço por instrutores autônomos.

5.132. Por esse motivo, buscam-se alternativas mais justas e eficientes, mas sem perder a qualidade da formação, uma vez que os exames permanecerão obrigatórios. O estímulo à concorrência saudável valorizará a devida prestação do serviço de formação dos candidatos e garantirá a liberdade de escolha do cidadão.

Dos exames teóricos

5.133. Uma importante inovação no processo de formação de condutores é a possibilidade de realização da avaliação teórica na modalidade remota, ou seja, o exame poderá ser realizado no local e horário escolhido pelo candidato, sob monitoramento eletrônico de responsabilidade do órgão ou entidade executivo de trânsito competente.

5.134. No âmbito dessa abordagem, foram identificadas 2.117 referências ao termo “remota” ou “remoto” dentre as contribuições apresentadas. Esses registros estão associados, em sua grande maioria, à inclusão da possibilidade de aplicação dos exames teóricos por via remota. Cita-se, abaixo, algumas contribuições recebidas sobre essa temática:

CP-1111474.A aplicação remota do exame teórico reduz o controle e favorece fraudes. O exame deve ocorrer em ambiente supervisionado (CFC ou posto autorizado). Recomendação: excluir a modalidade remota.

CP-1113353. O CTB (art. 148, §1º) determina que os exames sejam realizados sob responsabilidade do órgão executivo de trânsito. Permitir que esses exames sejam aplicados remotamente, em domicílio, retira o controle sobre o processo e amplia o risco de fraudes. Assim, propõe-se eliminar a modalidade “remota” e manter apenas a realização do exame de forma presencial ou eletrônica em ambiente controlado, como no CFC ou em posto autorizado, garantindo a segurança e a integridade da avaliação.

ID-50523. REJEITO A IMPLEMENTAÇÃO DE PROVA TEÓRICA REMOTA SEM ACOMPANHAMENTO.A realização de provas teóricas em ambiente remoto retira a fiscalização direta e reduz o controle sobre fraudes. Nenhum sistema eletrônico é capaz de garantir que o candidato realiza o exame sem ajuda externa, uso de consultas ou substituição de identidade. A presença física é elemento essencial para a lisura do processo avaliativo, pois confere credibilidade e

imparcialidade. Substituir o exame presencial por uma avaliação virtual banaliza a exigência legal e compromete a igualdade entre candidatos, transformando o exame teórico em um ato simbólico, sem valor formativo ou probatório real.

5.135. O ensino e a avaliação à distância são importantes ferramentas de inclusão e democratização do acesso à formação de condutores e representam um avanço significativo nesse processo. Essa modalidade de aferição dos conhecimentos contribui para a modernização dos métodos avaliativos, promove a autonomia e acessibilidade dos candidatos e oferece flexibilidade de horários para o estudo e realização das avaliações, tornando o procedimento mais eficiente, personalizado e adaptável às diferentes realidades socioeconômicas e geográficas.

5.136. Não obstante, a possibilidade de utilização de dispositivos eletrônicos para realização do exame teórico, de forma remota em plataforma virtual, reduz os custos operacionais e logísticos para os órgãos e entidades que aplicam os testes e, principalmente, para os candidatos que precisam se deslocar grandes distâncias para prestar o exame presencialmente.

5.137. Além disso, a automatização do procedimento avaliativo amplia seu alcance ao permitir que mais candidatos sejam submetidos simultaneamente ao exame e otimiza a correção das provas, reduzindo significativamente o prazo de agendamento do exame, o seu tempo de processamento e o retorno dos resultados.

5.138. A adoção de exames em formato digital remoto é uma prática consolidada no cenário internacional já implementada em processos seletivos e educacionais de diversos países. De acordo com estudo do *Global Growth Insights*, mais de 300 milhões de alunos e profissionais realizaram exames online em 2024 em todo o mundo. Nesse cenário, diversas empresas possuem programas de qualificação e certificação profissional com as avaliações dos alunos sendo conduzidas à distância por meio de plataformas online. Certificações especializadas em Tecnologia da Informação oferecidas pela *Amazon Web Service* (AWS), Microsoft e Google; certificações de gestão de projetos concedidas pelo *Project Management Institute* (PMI) e até mesmo de proficiência em idiomas, como o (*International English Language Testing System* - IELTS), são alguns exemplos de certificações que podem ser realizadas remotamente com flexibilidade e segurança.

