



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

**RELATÓRIO DE AIR**

Brasília, 02 de outubro de 2025.

**Assunto: Análise de impacto regulatório da alteração da Resolução Contran nº 789, de 2020.**

## 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de análise de impacto regulatório (AIR) de proposta de alteração da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sobre a formação de condutores e o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), atualmente regulamentados pela Resolução Contran nº 789, de 2020 (7928554).

1.2. Observa-se a atual redação da citada resolução demonstra um modelo de formação de condutores baseado na centralização da atividade em uma única modalidade institucional, isto é, pelos centros de formação de condutores (CFCs). Esse arranjo tem sido objeto de discussões recorrentes na Senatran, no Contran e em diferentes instâncias públicas e privadas, indicando a necessidade de reavaliação de seus instrumentos.

1.3. Importa informar que o presente debate advém de diferentes notas técnicas, consultas públicas e reuniões com setores interessados, na atual gestão e nas gestões anteriores, sempre com o objetivo de aperfeiçoar o processo de formação de condutores e adaptá-lo às mudanças sociais, tecnológicas e econômicas do país. Nesse contexto, é fundamental que a análise de impacto regulatório investigue com profundidade os resultados efetivos do modelo vigente e os potenciais efeitos de eventuais alterações, considerando custos, benefícios, riscos e alternativas regulatórias.

1.4. Assim, esta análise de impacto regulatório tem como objetivo avaliar, de maneira estruturada e fundamentada, o processo de formação de condutores, identificando os problemas do arranjo atual, examinando alternativas e oferecendo subsídios técnicos para a decisão regulatória do Contran.

## 2. EVOLUÇÃO NORMATIVA DA HABILITAÇÃO NO BRASIL

2.1. A formação de condutores no Brasil não pode ser compreendida sem uma breve retrospectiva histórica. A chegada dos primeiros automóveis ao país, por volta de 1890, representou um marco de modernidade, mas também um desafio inédito para a organização das cidades. Tratou-se de uma novidade tecnológica que alterava padrões de deslocamento, convívio social e até de segurança pública, em um contexto no qual não existiam normas federais que regulassem a circulação desses veículos.

2.2. Diante desse vazio normativo, os próprios Estados passaram a editar regras, estabelecendo condutas para condutores e normatizando, inclusive, as primeiras licenças e permissões de dirigir. O Rio de Janeiro destacou-se como pioneiro, ao instituir normas sobre concessão de licenças para dirigir, antecipando uma preocupação que logo se espalharia por outras unidades da federação: a necessidade de conferir previsibilidade e segurança ao uso de automóveis nas vias públicas.

2.3. Somente em 1910 a questão foi regulada em âmbito nacional, com a edição do Decreto nº 8.3241, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Pela primeira vez, a União estabeleceu diretrizes uniformes para a circulação de veículos em todo o território nacional. Esse regulamento não apenas consolidou a obrigatoriedade de licenças, como também instituiu deveres explícitos aos condutores, então chamados de “motorneiros”, entre eles a obrigação de manter domínio da velocidade e reduzir a marcha em situações de risco. Veja-se o teor do art. 21 do Decreto-Lei:

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automovel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstaculos, não se possa estender á distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

2.4. Tratou-se de um primeiro passo para vincular a condução veicular a um dever de cuidado com a coletividade, princípio que permanece até hoje como núcleo do direito de trânsito.

2.5. O avanço da motorização nas décadas seguintes exigiu uma resposta normativa mais estruturada. Esse movimento culminou na edição do Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, que instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito<sup>2</sup>. Pela primeira vez, o país passou a contar com um marco legal abrangente para disciplinar a circulação de veículos automotores em vias públicas em todo o território nacional.

2.6. Entre suas inovações mais relevantes, o Código de 1941 criou formalmente a carteira de motorista, documento que não apenas autorizava a condução de veículos, mas também definia expressamente quais espécies de veículos o condutor estava habilitado a dirigir. O princípio de que ninguém poderia conduzir sem estar devidamente habilitado foi estabelecido como regra central do sistema.

2.7. Para obtenção da habilitação, o candidato deveria realizar exames nas capitais dos Estados, escolhendo o tipo de veículo: a motor mecânico, a motor elétrico ou motocicletas. No caso dos automóveis com motor mecânico, o Código estabeleceu duas categorias:

- motorista amador, autorizado a conduzir veículos de passeio para uso pessoal ou recreativo, submetido a exame teórico e prova prática de direção;
- motorista profissional, habilitado para transporte de passageiros ou de carga, submetido a um conjunto mais rigoroso de avaliações, incluindo prova oral sobre funcionamento do motor e peças, além de exame prático de direção e conhecimentos de trânsito.

2.8. O termo “motorneiro”, antes utilizado para designar todos os condutores, passou a ser reservado especificamente ao condutor de veículos de tração elétrica, como os bondes. Também os motociclistas foram classificados em duas categorias: profissionais e amadores, seguindo lógica semelhante à dos condutores de automóveis. Veja-se trechos do Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, que instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito:

Art. 88. Ninguém poderá dirigir veículo de qualquer natureza sem estar devidamente habilitado.

Parágrafo único. A carteira de motorista indicará qual a espécie ou espécies de veículos que o seu portador está habilitado a dirigir.

Art. 91. Haverá exame para dirigir veículos a motor mecânico ou elétrico e motocicletas.

§ 1º Os veículos a motor mecânico terão duas espécies de motoristas: amador e profissional.

a) O exame para motorista amador habilita à condução de automoveis de passeio para uso pessoal ou para simples desporte, constando de conhecimentos deste Código, no que lhe for aplicavel, e prova prática de direção;

b) o exame para motorista profissional habilita à condução de autos de passeio, a frete, para o transporte de passageiros ou autos de carga, constando das seguintes provas, que serão prestadas em lingua portuguesa:

1º Oral (de máquinas), em que o candidato demonstrará, praticamente, no espaço máximo de 30 minutos para cada examinador, conhecimento das peças principais do motor e sua função, das avarias comuns e meios de evitá-las ou remediá-las, e tudo o mais que se relacione com o mecanismo do veículo.

2ª Prática (de direção), em que o candidato executará o manejo de todas as peças essenciais de condução do veículo e manobras comuns na sua direção, e pela qual devem ser cuidadosamente apreciados não só o grau do desembarço como também as qualidades de calma e prudência durante a prova.

3ª Regulamentar, em que o candidato demonstrará conhecimentos deste Código, no que lhe for aplicável; conhecimento das ruas da cidade, com as mãos e contramãos; instruções em vigor relativas ao serviço de veículos, localização dos principais edifícios públicos, estabelecimentos industriais e casas de diversão.

§ 1º O exame para condutor (motorista) dos veículos de tração elétrica habilita o candidato a dirigir bondes ou veículos similares, e consta de conhecimentos deste Código, no que lhe for aplicável, e prova prática de direção do veículo, além de prova oral (máquina elétrica).

a) O candidato que satisfizer qualquer das provas realizadas ficará nela aprovado, cabendo-lhe o direito de nova inscrição para aquelas em que houver sido reprovado, dentro de seis meses.

b) O candidato reprovado em máquina ou direção só poderá prestar novo exame 15 dias após o primeiro; e, reprovado na prova regulamentar, 10 dias após o primeiro.

§ 2º Os exames para condutor de motocicletas de duas rodas dividir-se-ão em duas categorias: profissionais e amadores.

a) Para os candidatos a motociclistas profissionais os exames constarão de prova de máquinas reduzida aos conhecimentos práticos sobre o funcionamento e o emprego das diversas alavancas pedais ou manetas, operações preparatórias para a tomada de marcha e meios de remediar as avarias comuns.

b) Para os motociclistas amadores, os exames constarão das disposições da alínea a do § 1º do art. 55.

§ 3º Os condutores de veículos a pedal, que tenham motor adaptado, prestarão exame de ruas e direção nessa espécie de veículo, sujeitos os que se destinarem a fins comerciais à prova de máquinas previstas para os motociclistas.

2.9. Além das provas, o Código de 1941 fixava requisitos pessoais e sociais para inscrição. O candidato precisava saber ler e escrever, ser considerado apto por uma junta médica e comprovar ter mais de 18 anos. Exigia-se ainda a apresentação de documento de identidade e da chamada “folha corrida”, isto é, certidão de antecedentes criminais. Para motoristas profissionais, acrescentava-se a necessidade de provar a nacionalidade brasileira e a quitação do serviço militar.

2.10. Essas exigências revelavam a mentalidade da época: dirigir não era visto apenas como habilidade técnica, mas também como uma atividade vinculada à moralidade, à ordem social e à disciplina cívica, projetando sobre o motorista uma imagem de responsabilidade que ultrapassava o ato de conduzir o veículo.

2.11. Esse marco normativo representou um salto qualitativo: pela primeira vez, a habilitação deixou de ser apenas um requisito formal de registro e passou a envolver diferenciação de categorias, avaliação técnica e requisitos pessoais, sinalizando o início de um processo mais robusto de padronização do ato de dirigir no Brasil.

2.12. Na sequência da evolução normativa iniciada em 1941, sobreveio a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu um novo Código Nacional de Trânsito. Esse marco representou mais uma etapa no processo de consolidação do sistema, reforçando a exigência de habilitação e buscando padronizar procedimentos em âmbito nacional.

2.13. O Código estabeleceu a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) como documento oficial que habilita condutores e autoriza a condução de veículos em vias terrestres. Para obtê-la, o candidato deveria atender a requisitos formais já conhecidos, como comprovar identidade e ter idade mínima de 18 anos, conforme art 70.

Art. 70. A habilitação para conduzir veículo automotor apurar-se-á através da realização dos exames prescritos pelo Conselho Nacional de Trânsito, requerida pelo candidato que tenha completado dezoito anos de idade à autoridade de trânsito de qualquer unidade da Federação, mediante a apresentação da prova de identidade expressamente reconhecida pela legislação federal.

2.14. A principal inovação do Código foi condicionar a habilitação de pessoas condenadas por crimes de trânsito, delitos relacionados a entorpecentes ou infrações cometidas sob efeito de álcool à prévia reabilitação judicial, fortalecendo o entendimento de que a CNH não se limita à capacidade técnica, mas envolve também responsabilidade social.

2.15. No campo das avaliações, o Código de 1966 determinou a realização de exame de sanidade física e mental, renovado a cada quatro anos (ou a cada dois para maiores de 60 anos), e manteve a obrigatoriedade da prova prática em via pública, em veículo com câmbio mecânico. Para os motoristas profissionais, acrescentou-se ainda a exigência de conhecimentos técnicos sobre o veículo, diferenciando-os dos condutores amadores e elevando o grau de rigor do processo, como vê-se abaixo:

Art. 72. O Conselho Nacional de Trânsito estabelecerá os tipos, métodos, processos e modalidades a serem empregados nos exames necessários à habilitação.

§ 1º Para os condutores de categoria profissional exigir-se-á, ainda, a prova, de conhecimentos técnicos de veículo.

§ 2º - O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e deverá ser renovado a cada quatro anos e, para as pessoas de mais de sessenta anos de idade, a cada dois anos, coincidindo seu vencimento, em qualquer das hipóteses, com o dia e mês de nascimento do candidato.

§ 3º Os exames serão padronizados para todo o País e para cada categoria de condutor.

§ 4º As provas de direção na via pública deverão ser prestadas em veículo com câmbio mecânico.

2.16. Na sequência, o Decreto nº 62.127, de 1968, trouxe regras complementares ao Código Nacional de Trânsito de 1966, especialmente voltadas à formação de condutores. Entre as medidas, destacou-se a criação da licença para aprendizagem em via pública, que podia ser requerida a partir dos 17 anos de idade e funcionava como etapa preparatória para a futura obtenção da CNH.

Art. 132. Ao que pretender aprender a conduzir veículos automotores, a autoridade de trânsito, observado o disposto neste Regulamento, concederá licença para a aprendizagem em vias públicas.

Parágrafo único. A licença somente será concedida ao candidato à aprendizagem aprovado nos exames previstos no art. 144, itens I e III, deste Regulamento, os quais serão válidos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para conduzir.

Art. 133. A licença para aprendizagem obedecerá ao modelo constante do Anexo VII.

§ 1º O requerimento de licença será instruído com os documentos referidos no art. 143.

§ 2º A licença terá validade por noventa (90) dias, podendo renovar-se por igual prazo.

§ 3º O processo originado do requerimento de licença instruirá o posterior pedido de Carteira Nacional de Habilitação para conduzir.

Art. 134. O pedido de licença para aprendizagem do menor que tenha dezessete (17) anos de idade (art. 171, III), instruir-se-á com:

I - Autorização do pai ou responsável;

II - Autorização do Juiz de Menores com jurisdição no município de sua residência;

III - Apólice de seguro de responsabilidade civil, com valor fixado pelo CONTRAN;

IV - Declaração, do próprio punho, de que sabe ler e escrever;

V - Duas fotografias, tamanho 3cm X 4cm.

2.17. Quanto aos exames, o Decreto estruturou o processo em quatro etapas obrigatórias: exame de sanidade física e mental, avaliação psicotécnica (quando exigida), prova escrita ou oral sobre legislação de trânsito e exame prático de direção. Para os candidatos à habilitação profissional, acrescentava-se ainda uma quinta fase, destinada à comprovação de conhecimentos técnicos sobre veículos, reforçando o caráter mais rigoroso exigido para quem exerceria a atividade de forma remunerada. Veja-se:

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados;

I - De sanidade física e mental;

II - Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou resolução do CONTRAN;

III - Escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV - De prática de direção;

2.18. Já em 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por meio da Lei nº 9.503, que permanece em vigor até hoje. O novo diploma sucedeu o Código Nacional de Trânsito de 1966, trazendo ajustes importantes no processo de habilitação.

2.19. Uma das mudanças relevantes foi a dispensa da apresentação de certidões de antecedentes criminais ou outros documentos equivalentes, exigência presente em legislações anteriores. O CTB restringiu-se a requisitos essenciais, como saber ler e escrever, possuir documento de identidade válido e ser penalmente imputável.

2.20. No que se refere às avaliações, o atual código, em seu art. 147, elenca 5 fases: (i) aptidão física e mental; (ii) avaliação psicológica; (iii) escrito, sobre a legislação de trânsito; (iv) noções de primeiros socorros, incluído no escrito; e (v) direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria que o condutor estiver se habilitando:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem descrita a seguir, e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do tráfego e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

2.21. Dessa forma, o CTB de 1997 não apenas atualizou a legislação anterior, mas também estabeleceu um modelo nacionalmente uniforme e tecnicamente robusto de formação de condutores, que passou a ser complementado e detalhado por resoluções do Contran, as quais dão efetividade prática às diretrizes fixadas em lei.

### 3. O PAPEL NORMATIVO DO CONTRAN NA FORMAÇÃO DE CONDUTORES

3.1. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) surgiu com o Código Nacional de Trânsito de 1941, concebido como órgão colegiado de caráter nacional. À época, suas atribuições estavam centradas em delimitar circunscrições de trânsito e disciplinar aspectos ligados à habilitação de condutores, funcionando como instância de orientação e coordenação em um cenário ainda inicial da política de trânsito no Brasil.

3.2. Esse papel foi fortalecido em 1966, quando o novo Código Nacional de Trânsito atribuiu ao Contran a competência para editar normas e estabelecer exigências para o funcionamento das escolas de aprendizagem (art. 5º, XII), consolidando sua posição como regulador do processo formativo dos condutores.

3.3. A consolidação definitiva do seu papel viria com o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 (Lei nº 9.503/97). Nele, o Contran foi reconhecido como órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, com competências amplas e estratégicas. O art. 12 do CTB estabelece, entre outras funções: estabelecer normas regulamentares, coordenar os órgãos do Sistema, definir critérios técnicos para a formação de condutores e editar resoluções com força vinculante em todo o território nacional. Essa evolução conferiu ao Contran a centralidade necessária para transformar a política de trânsito em verdadeira política de Estado, garantindo padronização e segurança jurídica.

3.4. A evolução do papel do Contran, desde sua criação em 1941 até sua consolidação como órgão máximo normativo com o CTB de 1997, não se deu apenas no plano legislativo. Ela se materializou, sobretudo, por meio da edição de resoluções, que traduziram em normas concretas as diretrizes legais sobre a formação de condutores.

3.5. No campo específico da habilitação, essa trajetória normativa começou ainda sob a vigência do Código de 1966, com a Resolução nº 390/68, que regulamentou o funcionamento das escolas de formação de condutores. A partir dela, sucederam-se diversos atos complementares que detalharam aspectos operacionais, como as Resoluções nº 494/75, nº 499/75, nº 504/76, nº 516/77, nº 527/77, nº 546/79, nº 564/80, nº 584/81, nº 588/81, nº 625/83, nº 627/83, nº 642/85, nº 646/85, nº 670/87, nº 734/89 e nº 750/90.

3.6. Dessas resoluções, destaca-se que em 1976 foi editada a Resolução Contran nº 504, que passou a estabelecer as normas para instalação e funcionamento de escolas e cursos de formação de condutores, disciplinando os exames para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), trazendo a previsão de duas fases de ensino: teórica e prática.

3.7. Com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1997, o Contran passou a exercer de forma plena seu papel de órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito, assumindo a responsabilidade direta de disciplinar os procedimentos ligados à aprendizagem, habilitação e emissão de documentos de condutores. No campo específico da formação de condutores, essa atribuição se traduziu na edição de diversas resoluções que moldaram o processo de obtenção da CNH sob a nova ordem jurídica, algumas das quais permanecem vigentes até hoje.

3.8. A primeira delas que merece destaque foi a Resolução Contran nº 33, de 21 de maio de 1998, que regulamentava os serviços dos organismos de qualificação de trânsito e estabelecia critérios para o credenciamento e funcionamento dos Centros de Formação de Condutores (CFCs). Essa norma promoveu uma mudança importante: renomeou as antigas escolas de aprendizagem ou autoescolas, passando a reconhecê-las formalmente como CFCs. O item 3 do anexo da resolução assim os definiu:

Entende-se por Centro de Formação de Condutores, a entidade pública ou privada, devidamente certificada pelo Organismo de Qualificação de Trânsito, com registro e licença de funcionamento expedida pelos Órgãos de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, possuindo administração própria e corpo técnico de instrutores, com competência e integridade, para a capacitação teórico/prática de condutores de veículos automotores.

3.9. Contudo, a Resolução nº 33/98 não chegou a entrar em vigor, sendo revogada no mesmo ano pela Resolução Contran nº 74, de 19 de novembro de 1998.

3.10. No mesmo período, também foi editada a Resolução nº 50, de 21 de maio de 1998, que disciplinou os procedimentos necessários ao processo de habilitação, incluindo regras sobre aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e realização dos exames previstos nos arts. 141, 142, 143, 148, 150, 158 e 263 do CTB.

3.11. O art. 2º dessa norma reforçou a estrutura em duas fases de formação: uma teórico-técnica e outra prática de direção veicular. O parágrafo único do art. 3º, por sua vez, determinava que a formação teórica fosse ministrada exclusivamente nos CFCs, consolidando a centralidade dessas entidades no processo de habilitação. Observe-se:

Art. 3º Na formação teórico-técnica deverão ser desenvolvidos os conteúdos citados nos itens enumerados de I a V, com suas respectivas cargas horárias:

I - direção defensiva: carga horária mínima de 8 horas aula;

II - noções de primeiros socorros: carga horária mínima de 6 horas aula;

III - proteção ao meio ambiente e cidadania: carga horária mínima de 4 horas aula;

IV - legislação de trânsito: carga horária mínima de 10 horas aula;

V - noções sobre mecânica básica do veículo: carga horária mínima de 2 horas aula.

Parágrafo único. O candidato a Permissão para Dirigir, somente poderá prestar exame teórico após concluídas as 30 (trinta) horas aula do curso de formação teórico-técnico, nos Centros de Formação de Condutores registradas no órgão executivo de trânsito.

3.12. Entende-se que o processo de formação de condutores, no formato similar ao de hoje, foi instituído pela Resolução Contran nº 50, de 21 de maio de

1998. A mencionada Resolução foi revogada pela Resolução Contran nº 168, de 2004.

3.13. Outro destaque é a Resolução Contran nº 74, de 1998, que substituiu a breve experiência da Resolução nº 33/98, revogando-a antes de sua vigência efetiva. Diferentemente da norma anterior, a 74 manteve os Centros de Formação de Condutores (CFCs) como eixo do processo, mas acrescentou um novo arranjo institucional: as Controladorias Regionais de Trânsito (CRTs), incumbidas de auditar e certificar os CFCs, além de capacitar instrutores e examinadores. Com isso, buscava-se reforçar a fiscalização e a padronização da formação de condutores. Seguem as disposições:

Art. 6º Compete as Controladorias Regionais de Trânsito - CRTs:

I - certificar e auditar privativamente os Centros de Formação de Condutores-CFCs;

II - capacitar os examinadores e os instrutores, mediante cursos específicos: teórico-técnico e de prática de direção;

IV - elaborar as provas a serem prestadas, as quais serão impressas de forma individual, única e sigilosa, contendo o nome do candidato, data e hora da impressão.