5.139. No Brasil, o ensino a distância vem se firmando como importante ferramenta de integração, oportunidade e difusão de conhecimento, garantindo o direito ao acesso, à permanência e à aprendizagem, nos seus mais variados níveis, sobretudo na formação profissional em cursos superiores de graduação e pós-graduação. Essa modalidade de ensino foi regulamentada pelo Ministério da Educação, o que evidencia seu reconhecimento oficial como forma válida e estruturada de aprendizagem e, ainda, assegura que o método possua padrões de qualidade e acessibilidade compatíveis com as diretrizes nacionais de educação. Além disso, demonstra que a iniciativa está alinhada às melhores práticas e tecnologias disponíveis em âmbito global.

5.140. No processo de formação de condutores, a modalidade de avaliação do conhecimento teórico realizado de forma remota soma-se às outras formas de avaliação já previstas e implementadas. Importante pontuar que não se trata de uma exigência obrigatória, mas sim uma alternativa complementar para aferir o aprendizado dos candidatos e aprimorar o processo de formação de condutores, sendo de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável a definição do formato (físico ou eletrônico) e da forma de aplicação (presencial, híbrida ou remota) dos exames teóricos, mas sempre observando o disposto em normativo específico do órgão máximo executivo de trânsito da União e o conteúdo didático pedagógico estabelecido.

5.141. Um aspecto fundamental a ser considerado refere-se à segurança dos exames e integridade das avaliações. Nesse sentido, o órgão ou entidade executivo de trânsito competente deve implementar ferramentas e sistemas modernos e robustos a fim de detectar e impedir a ocorrência de práticas fraudulentas, preservando, dessa forma, a confiabilidade e credibilidade dos resultados.

5.142. Sob essa perspectiva, há uma ampla variedade de soluções tecnológicas de monitoramento e segurança das avaliações remotas no ambiente virtual.

5.143. De forma complementar, as plataformas utilizadas para a aplicação de provas online têm apresentado sucessivas melhorias sob os aspectos de usabilidade, responsividade e estabilidade de sua operação, propiciando a modernização do processo avaliativo, com eficiência, integridade, rastreabilidade e segurança.

Dos veículos

5.144. Na continuidade da análise das contribuições recebidas, verificou-se que o tema referente à exigência do duplo comando figurou entre os pontos de maior preocupação do público envolvidos no processo de formação de condutores.

5.145. Foram identificadas 3.659 manifestações sobre o tema, das quais 2.433 apresentavam conteúdo distinto.

5.146. Duplo comando diz respeito à possibilidade de instalação nos veículos de aprendizagem um duplo comando de pedais, permitindo que o instrutor possua pedais de freio e de acelerador também do seu lado.

5.147. Essa preocupação se expressou, predominantemente, em argumentos favoráveis à manutenção do aparato técnico como elemento essencial e inegociável de segurança, em contraposição à proposta de sua não obrigatoriedade na nova minuta de resolução.

5.148. Os principais receios e críticas concentram-se na convicção de que a segurança do processo de aprendizagem depende diretamente do mecanismo físico do duplo comando, especialmente do pedal de freio adicional, considerado o meio mais eficaz de intervenção imediata por parte do instrutor.

5.149. Ressalta-se, ainda, a resistência à equiparação com a categoria A (motocicletas), sob o argumento de que a dinâmica de risco e de intervenção é substancialmente distinta entre veículos de duas e quatro rodas. Soma-se a isso o temor de que a dispensa do equipamento possa fragilizar a fiscalização da frota, permitindo o uso de veículos não inspecionados, bem como a preocupação de que a qualificação do instrutor, isoladamente, não seja suficiente para garantir o nível máximo de segurança, conforme se depreende de diversas contribuições analisadas.

Id. 51286 - O CTB é claro: a aprendizagem só pode ocorrer em veículo de autoescola, com duplo comando (art. 141 e art. 154, parágrafo único). Permitir que o candidato escolha livremente carga horária ou traga seu próprio veículo é inconstitucional e inseguro. Sugestão: manter a obrigatoriedade de carga mínima de prática, em veículo do CFC, com instrutor empregado e responsável.

CP-1098679 - Sou contra, pois O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece regras claras sobre o processo de formação de condutores. De acordo com os artigos 141 e 154, parágrafo único, a aprendizagem prática de direção veicular deve ocorrer exclusivamente em veículo pertencente a Centro de Formação de Condutores (CFC), devidamente identificado e equipado com duplo comando, sob a supervisão de um instrutor habilitado. Permitir que o candidato traga seu próprio veículo ou defina livremente a carga horária prática contraria esses dispositivos legais e compromete tanto a segurança quanto a padronização do processo de formação. Essa flexibilização fere o princípio da isonomia, podendo gerar desigualdades no acesso ao aprendizado de qualidade, além de representar um retrocesso no controle e na fiscalização da formação de condutores, cuja finalidade é promover a segurança viária. Além disso, a condução de veículo por aprendiz sem a devida supervisão ou em veículo não autorizado constitui prática de risco e afronta a legalidade. A proposta de eliminação da carga horária mínima obrigatória ou da exigência de que a prática ocorra em veículo do CFC compromete a integridade do processo formativo e fragiliza a atuação dos órgãos de trânsito. Diante disso, a sugestão é manter a obrigatoriedade de uma carga mínima de aulas práticas de direção, realizadas em veículo de aprendizagem pertencente ao CFC, devidamente identificado e equipado com duplo comando. O instrutor deve ser profissional qualificado, empregado formal do CFC e responsável pela orientação e avaliação do candidato. Essa estrutura garante não apenas a legalidade do processo, mas também a segurança e a qualidade da formação dos futuros condutores.