“Art. 9º Os Centros de Formação de Condutores – CFC’s são organizações credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – DETRAN’s, possuindo administração própria e corpo técnico com curso específico de instrutor de trânsito, objetivando a capacitação teórico-técnica e prática de direção aos candidatos a condutores e especialização de condutores de veículos automotores.

§1º O credenciamento de Centro de Formação de Condutores – CFC é específico para cada instalação, agência, filial ou centro educacional de trânsito, sendo expedido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal em que esteja instalado, que o cadastrará no Órgão Executivo de Trânsito da União.” (redação dada pela Res 198/2006)

3.14. Logo após, foi editada a Resolução Contran nº 168, de 2004, que vigorou por 16 anos, estabelecendo as normas e procedimentos para a formação de condutores, a realização e exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, os cursos especiais e os cursos de reciclagem. Essa norma padronizou a formação de condutores e estabeleceu o conteúdo dos cursos especiais.

3.15. Na sequência, foi editada a Resolução Contran nº 358, de 13 de agosto de 2010, que regulamentou o credenciamento “de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores”. A mencionada norma extinguiu a figura das CRTs.

3.16. Como forma de consolidar esse arcabouço, foi editada a Resolução nº 789, de 2020, atualmente em vigor, que reuniu em um único diploma as normas sobre habilitação e exames. Essa consolidação, entretanto, não significou simplificação: ao contrário, preservou e reforçou o elevado grau de exigências acumuladas ao longo das décadas.

3.17. Ao analisar a evolução histórica da CNH no Brasil, constata-se que as normas caminharam sempre na direção da burocratização crescente do processo de formação, multiplicando etapas, cursos e custos. A intenção declarada foi a de reforçar a segurança no trânsito por meio da padronização da conduta dos motoristas; contudo, os efeitos colaterais se tornaram evidentes: um sistema moroso, oneroso e desproporcionalmente complexo para os cidadãos.

3.18.

3.19. O Contran, ao longo das décadas, desempenhou um papel central nesse processo, editando resoluções que detalharam e ampliaram os requisitos para a obtenção da CNH, desde a criação de escolas de formação de condutores até a padronização de exames teóricos e práticos. No entanto, esse excesso de regulamentação acabou tornando o processo moroso, burocrático, oneroso e, em muitos casos, desnecessariamente complexo para os cidadãos. Ressalta-se que o estudo realizado pela Subsecretaria de Fomento e Planejamento – SFPLAN, vide Nota Técnica nº 8/2025/CGIP/GAB-SFPLAN/SE (9608011), relatou que a exigência de prática de direção veicular no processo de formação de condutores não tem efeitos significativos sobre a mortalidade no trânsito.

3.20. Diante desse cenário, é fundamental buscar um equilíbrio entre segurança viária e eficiência administrativa. A desburocratização do processo de habilitação não apenas tornaria o acesso à CNH mais ágil e acessível, como também reduziria custos e entraves desproporcionais, sem comprometer a qualidade da formação dos condutores. Simplificar procedimentos, modernizar exames e eliminar exigências redundantes são passos necessários para garantir que a legislação atenda, de fato, ao interesse público, conciliando segurança no trânsito com um sistema menos burocrático e mais eficiente.

#### 4. CAUSAS POTENCIAIS PARA O PROBLEMA

4.1. O Diagrama de Ishikawa (ou Diagrama de Causa e Efeito) é uma ferramenta visual estratégica para mapear e organizar sistematicamente as causas-raiz de um problema. Sua aplicação à gestão pública é crucial para substituir a gestão por "achismo" por uma abordagem técnica e baseada em evidências. Ao aplicar o Diagrama de Ishikawa a esse cenário, é possível mapear as causas, desde normas que se tornaram desproporcionais até dificuldades estruturais e tecnológicas e organizar a discussão de forma transparente.

4.2. Assim, o diagrama não é apenas uma ferramenta técnica, sendo também uma forma de avaliar historicamente como chegou-se a um modelo tão complexo para a obtenção da habilitação, mostrando, ainda, de maneira visual e simples, onde estão os gargalos que impedem milhões de brasileiros de obter sua habilitação de forma justa, ágil e acessível.

4.3. No contexto do problema em análise e a complexidade do processo de obtenção da CNH, as causas potenciais foram categorizadas da seguinte forma:

##### A. Regulamentação e legislação excessivamente complexas

4.4. A estrutura legal e normativa atual levou a um sistema excessivamente complexo:

- Excesso de burocracia: Houve um acúmulo progressivo de exigências, exames e procedimentos, tornando o processo moroso, oneroso e desnecessariamente complexo para o cidadão.
- O excesso de regulamentação tornou o processo moroso, burocrático, oneroso e desnecessariamente complexo para os cidadãos.
- Consolidação Insuficiente: A Resolução Contran nº 789/2020, embora recente, apenas consolidou normas preexistentes, sem promover uma simplificação substantiva.
- A Resolução nº 789, de 2020 não prevê a possibilidade de realização de aulas teóricas do processo de formação na modalidade de ensino remoto síncrono, apesar da experiência bem-sucedida na pandemia.

##### B. Barreiras financeiras e alto custo

4.5. O valor para obtenção da CNH constitui um obstáculo intransponível para uma parcela significativa da população.

- O valor médio de R\$ 3.155,77 para obtenção da CNH é um obstáculo intransponível para grande parte dos jovens pertencentes às classes sociais mais baixas.
- O custo para obter a CNH nas categorias C, D e E é extremamente elevado, podendo ultrapassar R\$ 5.000,00.
- Os principais componentes de custo incluem: valores cobrados pelos Centros de Formação de Condutores (CFCs) para aulas teóricas e práticas, valores cobrados por clínicas (exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica) e valores cobrados pelos Detrans.
- A obrigatoriedade de contratação de CFCs apresenta custos que inviabilizam o acesso.
- 49% dos condutores não habilitados afirmam que o custo é o principal motivo para não regularizarem a situação.

### C. Processos e metodologias obsoletos

4.6. O modelo de formação e avaliação é considerado desatualizado e inflexível:

- O processo de habilitação hoje em vigor no Brasil possui mais de vinte anos, originado nas Resoluções Contran nº 168, de 2004 e nº 358, de 2010.
- O processo exige que o candidato realize as fases em uma ordem estipulada e obrigatória (avaliação psicológica, exame de aptidão física e mental, curso teórico-técnico, exame teórico, curso de prática de direção veicular e exame de prática de direção veicular).
- A SFPLAN concluiu que a exigência de prática de direção veicular (aulas práticas) no processo de formação não tem efeitos significativos sobre a mortalidade no trânsito.
- O processo precisa ser aperfeiçoado e alinhado aos contextos social e tecnológico atuais.
- A manutenção da modalidade presencial de ensino e aprendizagem como única possibilidade de formação teórica na primeira habilitação é anacrônica e dissonante aos anseios da sociedade.

### D. Atuação e estrutura dos atores envolvidos

4.7. A centralização da formação e a sobrecarga de trabalho dos órgãos públicos contribuem para a ineficiência:

- A concentração de toda a capacitação obrigatória nos CFCs elimina os gargalos causados pelo acúmulo de demandas.
- A Senatran e a AGU sofrem com a onerosidade gerada pela análise e resposta a ações judiciais e inquéritos civis, desviando recursos humanos de políticas públicas.
- Existem barreiras econômicas e geográficas que restringem o acesso ao processo de habilitação, especialmente em regiões com pouca ou nenhuma oferta de centros de formação.
- Existem, também, limitações para as pessoas com deficiência que, além das dificuldades operacionais, não possuem prazo proporcional aos procedimentos necessários para a obtenção da habilitação, uma vez que são necessários mais exames e com menos localidades para realizá-los.

### E. Deficiência na adoção de tecnologia e inovação no ensino

4.8. A falta de adoção de tecnologias modernas de ensino restringe o acesso:

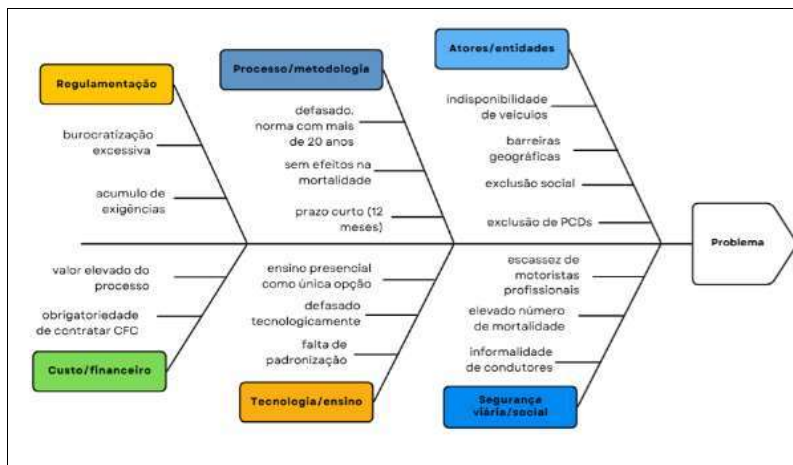
- A modalidade de ensino presencial como única opção é criticada, visto que o uso da tecnologia para ensino foi testado e comprovado na pandemia, permitindo o ensino remoto.
- O ensino a distância e o ensino remoto síncrono são vistos como ferramentas eficazes, capazes de superar barreiras geográficas, reduzir custos e oferecer flexibilidade aos alunos.
- A experiência da pandemia mostrou que a integração entre metodologias de ensino e recursos tecnológicos pode potencializar o aprendizado e democratizar o acesso, mas a regulamentação permanente está ausente.

### F. Segurança viária/social (efeitos colaterais da burocracia)

4.9. O modelo atual contribui indiretamente para a insegurança e exclusão social:

- O alto custo leva 20 milhões de brasileiros a dirigir sem habilitação.
- 17,5 milhões de proprietários de motocicletas (53,8% do total) não possuem habilitação na categoria A, conduzindo de forma irregular.
- O Brasil registra um aumento considerável no número de sinistros de trânsito a partir de 2020.
- O elevado número de mortes de motociclistas (38,8% dos óbitos por lesões de trânsito em 2023) está relacionado, em parte, à condução sem formação adequada.
- Há uma escassez de motoristas profissionais no transporte rodoviário de cargas, parcialmente causada pelo custo elevado para obter as categorias C, D e E.

4.10. Resume-se essa análise no seguinte diagrama:



4.11. Observa-se, assim, que o atual modelo de processo de habilitação é burocrático, oneroso e complexo, podendo ser aprimorado com a nova norma.