CP-1093801 - As aulas práticas de direção veicular não podem ser facultativas. O artigo 141 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é claro ao estabelecer que a aprendizagem deve ocorrer exclusivamente em Centro de Formação de Condutores (CFC) credenciado, com instrutor habilitado e veículo com duplo comando. Essa exigência visa garantir a segurança no processo de formação de condutores. Tornar a prática opcional viola a estrutura do Sistema Nacional de Trânsito, que determina etapas obrigatórias e padronizadas para a obtenção da habilitação. A condução de veículos exige habilidades que só podem ser desenvolvidas com orientação profissional, em ambiente adequado e supervisionado. Portanto, as aulas práticas de direção veicular são obrigatórias, realizadas em veículo de aprendizagem com duplo comando, sob supervisão de instrutor vinculado ao CFC. A medida reforça a legalidade, garante a segurança viária e mantém a conformidade com o CTB.

CP-1098908 - O Código de Trânsito Brasileiro (arts. 141 e 154, parágrafo único) determina que a prática de direção deve ocorrer exclusivamente em veículo da autoescola, adaptado com duplo

comando e sob orientação de instrutor habilitado. Permitir que o candidato utilize veículo próprio ou defina livremente sua carga horária desrespeita a legislação, reduz o controle institucional e compromete a qualidade e segurança do ensino. Recomendação: manter a obrigatoriedade de carga horária mínima de aulas práticas, conduzidas por instrutores empregados do CFC, com veículo adequado e autorizado. Isso garante padronização, rastreabilidade e formação adequada dos condutores.

CP-1114660 - Discordo. Veículos particulares não podem ser usados em aulas ou exames de direção. O carro precisa pertencer à autoescola, estar vistoriado, assegurado e equipado com duplo comando. Permitir veículos de terceiros cria risco de acidentes, fraudes e perda de controle do DETRAN.

5.150. A análise do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) demonstra, contudo, que não há, em seu texto, qualquer imposição legal de uso obrigatório do duplo comando. O CTB atribui ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a competência para regulamentar o processo de habilitação, conforme dispõe o art. 141, complementado pelo art. 12, inciso XV, que atribui ao Contran a normatização do conteúdo, carga horária e execução da formação de condutores. O art. 96, inciso III, alínea “e”, classifica os veículos quanto à categoria, incluindo os de aprendizagem, enquanto o art. 154 determina apenas a forma de identificação visual desses veículos, faixa amarela com a inscrição “AUTOESCOLA”, sem fazer qualquer menção à obrigatoriedade de duplo comando. Assim, diferente dos argumentos apresentados pelos contribuintes, a obrigatoriedade do equipamento não encontra amparo expresso no CTB, podendo ser revista à luz do princípio da razoabilidade.

5.151. A Resolução Contran nº 789, de 2020, ao impor a obrigatoriedade do duplo comando, acaba por gerar efeitos econômicos e administrativos expressivos. A adaptação de um veículo para essa finalidade caracteriza alteração de suas características originais, exigindo Inspeção Técnica Veicular (ITL) e emissão do Certificado de Segurança Veicular (CSV). Esse procedimento envolve custos com instalação, taxas e regularização documental, configurando ônus significativo para os Centros de Formação de Condutores (CFCs). Tais custos, inevitavelmente, tendem a ser repassados ao consumidor final, encarecendo o processo de obtenção da CNH e restringindo o acesso à formação de novos condutores, o que contraria o princípio da eficiência e o dever estatal de promover políticas de trânsito acessíveis e seguras.

5.152. Outro obstáculo relevante é a dificuldade logística para realização das inspeções, em razão da distribuição desigual das Instituições Técnicas Licenciadas (ITL) e Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais (ETP) no território nacional.