## 5. ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DA FORMAÇÃO DE CONDUTORES NO BRASIL

5.1. Como importante passo para a análise do estudo em comento, faz-se necessária a análise do cenário atual dos condutores brasileiros e como isso é

reflexo das normas vigentes. Este estudo tem como escopo avaliar o cenário socioeconômico dos condutores no Brasil, com especial atenção ao impacto da renda sobre o acesso à habilitação. Busca-se verificar em que medida a condição econômica do candidato atua como fator decisivo, limitador ou mesmo impeditivo para que ele inicie e conclua o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

5.2. Desse modo, foi elaborado pela Senatran o relatório “Análise socioeconômica da formação de condutores no Brasil” (10340581), que utilizou dados das bases oficiais de trânsito e estatísticas socioeconômicas. Foram analisadas informações do Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach) e do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), ambos organizados e mantidos pela Senatran, além de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Receita Federal do Brasil (RFB).

5.3. O primeiro gráfico deste relatório apresenta a evolução do número de primeiras habilitações no Brasil, entre 2010 e 2025. O recorte destaca as categorias A (motocicletas), B (automóveis) e AB (combinação das duas), que concentram a maior parte da demanda dos condutores.

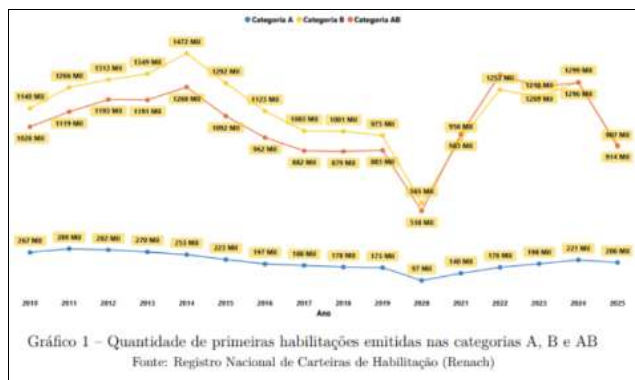
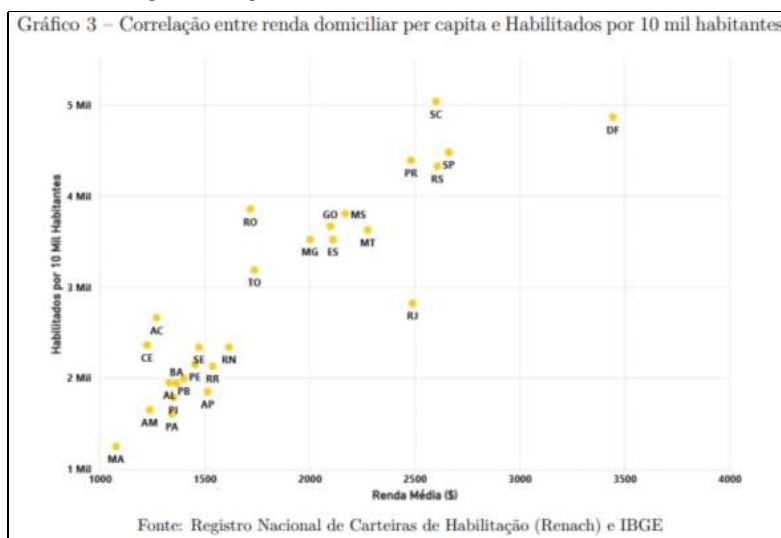


Gráfico 1 - Quantidade de primeiras habilitações emitidas nas categorias A, B e AB. Fonte: Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach)

5.4. Observa-se que, a partir de 2022, houve um crescimento expressivo no número de candidatos que optam por se habilitar diretamente na categoria AB, refletindo a tendência de buscar maior versatilidade no uso de veículos e, ao mesmo tempo, otimizar custos e tempo do processo.

5.5. A evolução histórica revela que o número de primeiras habilitações chegou ao seu pico em 2015, com 1,47 milhão de registros, caindo até 2020, quando o mundo passou pela pandemia de Covid-19, e voltando a crescer logo em seguida, atingindo níveis próximos aos observados antes de 2014.

5.6. Para compreender o acesso à habilitação, é fundamental analisar a interface entre o poder aquisitivo da população, representado pela renda per capita, e a taxa de cidadãos habilitados, conforme exposto na sequência.



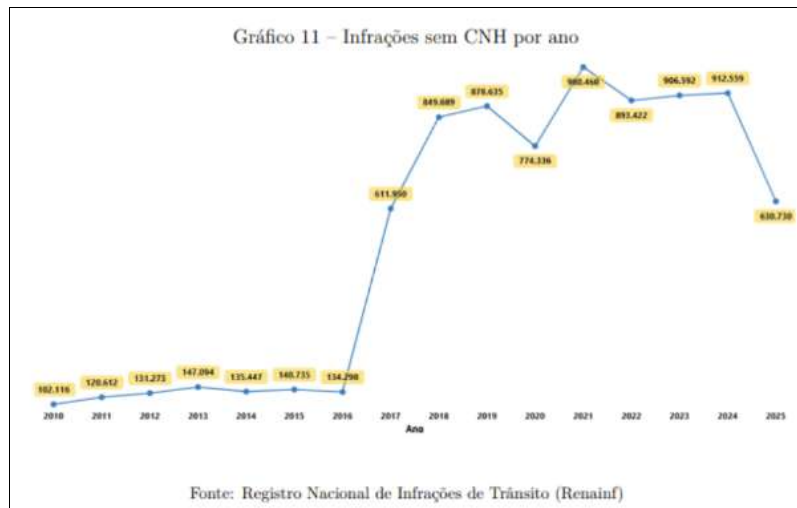
Fonte: Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach) e IBGE

5.7. Os dados revelam que os Estados apresentam realidades bastante distintas no acesso à habilitação. O relatório evidencia desigualdades regionais marcantes: de um lado, o Distrito Federal desponta com a maior renda média do país e, de forma coerente, também figura entre os entes federativos com os mais elevados índices de habilitados. Esse quadro é acompanhado por Estados como Santa Catarina, São Paulo e Rio Grande do Sul, todos caracterizados por rendas mais altas e ampla formalização da habilitação.

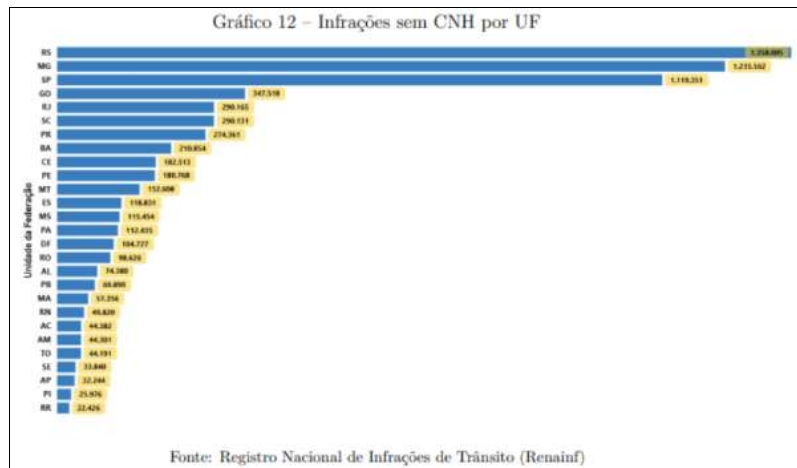
5.8. O contraponto está nas regiões Norte e Nordeste. Maranhão, Pará, Amazonas e Piauí figuram entre os Estados com menor renda média e, não por acaso, com os mais baixos índices de habilitados, evidenciando a barreira econômica como fator estrutural que limita o acesso à CNH.

5.9. Outro dado de destaque levantado pelo estudo diz respeito às infrações cometidas por pessoas não habilitadas. A análise mostra que o número de autuações aplicadas a indivíduos que conduzem veículos sem possuir habilitação cresceu de forma alarmante nos últimos anos. Esses números não apenas traduzem um problema de segurança viária, mas também refletem a exclusão de milhões de cidadãos do processo formal de formação de condutores. São pessoas que, mesmo sem a preparação técnica e legal, recorrem à condução de veículos como meio de trabalho, mobilidade ou sobrevivência, expondo-se e expondo terceiros a riscos elevados.

5.10. O gráfico a seguir ilustra esse crescimento preocupante de infrações por condução sem habilitação, trazendo à tona uma realidade que reforça a necessidade de revisão do processo de acesso à CNH no Brasil:



5.11. Conforme demonstra o relatório, é possível analisar a quantidade de infrações por Estado, como apresentado abaixo.



5.12. A queda no número de habilitações emitidas após 2014 tem sido acompanhada por um aumento significativo de pessoas que dirigem sem habilitação. Tal realidade sugere que, diante de barreiras de custo e burocracia, muitos cidadãos deixam de buscar a formação regular e acabam optando pela informalidade, um fator que reforça a necessidade de revisão normativa.

5.13. Em síntese, a análise realizada relatório confirma que o modelo vigente de formação de condutores, embora estruturado, apresenta desafios críticos. Os custos proibitivos associados ao processo constituem uma barreira econômica intranponível para jovens e cidadãos de baixa renda, restringindo não apenas seu direito à mobilidade, mas também sua capacidade de inserção no mercado de trabalho e participação plena na vida econômica e social.

5.14. A simulação de cenários alternativos demonstra, de forma contundente, que a desburocratização e a redução de custos são vetores essenciais para reverter esse quadro. Tais medidas têm o potencial de democratizar o acesso, fomentar programas sociais de habilitação, combater a condução irregular e incrementar a eficiência geral do sistema.

5.15. Paralelamente, a modernização pedagógica emerge como um caminho indispensável. A incorporação de métodos inovadores, como plataformas digitais e avaliações remotas, pode transformar o processo de aprendizado, tornando-o mais acessível, dinâmico e, sobretudo, alinhado com as demandas e realidades do cidadão do século XXI.

## 6. COMPETÊNCIA DO CONTRAN

6.1. Nos termos da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI). 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.

6.2. O CTB atribui ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a função de órgão normativo máximo do Sistema Nacional de Trânsito, responsável por estabelecer normas complementares e diretrizes nacionais. 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).

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;

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 ciclomoteres 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

6.3. O art. 22 do CTB, por sua vez, atribuiu aos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) 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.

6.4. Como já mencionado, a medida proposta de alteração do processo de habilitação de condutores 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. Tal competência está prevista no art. 12, incisos I, X e XV, bem como nos arts. 141, 148 e 156 da Lei nº 9.503, do CTB. Referidos dispositivos conferem ao Contran a atribuição de estabelecer normas regulamentares e diretrizes da política nacional de trânsito, coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), bem como normatizar e regulamentar os procedimentos para formação, aperfeiçoamento, reciclagem, suspensão de condutores, credenciamento de entidades destinadas à formação de condutores e das autoescolas.

6.5. Atualmente, a formação do condutor está disciplinada pela Resolução Contran nº 789, de 18 de junho de 2020.

6.6. A citada norma foi editada com o objetivo de atender ao comando normativo inserto no art. 6º da Resolução Contran nº 778, de 13 de junho de 2019, que expressamente determinou que o extinto Departamento Estadual de Trânsito (Denatran) (atual Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran) seria responsável pela consolidação, em norma única, das Resoluções Contran nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, que regulamentavam o tema referente à formação do condutor, no prazo de sessenta dias, conforme a seguir:

Art. 6º Fica o DENATRAN responsável pela consolidação, em resolução única, das Resoluções CONTRAN nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da entrada em vigor desta Resolução.

6.7. Com isso, foi editada a Resolução nº 789, de 2020, que consolidou as normas sobre o processo de formação de condutores, revogando 38 resoluções que tratavam da matéria. Apesar de ser uma norma relativamente recente (com pouco mais de cinco anos), o processo de obtenção da CNH não é novo, pois, conforme explicitado, a mencionada resolução apenas consolidou as inúmeras normas que disciplinavam a matéria.

6.8. A Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004, estabelecia “normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados e de reciclagem”. A Resolução Contran nº 358, de 13 de agosto de 2010, por sua vez, regulamentava “o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores”.

6.9. Observa-se, dessa forma, que desde a edição das mencionadas resoluções que o processo de formação de condutores não foi aprimorado propriamente dito. Ao longo dos anos, houve apenas alterações pontuais nas citadas normas. Com isso, pode-se dizer que o processo de habilitação hoje em vigor no Brasil possui mais de vinte anos.

6.10. No entanto, o tema é de grande relevância para a sociedade, tendo em vista o considerável aumento que vem sendo observado nos números de sinistros de trânsito a partir do ano de 2020.

6.11. Importante destacar que os anos de 2020 e 2021 trouxeram novas experiências de vida com a pandemia de Covid-19. Isolamento social, consolidação do teletrabalho, crescimento dos serviços de entrega (delivery), reuniões e aulas remotas. A pandemia acelerou a utilização de tecnologias que já vinham sendo utilizadas para outros modelos de ensino e aprendizagem.

6.12. A forma de ensinar também passou por significativas transformações, sendo uma das áreas mais impactadas. As salas de aula e o ensino convencional foram substituídos por aulas remotas, com apoio da tecnologia, o que reduziu custos de transporte, alimentação e, principalmente, otimizou o tempo das pessoas e contribuiu para a melhora na qualidade dos ensinamentos. Assim, o sucesso dessas mudanças fez com que muitas atividades permanecessem na modalidade de ensino a distância, apesar da flexibilização das medidas sanitárias provenientes da pandemia.

6.13. Além disso, alijou-se a demanda já crescente por serviços de entrega, conferindo papel de destaque aos motociclistas. Muitos condutores, na busca por reposicionamento no mercado de trabalho, transformaram-se em mototaxistas e motofretistas, entretanto, sem a devida formação, o que agravou o problema dos sinistros de trânsito envolvendo profissionais do serviço de entrega.

6.14. Diante das transformações ocorridas nos últimos anos, especialmente na forma de ensino e no uso de tecnologias, resta evidente a necessidade de o processo para obtenção da habilitação ser aperfeiçoado, alinhando-o aos contextos social e tecnológico atuais.

## 7. DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

7.1. A proposta configura-se como relevante inovação no ordenamento jurídico brasileiro, apresentando implicações tanto no campo dos direitos fundamentais quanto no âmbito da política pública de mobilidade urbana. Ao analisar seu conteúdo à luz da Constituição Federal de 1988 (CF), verifica-se que a medida encontra sólido fundamento no art. 1º, inciso III, que consagra a dignidade da pessoa humana como fundamento da República, bem como no artigo 5º, incisos II e XIII, que garantem respectivamente a liberdade individual e o livre exercício de qualquer profissão, além de garantir a plena observância ao direito de livre locomoção (art. 5º, inciso XV, CF).

7.2. Estes dispositivos conjugados fornecem a base axiológica para a ampliação das opções de formação dos condutores, assegurando ao cidadão maior autonomia na condução de seu processo de habilitação e um menor custo.

7.3. O art. 170 da Carta Magna, ao estabelecer os princípios da ordem econômica, com especial ênfase na livre iniciativa e na redução das desigualdades regionais, recebe aplicação direta na hipótese em análise. A atual obrigatoriedade de contratação de centros de formação de condutores apresenta custos que inviabilizam o acesso de amplas camadas da população à habilitação veicular. Como dito, o valor médio de R\$ 3.155,77 para obtenção da CNH representa obstáculo intransponível para grande parte dos jovens pertencentes às classes sociais mais baixas. Ao reduzir esse valor, materializa-se o princípio constitucional da redução das desigualdades sociais previsto no art. 3º, inciso III, da CF criando condições efetivas de inclusão social e mobilidade ascendente.

7.4. No que tange ao direito à educação, previsto no art. 205 da CF, a medida em análise amplia significativamente as possibilidades de formação dos condutores, sem qualquer prejuízo à qualidade do processo educativo. A Carta Magna, ao estabelecer que a educação é direito de todos e dever do Estado e da família, não restringe este direito ao ambiente escolar presencial, mas antes o amplia para todas as formas de aprendizado.

7.5. Neste sentido, a proposta em exame proporcionará formas alternativas para o aprendizado do candidato à habilitação, que será complementado por aulas práticas com instrutores independentes credenciados, constituindo modelo perfeitamente compatível com o ordenamento constitucional, desde que mantidos os padrões de avaliação e fiscalização pelo Poder Público como determina o CTB.

7.6. A segurança jurídica da proposta encontra lastro no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, que atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito, bem como no art. 12, incisos I, II, VII, X e XV, e arts. 141, 148 e 156 do CTB, que conferem ao Contran atribuição para regulamentar o processo de formação de condutores.

7.7. Do ponto de vista da segurança viária, a proposta mantém intactos todos os requisitos estabelecidos no CTB para concessão da CNH, preservando o rigor dos exames teóricos e práticos atualmente existentes.

7.8. Dados comparativos de países que adotam sistemas semelhantes, como Estados Unidos, Argentina, Chile, Paraguai, Suécia e Reino Unido demonstram que a não obrigatoriedade de centro de formação de condutores não implica em redução da segurança viária, desde que mantidos sistemas rigorosos de

avaliação.

7.9. Sob o prisma da economicidade e eficiência administrativa, previsto no art. 37 da Constituição, a medida apresenta vantagens substantivas, com expressiva redução dos custos e significativa diminuição do tempo médio para obtenção da CNH. Essa otimização decorre principalmente da desburocratização do processo formativo, que elimina os gargalos causados pelo acúmulo de demandas nos CFCs, os quais atualmente concentram toda a capacitação obrigatória.

7.10. Por fim, cumpre destacar que a proposta se mostra adequada, pois efetivamente amplia o acesso à habilitação, além de necessária e proporcional, na medida em que os benefícios sociais superam eventuais ônus. Dessa feita, a criação de formas alternativas para a formação teórica do candidato à obtenção da habilitação veicular consubstancia importante avanço na concretização dos direitos fundamentais, harmonizando de forma exemplar liberdade individual e interesse público, sempre dentro dos estritos parâmetros constitucionais que regem o Estado Democrático de Direito.

7.11. Com efeito, a medida configura-se como uma democratização do acesso à CNH, representando um avanço civilizatório ao romper com estruturas historicamente excludentes que limitavam o direito à mobilidade a parcelas privilegiadas da população. Ao desburocratizar o processo de habilitação, a ação não apenas reduz custos financeiros, mas também amplia a autonomia dos cidadãos, em especial de jovens e trabalhadores de baixa renda, para quem a exigência do modelo tradicional se constituía em uma barreira muitas vezes intransponível.

7.12. Essa possibilidade de escolha entre contratar ou não um CFC, longe de comprometer a segurança viária, moderniza o sistema, alinhando-o às experiências internacionais bem-sucedidas, em que a formação autônoma coexiste com avaliações de conhecimento. Do ponto de vista socioeconômico, a medida impulsiona a inclusão produtiva, pois a habilitação para conduzir veículos é frequentemente requisito para empregos e atividades empreendedoras, como o transporte por aplicativos. Assim, ao garantir que o direito à habilitação não seja condicionado à capacidade financeira, o Estado cumpre seu dever constitucional de reduzir desigualdades (art. 3º, inciso III, da CF/88) e promover efetiva justiça social, assegurando que a liberdade de ir e vir não seja um privilégio, mas uma realidade acessível a todos.

7.13. A proposta também afeta, de maneira positiva, o direito de igualdade, especialmente no que se refere à igualdade material prevista na Constituição Federal (art. 5º, caput, e art. 3º, inciso III). Ao permitir que o candidato à habilitação tenha liberdade para escolher como se preparar, sem a imposição exclusiva de aulas ofertadas por centros de formação de condutores, a medida reduz barreiras econômicas e geográficas que, até então, restringiam o acesso ao processo de habilitação para uma parcela considerável da população. Essa flexibilização garante que pessoas em diferentes condições socioeconômicas tenham oportunidades mais equânimes de obter a habilitação para dirigir, favorecendo particularmente indivíduos de baixa renda, trabalhadores informais e moradores de regiões com pouca ou nenhuma oferta de centros de formação, em consonância com os objetivos fundamentais da República de reduzir as desigualdades sociais e regionais (art. 3º, inciso III) e promover o bem de todos sem preconceitos de origem ou condição (art. 3º, inciso IV).

7.14. O princípio geral de igualdade também é plenamente observado, uma vez que a norma não cria privilégios nem estabelece desvantagens sem fundamento racional (art. 5º, caput). Ao desburocratizar a forma de preparação, o Estado reconhece que, embora todos os candidatos devam cumprir os mesmos requisitos para a concessão da habilitação, suas condições de acesso aos meios para atingir esses requisitos variam significativamente, entendimento que harmoniza o princípio da isonomia (art. 5º, caput) com a busca pela efetividade do direito ao trabalho (art. 6º) e à livre iniciativa (art. 170, caput).

7.15. Os pares de comparação relevantes nesse contexto são, de um lado, candidatos que vivem em regiões urbanas, com oferta de CFCs e maior poder aquisitivo, e, de outro, aqueles que residem em áreas afastadas ou possuem recursos financeiros limitados.