5.153. Além do mais, o sistema de credenciamento dos CFCs já impõe exigências rigorosas, como o número mínimo de veículos por categoria, o que tem motivado diversas ações judiciais que buscam flexibilizar tais critérios, inclusive permitindo o compartilhamento de veículos entre instituições. A obrigatoriedade do duplo comando, ao aumentar custos e burocracia, torna ainda mais difícil o cumprimento desses requisitos, comprometendo a sustentabilidade econômica do setor. A possibilidade de facultar o uso do duplo comando reduziria barreiras financeiras e operacionais, sem comprometer a segurança, desde que preservadas as exigências quanto à qualificação dos instrutores e à adequação dos percursos de aprendizagem.

5.154. A segurança no processo de formação está condicionada, em sua essência, à atuação do instrutor. É a capacitação deste profissional, somada ao seu controle do ambiente de aula e ao recurso do freio de estacionamento, que pode oferecer um patamar de proteção considerado suficiente na ausência do duplo comando. Vale destacar, ainda, que a minuta não proíbe o uso do duplo comando, mas o torna facultativo. A decisão final sobre a instalação do equipamento ficará a critério do instrutor de trânsito e do proprietário do veículo, que poderão optar por sua utilização conforme julgarem conveniente para o processo de ensino-aprendizagem, considerando suas particularidades operacionais e preferências pedagógicas.

5.155. A comparação com a categoria A reforça esse entendimento, pois, apesar da inexistência de comandos duplicados, a formação de motociclistas ocorre com segurança, baseada na observação e orientação técnica do instrutor. Se é possível ensinar a condução de motocicletas, veículos de maior exposição ao risco de sinistros, sem aparato mecânico adicional, não há razão lógica para que o mesmo não ocorra com veículos de quatro rodas, em ambiente controlado e sob supervisão direta.

5.156. Nas contribuições apresentadas, não foram identificados estudos técnicos que comprovem aumento de sinistros decorrente da ausência do duplo comando. Ao contrário, a evolução tecnológica demonstra que o aprimoramento da qualificação profissional, aliado à modernização da frota e à

racionalização normativa, proporciona resultados mais eficazes e sustentáveis. A realidade atual do trânsito brasileiro caracteriza-se pela constante modernização dos veículos e pela incorporação crescente de tecnologias embarcadas voltadas à segurança, tais como sistemas de frenagem assistida, controle de estabilidade, sensores de colisão e direção elétrica.

5.157. Ademais, observa-se que o avanço dos veículos dotados de câmbio automático, os quais atualmente representam parcela expressiva do mercado nacional, reduz o risco de falhas operacionais por parte dos candidatos à habilitação, o que torna o processo de condução mais simples, intuitivo e seguro.

5.158. Dessa forma, a dispensa do duplo comando, dentro do arcabouço de mitigação de riscos estabelecido, adequa a regulamentação à realidade contemporânea, promovendo maior eficiência e acessibilidade sem desprezar o estágio atual de modernização do sistema.

5.159. Em relação as contribuições levantadas pelo público sobre a identificação dos veículos durante a consulta pública, foram identificados alguns pontos que merecem esclarecimento e detalhamento.

5.160. A identificação padronizada dos veículos utilizados na formação de condutores é uma exigência essencial prevista no CTB, com o objetivo de garantir a segurança e a distinção desses automóveis nas vias públicas. O art. 154 do CTB estabelece as regras específicas para essa identificação, diferenciando os veículos de uso exclusivo para formação daqueles utilizados apenas de forma eventual.

5.161. Para os veículos destinados exclusivamente à formação de condutores o padrão de identificação é permanente. O caput do art. 154 determina que esses veículos devem possuir uma faixa amarela, com vinte centímetros de largura, pintada ao longo de toda a carroçaria, à meia altura. Dentro dessa faixa deve constar a inscrição “AUTOESCOLA”, em cor preta, garantindo o imediato reconhecimento do veículo pelos demais usuários da via.

5.162. Ademais, o parágrafo único do mesmo artigo trata da identificação dos veículos utilizados eventualmente para fins de aprendizagem, mediante autorização específica. Nesses casos, a identificação deve ser feita por meio de uma faixa branca removível, também com vinte centímetros de largura, afixada ao longo da carroçaria, à meia altura, contendo igualmente a inscrição “AUTOESCOLA” em cor preta. A natureza removível dessa faixa é essencial, uma vez que o veículo não se destina exclusivamente à atividade de formação de condutores.

5.163. Dessa forma, a nova proposta de alteração do processo de formação de condutores garante a coerência ao manter a padronização na identificação dos veículos de uso exclusivo e dos eventualmente utilizados para a aprendizagem, reforçando os critérios de segurança e identificação visual dos veículos.

5.164. Cabe ainda complementar que, conforme dispõe a Resolução Contran nº 969, de 2022, os veículos destinados à aprendizagem são classificados na categoria de uso comercial (aluguel). Para esses veículos, a cor dos caracteres da Placa de Identificação Veicular (PIV) deve ser vermelha. Essa padronização cromática é fundamental, pois permite distinguir as diferentes categorias de veículos, sendo considerada infração a utilização de cores de fundo ou de caracteres divergentes das especificadas para cada categoria ou espécie veicular.

5.165. Ainda conforme a mesma resolução, o fundo principal da PIV deve ser branco, revestido de película retrorrefletiva, e conter uma faixa horizontal azul na margem superior, de acordo com o padrão Pantone 286. O nome do país, “BRASIL”, inserido ao centro dessa faixa azul, deve ser vazado em branco. Dessa forma, a combinação de cores nas placas dos veículos de aprendizagem compreende o fundo branco predominante, a faixa azul superior e, principalmente, os caracteres vermelhos de identificação, assegurando a padronização e a fácil identificação desses veículos

5.166. Dessa forma, o art. 154 do CTB apenas diferencia a forma de identificação entre os veículos destinados integralmente à atividade de aprendizagem e aqueles empregados de maneira eventual, mediante autorização específica. Assim, o uso de veículos não exclusivos, desde que devidamente identificados conforme o padrão estabelecido, é plenamente compatível com a legislação vigente, inexistindo qualquer vedação legal à sua utilização nos processos de instrução prática ou exame de direção veicular.

5.167. Já na análise das contribuições apresentadas sobre o ponto da carga horária para as aulas práticas, a regulamentação do processo de formação de condutores no Brasil possui fundamento jurídico expresso no CTB, que estabelece as competências do Contran como já foi dito.

5.168. A minuta de resolução, atualmente em debate, introduz mudanças substanciais no processo de formação prática, com o propósito de promover maior flexibilidade e racionalidade administrativa. A

proposta inicial estabeleceu que as aulas práticas poderiam ser consideradas optativas, permitindo que a carga horária e as atividades práticas fossem ajustadas livremente entre o candidato e o instrutor de trânsito escolhido, de acordo com as necessidades e o nível de preparo individual de cada candidato. Ademais, no tocante às aulas em vias terrestres, a minuta prevê a expedição da Licença de Aprendizagem Veicular em formato digital, bem como a possibilidade de o veículo utilizado ser disponibilizado pelo instrutor ou pelo próprio candidato, desde que atendidos os requisitos técnicos e de segurança regulamentares.

5.169. Durante o período de consulta pública, as contribuições recebidas demonstraram uma insatisfação à proposta de flexibilização no que se refere à ausência de uma carga horária mínima obrigatória para as aulas práticas de direção veicular. Os participantes manifestaram receios de que tal medida pudesse comprometer a qualidade da formação dos condutores e reduzir os níveis de segurança no trânsito.

5.170. Nesse contexto, seguem algumas das principais contribuições apresentadas pela população durante a consulta pública:

CP-1117740 - Eliminar a carga horária mínima é um retrocesso gigantesco. O tempo de exposição ao conteúdo é parte essencial do processo pedagógico, não pode ser tratado como opcional.

CP-1114001 - Como instrutor de trânsito atuante na formação de condutores, manifesto minha discordância em relação aos procedimentos propostos na minuta. As mudanças apresentadas, ao invés de aprimorar a formação do condutor, tendem a burocratizar ainda mais o processo, dificultando tanto o trabalho dos profissionais quanto o aprendizado dos alunos. A centralização excessiva de etapas, a redução da carga horária prática ou a flexibilização de exigências essenciais pode comprometer a qualidade da formação, colocando em risco a segurança no trânsito. Defendo um processo transparente, eficiente e com foco na preparação real dos futuros motoristas, não apenas na obtenção do documento.

CP-1097043 - O art. 141 do CTB estabelece que o Contran regulamentará o processo de aprendizagem. Não é juridicamente admissível regulamentar a aprendizagem eliminando a exigência de carga horária mínima obrigatória. A SENATRAN extrapola sua competência ao legislar em substituição ao Congresso Nacional, violando o princípio da legalidade.

CP-1099751 - O Art. 48 estabelece que a parte prática da formação de condutores deve ter carga horária de dez horas e ser realizada exclusivamente por órgãos ou entidades autorizadas. A proposta tem como objetivo assegurar maior controle institucional e padronização do ensino prático, contribuindo para a qualidade da formação. No entanto, ao definir um tempo único para todos os candidatos, desconsidera diferenças individuais no ritmo de aprendizado. Além disso, a exigência de realização em locais específicos pode gerar dificuldades logísticas, especialmente em áreas com pouca estrutura. Embora bem-intencionada, a norma pode ser mais eficaz se permitir certa flexibilidade, respeitando as necessidades dos alunos e a realidade regional.