7.16. É fundamental destacar que todos os candidatos permanecem submetidos à mesma obrigatoriedade de aprovação nos exames teórico e prático, conforme os critérios estabelecidos pelo art. 147 do CTB. Conforme já pontuado, a proposta em questão visa desburocratizar o acesso ao processo de formação, tornando-o mais adequado às diferentes realidades socioeconômicas e geográficas, sem, contudo, renunciar aos requisitos necessários para garantir a segurança viária e o interesse público.

7.17. Há, portanto, razões plenamente justificáveis para as diferenças criadas pelo novo modelo. A própria natureza da realidade social brasileira, marcada por desigualdade de renda e disparidade de infraestrutura, exige que a norma ofereça alternativas mais acessíveis. Esse tratamento diferenciado encontra fundamento objetivo na busca pela ampliação do acesso e na efetivação de direitos fundamentais, como a dignidade da pessoa humana (art. 1º, inciso III, da CF). Do mesmo modo, os pontos em comum entre todos os candidatos, como a necessidade de comprovar aptidão técnica e teórica para conduzir veículos, legitimam o tratamento igualitário nas etapas de avaliação e concessão da habilitação.

7.18. Em síntese, a proposta respeita e promove os direitos de igualdade sob todos os aspectos. Ela mantém a uniformidade das exigências legais e técnicas, ao mesmo tempo em que ajusta o processo de formação para atender às diferenças reais entre os cidadãos, alcançando um equilíbrio entre tratamento igual e tratamento proporcional às desigualdades existentes. Dessa forma, contribui para a efetivação do princípio da igualdade em sua dimensão formal e material, em plena conformidade com os parâmetros constitucionais e legais.

## 8. PNATRANS

8.1. Com o objetivo de criar ferramentas para diminuir as mortes no trânsito brasileiro, foi criado o Plano Nacional de Redução por Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) pela Lei nº 13.614, de 2018. Referido plano dispõe sobre o regime de metas de redução do índice de mortes no trânsito por grupo de habitantes.

8.2. 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.

8.3. No âmbito do CTB, foi acrescentado o art. 326-A, que estabelece que a atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) dever ser direcionada para cumprir as metas de redução do índice de mortos no trânsito, como vê-se a seguir:

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), deverá ser direcionada prioritariamente para o cumprimento da meta anual de redução do índice de mortes por grupo de habitantes, apurado anualmente por Estado e pelo Distrito Federal, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, na forma regulamentada pelo Contran.

8.4. O SNT é o conjunto de órgãos e entidades da União, do Distrito Federal e dos Municípios responsáveis pelo trânsito, englobando desde o planejamento, as pesquisas, regras de veículos, formação e habilitação de condutores e fiscalização de condutas no trânsito, conforme art. 5º do CTB.

8.5. O Pnatrans foi regulamentado pela Resolução Contran nº 740, de 12 de setembro de 2018. No entanto, considerando a evolução da sociedade e a oportunidade de fortalecê-lo como instrumento de política pública, com vistas a alinhá-lo às boas práticas estabelecidas pela agenda global da segurança no trânsito, o Plano foi revisado em 2021, o que resultou na edição da Resolução Contran nº 870, de 13 de setembro de 2021.

8.6. Em 2023, foi realizada nova revisão do Plano. A terceira versão, aprovada pela Resolução Contran nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023, foi ajustada para se tornar mais acessível e aplicável, com uma abordagem renovada e focada na transparência, conformidade, simplificação e efetividade.

8.7. Com o objetivo de promover ações que aprimorem a segurança viária, o Plano tem por meta reduzir, no mínimo à metade, o índice nacional de mortes no trânsito por grupo de cem mil habitantes, até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020.

8.8. 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.

8.9. 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.

8.10. A divisão do plano em pilares facilita a condução dos produtos gerados, oportunidade em que são criados indicadores e metas para cada pilar, proporcionando acompanhamento mais eficiente e melhor monitoramento.

8.11. 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.	1.Promoção da educação para o trânsito no ensino básico.	A4001.Estabelecer diretrizes nacionais da educação para o trânsito para educação básica.	P4001 Elaboração das diretrizes nacionais de educação para o trânsito para o ensino fundamental.
4. Educação para o trânsito.	1.Promoção da educação para o trânsito no ensino básico.	A4001.Estabelecer diretrizes nacionais da educação para o trânsito para educação básica.	P4002 Elaboração das diretrizes nacionais de educação para o trânsito para o ensino médio.
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.

## 9. GOVERNO DIGITAL

9.1. Diante do contexto já detalhado sobre a proposta de alteração da Resolução Contran nº 789, de 2020, faz-se necessário tratar do alinhamento às políticas públicas em fase de implementação pelo Governo Federal.

9.2. Nesse ponto, cabe destacar que em 2021, por meio da Lei nº 14.129, foram estabelecidos princípios, regras e instrumentos para aumentar a eficácia da administração pública por meio da desburocratização, da transformação digital e da participação do cidadão.

9.3. Essa lei formaliza o planejamento de transformar a administração pública pelo uso de tecnologias digitais, diminuindo obstáculos, entaves e procedimentos. A prestação de serviço deixará de ser vista como morosa e passará a ser acessível e rápida para os cidadãos.

9.4. Para tanto, essa estratégia fundamenta-se no princípio da desburocratização, e na interoperabilidade de sistemas, bem como na promoção de dados abertos e na eliminação de exigências e formalidades, tal como vê-se no art. 3º da citada lei:

Art. 3º São princípios e diretrizes do Governo Digital e da eficiência pública:

I - a desburocratização, a modernização, o fortalecimento e a simplificação da relação do poder público com a sociedade, mediante serviços digitais, acessíveis inclusive por dispositivos móveis;

II - a disponibilização em plataforma única do acesso às informações e aos serviços públicos, observadas as restrições legalmente previstas e sem prejuízo, quando indispensável, da prestação de caráter presencial;

III - a possibilidade aos cidadãos, às pessoas jurídicas e aos outros entes públicos de demandar e de acessar serviços públicos por meio digital, sem necessidade de solicitação presencial;

IV - a transparência na execução dos serviços públicos e o monitoramento da qualidade desses serviços;

V - o incentivo à participação social no controle e na fiscalização da administração pública;

VI - o dever do gestor público de prestar contas diretamente à população sobre a gestão dos recursos públicos;

VII - o uso de linguagem clara e compreensível a qualquer cidadão;

VIII - o uso da tecnologia para otimizar processos de trabalho da administração pública;

IX - a atuação integrada entre os órgãos e as entidades envolvidos na prestação e no controle dos serviços públicos, com o compartilhamento de dados pessoais em ambiente seguro quando for indispensável para a prestação do serviço, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), e, quando couber, com a transferência de sigilo, nos termos do art. 198 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), e da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;

X - a simplificação dos procedimentos de solicitação, oferta e acompanhamento dos serviços públicos, com foco na universalização do acesso e no autosserviço;

XI - a eliminação de formalidades e de exigências cujo custo econômico ou social seja superior ao risco envolvido;

XII - a imposição imediata e de uma única vez ao interessado das exigências necessárias à prestação dos serviços públicos, justificada exigência posterior apenas em caso de dúvida superveniente;

XIII - a vedação de exigência de prova de fato já comprovado pela apresentação de documento ou de informação válida;

XIV - a interoperabilidade de sistemas e a promoção de dados abertos;

XV - a presunção de boa-fé do usuário dos serviços públicos;

XVI - a permanência da possibilidade de atendimento presencial, de acordo com as características, a relevância e o público-alvo do serviço;

XVII - a proteção de dados pessoais, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais);

XVIII - o cumprimento de compromissos e de padrões de qualidade divulgados na Carta de Serviços ao Usuário;

XIX - a acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, nos termos da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência);

XX - o estímulo a ações educativas para qualificação dos servidores públicos para o uso das tecnologias digitais e para a inclusão digital da população;

XXI - o apoio técnico aos entes federados para implantação e adoção de estratégias que visem à transformação digital da administração pública;

XXII - o estímulo ao uso das assinaturas eletrônicas nas interações e nas comunicações entre órgãos públicos e entre estes e os cidadãos;

XXIII - a implantação do governo como plataforma e a promoção do uso de dados, preferencialmente anonimizados, por pessoas físicas e jurídicas de diferentes setores da sociedade, resguardado o disposto nos arts. 7º e 11 da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), com vistas, especialmente, à formulação de políticas públicas, de pesquisas científicas, de geração de negócios e de controle social;

XXIV - o tratamento adequado a idosos, nos termos da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso);

XXV - a adoção preferencial, no uso da internet e de suas aplicações, de tecnologias, de padrões e de formatos abertos e livres, conforme disposto no inciso V do caput do art. 24 e no art. 25 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet); e

XXVI - a promoção do desenvolvimento tecnológico e da inovação no setor público.

9.5. A proposta aqui tratada busca reduzir custos e democratizar o acesso à habilitação para os brasileiros, alinhando-se diretamente com o objetivo de melhorar a qualidade e a acessibilidade dos serviços públicos. Demonstra-se, assim, que a norma sugerida não se trata de uma política isolada de trânsito, mas sim uma manifestação concreta da agenda de governo digital, que vem sendo trabalhada no âmbito do governo federal, com apoio das demais esferas administrativas.

9.6. Pouco antes da publicação da lei acima citada, foi publicada a Lei nº 13.726, de 2018, que racionaliza atos e procedimentos administrativos das esferas governamentais para suprimir ou simplificar as formalidades ou exigências desnecessárias que causam custo econômico ou social, tanto para o Poder Público como para o cidadão, quando superior ao eventual risco de fraude.

9.7. Esse normativo ficou amplamente conhecido como Lei da Desburocratização, uma vez que dispensa o cidadão de diversas exigências, tal como o reconhecimento de firma, a autenticação de cópia de documento, juntada de documento pessoal e apresentação de alguns documentos, como vê-se em seu art. 3º:

Art. 3º Na relação dos órgãos e entidades dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios com o cidadão, é dispensada a exigência de:

I - reconhecimento de firma, devendo o agente administrativo, confrontando a assinatura com aquela constante do documento de identidade do signatário, ou estando este presente e assinando o documento diante do agente, lavrar sua autenticidade no próprio documento;

II - autenticação de cópia de documento, cabendo ao agente administrativo, mediante a comparação entre o original e a cópia, atestar a autenticidade;

III - juntada de documento pessoal do usuário, que poderá ser substituído por cópia autenticada pelo próprio agente administrativo;

IV - apresentação de certidão de nascimento, que poderá ser substituída por cédula de identidade, título de eleitor, identidade expedida por conselho regional de fiscalização profissional, carteira de trabalho, certificado de prestação ou de isenção do serviço militar, passaporte ou identidade funcional expedida por órgão público;

V - apresentação de título de eleitor, exceto para votar ou para registrar candidatura;

VI - apresentação de autorização com firma reconhecida para viagem de menor se os pais estiverem presentes no embarque.