CP-1117760 - Não concordo. Defendo que o ensino de condução deve permanecer obrigatório e supervisionado por CFCs, com profissionais preparados e capacitados, com apoio e respaldo dos mesmos provendo ensino de qualidade estrutura apropriada e todo suporte necessário ao aprendizado e acolhimento do candidato. A carga horária e a prática livre entre candidato e instrutor não garantem padronização nem segurança, expondo o aprendiz a riscos graves. Veículos próprios ou instrutores sem fiscalização institucional aumentam a vulnerabilidade e a possibilidade de acidentes. A formação obrigatória nas autoescolas assegura duplo comando, orientação profissional e acompanhamento contínuo, consolidando conhecimento teórico e prático. Essa supervisão é essencial para transformar aprendizado em habilidade segura. Flexibilizar a prática compromete vidas e a integridade do trânsito. A obrigatoriedade protege tanto o condutor quanto a coletividade, mantendo rigor e qualidade na formação. E a criticada ao modelo atual não desburocratiza; transfere risco integral ao usuário, compromete a qualidade da formação e coloca em perigo motoristas e sociedade. A segurança viária exige rigor, supervisão institucional e regulamentação clara, pilares que a proposta ignora.

5.171. Considerando a intensidade das manifestações e o caráter preliminar da minuta, optou-se por estabelecer a carga horária da aula prática de direção para o mínimo legal de duas horas. Essa decisão, longe de representar um relaxamento dos padrões, fundamenta-se no reconhecimento de que a aprendizagem não é um processo uniforme.

5.172. A curva de aprendizagem é singular para cada candidato, sendo influenciada por fatores como idade, coordenação motora, nível de atenção e aspectos psicológicos. Impor uma carga horária rígida e idêntica a todos desconsidera essas diferenças inerentes. Enquanto alguns alcançam a proficiência necessária no tempo mínimo, outros demandarão um período mais extenso para consolidar as mesmas competências.

5.173. A flexibilização proposta pela minuta, portanto, alinha-se a um conceito de ensino personalizado, no qual o foco desloca-se do tempo de treinamento para a competência efetivamente demonstrada. Dessa forma, as duas horas representam um piso legal, e não um teto, cabendo ao candidato, avaliado em conjunto com o instrutor, a decisão de realizar aulas adicionais sempre que julgar necessário para seu pleno preparo.

5.174. Nesse modelo, a competência para definir a necessidade de aulas práticas adicionais é compartilhada entre o candidato e o instrutor de trânsito. Caberá a este último, enquanto profissional credenciado e capacitado, avaliar técnica e pedagogicamente o desempenho do aprendiz, orientando-o a respeito da necessidade de prosseguir com o treinamento até que a proficiência necessária seja alcançada.

5.175. A proposta de flexibilização, ao permitir que o número de aulas seja ajustado de acordo com o desempenho individual do aprendiz e o tipo de veículo utilizado, representa um avanço coerente com a realidade atual do trânsito e da formação de condutores. O essencial permanece assegurado: a aprovação no exame prático, que exige domínio técnico, observância às normas de circulação e demonstração de comportamento seguro. Assim, a qualidade da formação é aferida de forma objetiva no momento da avaliação final, e não presumida pelo simples cumprimento de uma carga horária padronizada.

5.176. Ressalte-se o rigor do exame prático de direção veicular, exigindo um aproveitamento mínimo de 90 pontos para aprovação, o que assegura que apenas candidatos com condições técnicas e comportamentais adequadas obtenham a habilitação. A nova metodologia de pontuação, que desconta pontos a cada infração cometida, garante que candidatos com condições técnicas e comportamentais adequadas obtenham a habilitação, alinhando a avaliação à realidade da direção no trânsito.

5.177. Dessa forma, a minuta de resolução respeita os princípios da autonomia, eficiência e segurança viária, modernizando o sistema de formação de condutores sem abdicar do controle estatal e da responsabilidade pública pela fiscalização e pela qualidade do ensino.

Banca examinadora

5.178. A análise das contribuições também revelou a composição da banca examinadora como um tema de destaque.

5.179. O assunto gerou 1.157 manifestações. Cita-se alguns exemplos:

CP-1101288. Embora a atribuição de pontos seja válida, a banca examinadora deve manter autoridade plena (CTB, art. 148). Faltas eliminatórias devem seguir critérios objetivos, aplicados por servidores públicos ou agentes credenciados, e não por avaliadores privados.