§ 1º É vedada a exigência de prova relativa a fato que já houver sido comprovado pela apresentação de outro documento válido.

§ 2º Quando, por motivo não imputável ao solicitante, não for possível obter diretamente do órgão ou entidade responsável documento comprobatório de regularidade, os fatos poderão ser comprovados mediante declaração escrita e assinada pelo cidadão, que, em caso de declaração falsa, ficará sujeito às sanções administrativas, civis e penais aplicáveis.

§ 3º Os órgãos e entidades integrantes de Poder da União, de Estado, do Distrito Federal ou de Município não poderão exigir do cidadão a apresentação de certidão ou documento expedido por outro órgão ou entidade do mesmo Poder, ressalvadas as seguintes hipóteses:

I - certidão de antecedentes criminais;

II - informações sobre pessoa jurídica;

III - outras expressamente previstas em lei.

9.8. Convém destacar que o Decreto nº 12.198, de 2024, instituiu a Estratégia Federal de Governo Digital para o período de 2024 a 2027, que, conforme seu art. 2º, “norteará a transformação do Governo federal por meio de tecnologias digitais que visem oferecer políticas públicas e serviços de melhor qualidade, mais simples e acessíveis ao cidadão”.

9.9. Com base nesse decreto, os órgãos da administração pública federal direta, autárquica e fundacional aumentaram a elaboração de soluções tecnológicas da informação, criando ferramentas para facilitar a prestação de serviço pelo Poder Público e o acesso para os cidadãos.

9.10. Nesse sentido, cabe citar duas ferramentas criadas seguindo essa linha de intelecção: a Carteira Digital de Trânsito (CDT) e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo digital (CRLV-e).

9.11. A CDT é um aplicativo disponibilizado gratuitamente pelo órgão máximo executivo de trânsito por meio do qual o cidadão pode acessar os dados da CNH e o documento do veículo que está em nome do cidadão. É uma forma fácil de acessar tais documentos e compartilhá-los de forma segura.

9.12. O CRLV-e é o documento digital do veículo, que contém o mesmo valor jurídico do antigo CRLV. Esse documento é acessível pelas pessoas físicas por meio da CDT e, pelas pessoas jurídicas pelo Portal de Serviços da Senatran.

9.13. Essas duas ferramentas são experiências positivas que refletem a desburocratização e a transformação digital do governo. Foram bem aceitas pelo público e são amplamente utilizadas, tendo a CDT acumulado de 2017 até agosto de 2025 um total de 60,7 milhões de usuários e 13,4 bilhões de acessos.

9.14. Observa-se, desse modo, que o Poder Público pode alcançar ótimos níveis de modernização e eficiência dos processos administrativos, razão pela qual propõe nova resolução que trata da formação de condutores no país.

## 10. PARALELO ENTRE A DESBUROCRATIZAÇÃO DA CNH E A CNH SOCIAL

10.1. A CNH Social é um programa instituído pela Lei nº 15.153, de 2025, cuja vigência iniciou em 12 de agosto de 2025, que promoveu alteração no CTB, prevendo que os recursos provenientes de multas de trânsito dos departamentos de trânsito estaduais podem ser destinados ao custeio da habilitação para pessoas de baixa renda e inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

10.2. Podem solicitar a CNH Social pessoas com 18 anos ou mais e que cumpram os requisitos do art. 140 do CTB, inscritas no CadÚnico, cuja inscrição é feita presencialmente nos Centros de Referência de Assistência Social (CRAS), e que tenham renda familiar per capita de até meio salário-mínimo, atualmente equivalente a R\$ 756,00 por pessoa.

10.3. O benefício cobre integralmente todas as etapas para obtenção da primeira habilitação: exames médicos e psicológicos, aulas teóricas e práticas, taxas de prova (incluindo uma segunda tentativa em caso de reprovação) e a emissão do documento. As categorias prioritárias são A (moto) e B (carro), mas os Estados podem ampliar para C, D ou E, conforme regulamentação local. A CNH emitida não é diferenciada da habilitação obtida fora do programa.

10.4. A gestão e regulamentação são responsabilidade dos Detrans, que definem critérios de seleção, editais e prazos de inscrição.

10.5. Já a nova proposta de desburocratizar o acesso à habilitação possui objetivo e público distintos. A medida busca ampliar as formas de acesso do candidato ao processo de formação, sem ser obrigado a contratar um centro de formação de condutores.

10.6. O escopo da proposta de resolução não se limita aos indivíduos em situação de vulnerabilidade econômica, mas alcança aqueles que, embora não se enquadrem no critério de hipossuficiência exigido para fins de cadastramento no CadÚnico, demonstrem dificuldade material em suportar, de forma integral, os encargos financeiros inerentes ao processo de formação. Compreende, em especial, trabalhadores informais, profissionais autônomos e núcleos familiares cuja renda ultrapassa de forma marginal o limite de elegibilidade para programas sociais, mas que, ainda assim, carecem de meios suficientes para custear mensalidades e taxas previstas no modelo tradicional. Ressalte-se, ademais, que a medida projetada possui caráter abrangente, estendendo seus efeitos não apenas às pessoas de baixa renda, mas a todos os candidatos, indistintamente.

10.7. Assim, enquanto a CNH Social é uma política pública de subsídio total, voltada para pessoas em situação de vulnerabilidade comprovada e executada pelos Detrans, a nova proposta é uma medida regulatória, cujo foco é reduzir custos e burocracias para toda sociedade.

10.8. Ambas as medidas atuam em faixas diferentes do espectro socioeconômico, mas se complementam. A CNH Social é voltada para a inclusão das pessoas inscritas no CadÚnico, garantindo gratuidade integral em todas as etapas do processo de habilitação, enquanto a nova proposta visa ampliar e democratizar o acesso à CNH.

10.9. Outra diferença crucial reside na fonte e no alcance de cada medida. A CNH Social depende exclusivamente da arrecadação de recursos provenientes das infrações de trânsito aplicadas pelos órgãos de trânsito, o que impõe um limite orçamentário direto à quantidade de beneficiários atendidos. Esse caráter vinculado à receita específica faz com que sua execução esteja condicionada não apenas à regulamentação local, mas também à capacidade de arrecadação de cada ente federativo, gerando variações significativas no número de vagas ofertadas entre os Estados.

10.10. Enquanto isso, a nova proposta não está atrelada à disponibilidade orçamentária pública, pois se trata de uma alteração de natureza regulatória que possibilita ao candidato buscar a melhor forma de preparação para si. Por não depender de subsídios ou custeio estatal, essa medida tende a alcançar um universo potencialmente maior de pessoas, abrangendo inclusive aqueles que não teriam acesso à CNH Social devido a restrições de renda, critérios cadastrais ou limitação de vagas. Dessa forma, ainda que distintas na concepção e na forma de implementação, ambas convergem no objetivo de ampliar o acesso à habilitação, atuando em camadas complementares da sociedade.

## 11. DISCUSSÕES SOBRE A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 789, DE 2020.

11.1. Conforme já mencionado, o conjunto de normas que regulamenta a formação de condutores e a obtenção da habilitação tem sido objeto de intensos debates. A norma atualmente em vigor, a Resolução Contran nº 789/2020, representa uma consolidação das regulamentações anteriores.

11.2. Como será demonstrado adiante, os debates advêm de grupos específicos relacionados com o trânsito ou da própria população.

### Resumo das discussões e apontamentos realizados pela gestão anterior na proposta de reformulação do processo de formação de condutores.

11.3. A Resolução Contran nº 789, de 18 de junho de 2020, publicada no Diário Oficial da União em 24 de junho de 2020 (DOU nº 119, Seção 1, p. 83-97), consolidou as normas relativas ao processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, à realização dos exames, à expedição de documentos de habilitação, aos cursos de formação, especializados e de reciclagem, e ao credenciamento de instituições ou entidades públicas e privadas para a capacitação e atualização de profissionais.

11.4. A partir de 2021, verificou-se a necessidade de revisão da Resolução nº 789, de 2020 em razão de alterações legislativas (Leis nº 14.071, de 2020, nº 14.440, de 2022, nº 14.599, de 2023 e nº 14.921, de 2024), demandas apresentadas por órgãos e entidades do SNT, propostas legislativas em tramitação no Congresso Nacional e avanços tecnológicos aplicáveis à formação e avaliação de condutores.

11.5. O tema foi amplamente discutido pela Câmara Temática de Educação e Saúde para o Trânsito (CTES), com encerramento das deliberações na 17ª Reunião Ordinária, realizada nos dias 28, 29 e 30 de março de 2022. Durante o período de 2019–2022, foram realizadas 11 reuniões (ordinárias e extraordinárias) sobre a pauta, no âmbito do processo administrativo SEI nº 50000.007956/2021-43, com a apresentação de propostas envolvendo ajustes de carga horária, inclusão de conteúdos sobre segurança de usuários vulneráveis e novas tecnologias, flexibilização de aulas noturnas e uso de simulador, parâmetros técnicos para veículos e integração com alterações legislativas.

11.6. Apresenta-se, a seguir, o histórico do processo de revisão da Resolução Contran nº 789, de 2020, realizada pela gestão passada.

#### Envio à CTES.

11.7. Por intermédio do Relatório da Tomada de Subsídios da Formação do Condutor 2021 (SEI nº 4426460), a Senatran encaminhou, em julho de 2021, à CTES proposta de revisão da Resolução Contran nº 789, de 2020 (3972203), considerando o cenário educacional vivenciado no período da pandemia de Covid-19, as modificações impostas pela Lei nº 14.071, de 2020, e outros temas afetos à formação de condutores, tais como cursos para os condutores infratores, exames obrigatórios para o processo de formação de condutores e as tecnologias veiculares inovadoras, sempre à luz do Pilar 4 do Pntrans.

11.8. Nos dias 28, 29 e 30 de março de 2022, foi realizada a 17ª reunião Ordinária da CTES, na qual foi concluída a apresentação preliminar de resolução e da nota técnica com os estudos técnicos realizados pelos subgrupos de trabalho previamente constituídos para análise e discussão do tema. Na ocasião, foi aprovada a Nota Técnica nº 52/2022/CTES/CONTRAN (5507460) que apresentou o resultado do amplo debate ocorrido junto à CTES.