CP-1117717. Embora a classificação por pontos seja aceitável, o critério deve preservar a autoridade da comissão examinadora, conforme o artigo 148 do CTB.

Sugestão: reforçar que faltas eliminatórias sigam critérios uniformes, sem margem para subjetividade, e que a banca examinadora seja composta exclusivamente por servidores ou agentes credenciados, não por particulares, garantindo imparcialidade, segurança jurídica e padronização na avaliação dos candidatos.

5.180. Como dito acima, o exame prático de direção preserva seu caráter rigoroso através de um sistema de pontuação que exige 90 pontos para aprovação. Esta metodologia, que desconta pontos por infrações, assegura que apenas condutores com perfil técnico e comportamental adequado obtenham a CNH, alinhando a avaliação à realidade do trânsito.

5.181. Do ponto de vista legal, o art. 152 do CTB atribui a designação da comissão examinadora ao dirigente do órgão executivo local de trânsito, não competindo ao Contran alterar referido dispositivo. A proposta em análise regulamenta que pelo menos um membro seja preposto do órgão de trânsito.

5.182. Complementarmente, o art. 77 da proposta estabelece que os examinadores devem comprovar capacitação por meio de curso específico, garantindo profissionais qualificados para a avaliação dos candidatos.

Prazo indeterminado

5.183. Outra inovação da proposta para reduzir o custo da CNH é permitir que o processo de

habilitação permaneça aberto por prazo indeterminado, encerrando-se apenas nas situações expressamente previstas em lei.

5.184. No âmbito dessa abordagem, foram identificadas 1.105 referências ao termo “prazo” e 307 referências ao termo “indeterminado” dentre as contribuições apresentadas.

5.185. Observa-se que as contribuições recebidas evidenciam preocupações legítimas quanto aos impactos práticos e financeiros decorrentes da atual limitação temporal de doze meses, estabelecida pela Resolução Contran nº 789, de 2020 e, ainda que a proposta de tornar o processo de habilitação aberto por tempo indeterminado tenha recebido expressivo apoio popular, é igualmente relevante que se proceda à análise das manifestações contrárias à medida, em respeito ao princípio da pluralidade de opiniões e à transparência regulatória.

5.186. A escuta ativa de posicionamentos divergentes permite identificar eventuais riscos, inconsistências ou impactos não previstos, contribuindo para o aprimoramento da norma e para a construção de soluções democráticas. Exemplos das manifestações:

ID 57560. Totalmente contra! Imagina tornar o processo vitalício? É um absurdo! O candidato precisa acompanhar as mudanças durante o processo, com prazo definido de início e término. Não aceitar isso é desrespeitar o aprendizado e a segurança no trânsito.

ID 54361. Um processo eterno é inviável para o Estado e para o candidato. É necessário estabelecer prazos vinculados a exames médicos e psicológicos, assegurando atualização e segurança.

ID 57446. A ausência de prazos compromete a atualidade dos conhecimentos e das aptidões do candidato, além de dificultar o controle institucional e a coerência entre formação, avaliação e prática segura da condução.

ID 53028. A ausência de um prazo final compromete seriamente a gestão pública e a saúde dos sistemas. Manter processos 'eternos' significa sobrecarregar bases de dados digitais e físicas com informações intermináveis, sem a possibilidade de limpeza ou racionalização. Um processo de habilitação deve ter um limite de validade para assegurar a eficiência administrativa.

5.187. A Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020, determina que o processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de doze meses, contados da data do requerimento do candidato.

5.188. A proposta em análise visa alterar esse dispositivo, permitindo que o processo permaneça aberto por tempo indeterminado. O CTB não estabeleceu prazo para encerramento do processo de habilitação, sendo o limite de 12 meses introduzido pela Resolução Contran nº 789, de 2020. Portanto, além de poder ser alterado por nova norma infralegal, a mudança proposta não contraria o CTB, mas o complementa com maior flexibilidade e justiça social.

5.189. A norma atualmente vigente impõe encargos desproporcionais ao candidato à obtenção da habilitação, sobretudo àqueles inseridos em contextos de vulnerabilidade socioeconômica.

5.190. Nos casos em que o candidato tenha sido aprovado no exame teórico, o vencimento do prazo de validade do processo impõe a obrigatoriedade de refazer tanto o curso quanto o exame, sem fundamento técnico ou legal que sustente tal imposição, comprometendo a razoabilidade e a proporcionalidade da norma.

5.191. A proposta de prazo indeterminado evita a repetição injustificada de etapas já concluídas, respeita o esforço do candidato e promove justiça administrativa e social.

5.192. O prazo de 12 meses também desconsidera a realidade de milhares de brasileiros que enfrentam: a) problemas de saúde, trabalho ou deslocamento que impedem a conclusão dentro do prazo; b) falta de estrutura em regiões remotas, onde há escassez de centros de formação e exames; c) Caso fortuitos que possam impedir a própria Administração de encerrar os processos em tempo hábil.

5.193. A título ilustrativo, cumpre mencionar os casos envolvendo candidatos com deficiência, os quais, em razão de suas especificidades, devem submeter-se à avaliação de junta médica especializada, conforme previsto na legislação vigente. Além disso, tais candidatos frequentemente necessitam de veículos devidamente adaptados para a etapa prática de direção e do exame.

5.194. Essas condições, embora essenciais para garantir a acessibilidade e a equidade no processo de habilitação, acabam por tornar o procedimento mais complexo, prolongado e oneroso.

5.195. Tornar o processo indeterminado respeita o ritmo individual do candidato e promove inclusão social, sem prejuízo à segurança ou à qualidade da formação.

5.196. A alteração não compromete a segurança do processo, pois as hipóteses de encerramento continuam previstas, os exames e etapas obrigatórias mantêm validade e exigência técnica e o controle do processo permanece sob responsabilidade dos órgãos ou entidades executivos de trânsito.

5.197. Salienta-se que proposta está alinhada aos princípios constitucionais impostos à Administração. Ao eliminar o prazo fixo de 12 meses, evita-se a reabertura de processos e retrabalho, reduzindo custos administrativos, a flexibilização respeita o direito do cidadão à formação sem imposições desproporcionais ampliando, assim, o acesso à habilitação, especialmente para pessoas em situação de vulnerabilidade ou com dificuldades logísticas e financeiras.

5.198. Dessa forma, a manutenção do processo aberto até sua conclusão ou encerramento por motivos legais simplifica a gestão pública e melhora a experiência do usuário, fortalecendo o compromisso do Estado com a cidadania, a acessibilidade e a modernização dos serviços públicos.

6. CONCLUSÃO

6.1. A análise consolidada das contribuições recebidas durante a consulta pública demonstra que a proposta de modernização do processo de formação de condutores representa um avanço estrutural alinhado aos princípios constitucionais da eficiência, economicidade e participação social. A minuta em discussão não apenas atende a demandas históricas por desburocratização e redução de custos, mas também se fundamenta em evidências técnicas e experiências nacionais e internacionais bem-sucedidas

6.2. Ressalte-se, ainda, que a minuta: a) preserva a competência dos órgãos ou entidades executivos dos Estados e do Distrito Federal, não havendo qualquer usurpação de atribuições, mas sim o fortalecimento de um sistema colaborativo e interoperável; b) estimula a livre concorrência e a qualidade dos serviços, ao flexibilizar a obrigatoriedade de vínculo com autoescolas e permitir a atuação de instrutores independentes credenciados; c) promove inclusão social e redução de desigualdades, ao eliminar barreiras financeiras e logísticas que historicamente limitaram o acesso à CNH para parcelas vulneráveis da população; e d) mantém e moderniza os mecanismos de controle e segurança, com fiscalização permanente pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito e rígidos critérios para aprovação e expedição do documento.

6.3. Por fim, a proposta está em consonância com o disposto no Pnatrans e com as melhores práticas de governança regulatória. Trata-se, portanto, de um marco transformador, que substitui um modelo burocrático e oneroso por um sistema ágil, acessível e centrado no cidadão, sem abrir mão do compromisso inegociável com a segurança viária.

6.4. Também, anexamos ao processo o Relatório CP/SNPS (10529299), que documenta os resultados da consulta pública sobre a minuta de resolução que democratiza o novo processo de formação do condutor promovido pelas plataformas Participa + Brasil e Brasil Participativo. O relatório foi elaborado pela Diretoria de Participação Digital e Comunicação em Rede, vinculada à Secretaria Nacional de Participação Social, da Secretaria-Geral da Presidência da República.

6.5. Diante do exposto, recomenda-se a aprovação da minuta de resolução, que se mostra como instrumento legítimo, necessário e adequado para a modernização da formação de condutores no Brasil.

THALYA VITÓRIA REZENDE NEVES
Coordenadora-Geral de Regulação

De acordo.

BASÍLIO MILITANI NETO
Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão

De acordo. Encaminhe-se na forma proposta.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO
Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Thalya Vitória Rezende Neves, Coordenadora-Geral de Regulação**, em 13/11/2025, às 19:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Basilio Militani Neto, Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 14/11/2025, às 09:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 14/11/2025, às 10:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10414051** e o código CRC **A2E2E7F5**.



Referência: Processo nº 50000.034372/2025-74



SEI nº 10414051

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br