#### Elaboração da Nota Técnica nº 139/2022/CGEST.

11.9. As propostas apresentadas pela CTES foram encaminhadas à Senatran, que as analisou e promoveu os ajustes necessários. A Senatran elaborou a Nota Técnica nº 139/2022/CGEST (5927166), na qual detalhou as alterações mais relevantes que foram promovidas.

11.10. Na organização de cursos de formação, atualização, capacitação, reciclagem e especializados, destacam-se as mudanças a seguir:

- Curso teórico para a primeira habilitação deixa de ser obrigatório, de modo que o candidato possa optar pelo aprendizado da forma que lhe convém, seja em sala de aula, seja remoto, seja à distância, ou até mesmo de forma autodidata. Estima-se que tal medida resulte em uma redução de 30% no custo para habilitação.

- Carga horária do curso de direção veicular para condutores de veículos de duas rodas e quatro rodas, em 20 horas-aula;

- Introdução de disciplinas de saúde e autocuidado, convívio social, funcionamento de veículo de duas rodas, tarefa de condução segura em veículos de duas ou mais rodas e cidadania, ética e relacionamento interpessoal para a preservação da vida;

- Possibilidade do curso teórico de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito ser oferecido por EAD pela Senatran e pelos Detrans de forma opcional;

- Além disso, a proposta prevê a possibilidade de a formação do condutor jovem ocorrer como atividade extracurricular durante o ensino médio, àqueles que assim optarem, ficando dispensados inclusive do exame teórico no órgão de trânsito caso a avaliação ocorra durante o curso. Neste contexto trazemos a escola como fundamental no seu papel de formar melhores cidadãos.

- Os candidatos poderão fazer a opção em fazer a habilitação em veículos automáticos e o aprendizado em veículos dotados de tecnologia assistiva tais como sensores de ré, de proximidade e de indicação do uso do cinto de segurança, além de assistente de partida em rampa, desde que disponíveis pelos CFC;

- O curso de reciclagem para condutores infratores e o curso preventivo de reciclagem permanecem em 30 horas-aula, com as disciplinas que remetem a reflexão sobre tarefa de condução segura em veículos de duas ou mais rodas e cidadania; ética e relacionamento interpessoal para a preservação da vida; legislação de trânsito e principalmente a disciplina de acidentalidade no trânsito para análise de cenários e responsabilidade do condutor;

- Os cursos especializados mudaram a conotação generalista para uma versão com: módulo básico comum a todos e o módulo específico de cada categoria profissional, principalmente os caminhoneiros;

- Destaca-se a proposta de abertura de mercado e uso de tecnologia, permitindo que diferentes entidades possam realizar a formação de condutores de diversas maneiras, de modo que o mercado pode influenciar na redução de custos e facilitação de acesso ao cidadão;

- Todos os cursos passam a ter Exame Teórico no presencial sob a responsabilidade do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, após a conclusão de curso e registro na CNH.

11.11. Além disso, foram registradas as seguintes alterações:

-O órgão máximo executivo de trânsito da União disponibilizará Banco Nacional de Questões (BNQ) atualizado com no mínimo 3.000 questões, que deverá ser utilizado por todos os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de maneira unificada e isonômica;

-A avaliação do candidato será acumulativa, ou seja, o Examinador de Trânsito irá somando a pontuação de acordo com as manobras realizadas durante o Exame a partir de um formulário (slip), que contempla as habilidades e conhecimento de direção veicular específica de cada veículo. Será considerado aprovado no Exame de Direção Veicular, o candidato que atingir a pontuação mínima de 70% (setenta por cento) dos pontos, considerando todos as habilidades no slip, devendo completar o circuito. Exceção para os alunos que cometerem falta de trânsito considerada gravíssima, que terá sua prova interrompida e considerado automaticamente reprovado.

-O Centro de Formação de Condutores (CFC), entidades públicas e privadas e Unidade das Forças Armadas e auxiliares deverão apresentar índices mensal de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de aprovação nos exames teóricos;

-Em atenção ao art.145 do CTB, deverá ser realizado o Curso de Treinamento de Prática Veicular em Situação de Risco complementar aos cursos especializados de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, com carga horária de 10 horas-aula;

- Foram realizadas algumas adequações quanto as exigências e requisitos para o funcionamento das autoescolas: redução do número mínimo de veículos por categoria, ajustes na idade da frota, permissão da locação de veículos para aprendizagem, permissão do compartilhamento de veículos entre autoescolas, eliminação da exigência do Diretor Geral e a dispensa de nível superior para Diretor de Ensino, mantendo a exigência de curso de capacitação;

-A capacitação do Instrutor de Trânsito, que atualmente tem carga horária de 180 horas aulas, passa a ter 320 horas aula na formação completa, que contempla a formação básica, formação de Instrutor de Direção Veicular complementar para categorias C, D, E e especializados.

- Os cursos de Diretor de Ensino também têm sua formação ampliada para 400 horas aula, sendo 320 horas aula do curso de instrutor de trânsito, mais 80 de disciplina específica.

11.12. Ao final, da Nota Técnica nº 139/2022/CGEST (5927166), foi recomendada que a minuta elaborada fosse submetida ao processo de participação social, por meio de consulta pública, de modo a possibilitar o aprimoramento e a modernização da norma, antes de sua submissão ao Contran.

#### **Nota Técnica nº 179/2022/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN.**

11.13. Após a consulta pública, a Senatran elaborou a Nota Técnica nº 179/2022/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN ( 6566098), na qual apresentou análise realizada pelas equipes técnicas da Senatran acerca das contribuições registradas na plataforma Participe +Brasil, do governo federal.

11.14. No total, foram recebidas 26.740 contribuições, realizadas por 1.820 pessoas, resultando em uma média de cerca de 15 contribuições por cidadão, denotando diversas participações nas contribuições por um único contribuinte.

11.15. De forma geral, notou-se que, apesar do grande número de contribuições, a quantidade de temas tratados foi muito menor. Além disso, diversas contribuições foram idênticas (8.625 contribuições apresentaram exatamente a mesma redação). Ademais, verificou-se que grande parte das contribuições foram manifestações de apreço ou despreço à proposta, sem o caráter propositivo.

11.16. Os principais temas abordados nas contribuições foram:

- O fim da obrigatoriedade do curso teórico para formação do condutor;
- A possibilidade de entidades de ensino a distância fornecerem cursos de formação ao condutor;
- A inclusão do SEST/SENAT como entidade hábil para oferecer cursos de formação de condutores das categorias C, D e E;
- A possibilidade de realização de curso e exame como atividade extracurricular no ensino médio da educação básica;
- A retirada da exigência de ensino superior para os Diretores de Ensino.

11.17. Com relação ao fim da obrigatoriedade do curso teórico para formação do condutor, foram pelo menos 4.026 contribuições tratando desse tema. Grande parte sugeria a manutenção da obrigatoriedade da realização do curso teórico. A principal alegação foi a de que a proposta de alteração prejudicaria sensivelmente a formação do condutor e que esta situação acabaria por afetar a segurança no trânsito. No entanto, não foram trazidos nenhum dado ou elementos fáticos que consubstanciassem tal afirmação.

11.18. Quanto à previsão trazida pela minuta acerca da possibilidade de entidades EaD poderem fornecer cursos teóricos de formação ao condutor, foram mais de 4.000 contribuições neste tema, alegando que tal modalidade de ensino não seria satisfatória para o aprendizado do candidato. Contudo, não foram apresentadas evidências de que a modalidade EaD não seria adequada para formação do candidato à primeira habilitação, tampouco o impacto dessa alteração na segurança viária.

11.19. Salienta-se que foram realizados ajustes na minuta decorrentes das contribuições das consultas públicas e das sugestões da Associação Nacional dos Detrans (AND).

11.20. Na sequência, a proposta foi encaminhada à análise pela Consultoria Jurídica (Conjur) que, mediante o Parecer nº 00754/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (6666325), reconheceu a viabilidade jurídica da minuta.

11.21. Em 8 de dezembro de 2022, a Senatran recebeu o Ofício nº 92/2022 (7524572), elaborado pelo Gabinete de Transição, instituído com o objetivo de mediar a transferência administrativa para o novo governo que teria início em 2023, no qual foi solicitado que a proposta de resolução que revisava o processo de formação de condutores, com a possibilidade de desobrigar o requisito de curso teórico no processo de habilitação, fosse retirada da pauta da última reunião do Contran de 2022, prevista para ocorrer no dia 15 de dezembro de 2022, postergando a deliberação sobre o assunto para sessão a ser realizada no ano seguinte, de forma a possibilitar à nova gestão debater o tema com a profundidade adequada.

11.22. Diante do exposto, a minuta de resolução que revisava a Resolução Contran nº 789, de 2020, foi retirada da pauta da última reunião do Contran do ano de 2022.

#### **Agendas de reuniões**

11.23. Após retomar as discussões sobre o tema junto aos setores competentes, a Senatran promoveu uma agenda consistente de reuniões com associações e entidades representativas ligadas à formação de condutores. Esses encontros tiveram como propósito garantir espaço de escuta qualificada e registrar as contribuições trazidas pelo setor.

11.24. As agendas envolveram diferentes entidades, como a Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto), a Associação Brasileira de Autoescolas (Abrauto) e o Instituto Nacional Mulheres pelo Trânsito, entre outras. A quantidade e a regularidade das reuniões demonstram que o setor foi amplamente recebido pela Senatran, em diferentes momentos e sob distintos enfoques.

11.25. O histórico evidencia que as entidades tiveram a oportunidade de expor suas posições e apresentar sugestões no âmbito da revisão da Resolução Contran nº 789, de 2020. As propostas encaminhadas foram analisadas pelas áreas técnicas da Secretaria.

11.26. Agendas com a Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto):

- 04/06/2024 - 16h às 16:45;
- 26/04/2023 - 16h às 16:45;

- 10/05/2023 - 14:30 às 15:15;
- 13/07/2023 - 15h às 15:45;
- 25/09/2023 - 14h às 15h;
- 03/10/2023 - 16h às 16:45;
- 17/10/2023 - 10h às 10:50;
- 25/09/2023 - 14h às 15:00;
- 03/10/2023 - 16h às 16:45;
- 17/10/2023 - 10h às 10:50;
- 16/03/2022;
- 22/02/2021; e
- 14/04/2021.

11.27. Agendas com o Instituto Nacional Mulheres pelo Trânsito:

- 11/02/2025 - 16h às 16:45;
- 24/04/2025 - 14:30 às 15:30;
- 27/06/2025 - 10h;
- 27/12/2024 - 15h às 15:50; e
- 07/12/2023 - 10h às 10:45.

11.28. Agendas com a Associação Brasileira de Autoescolas (Abrauto):

- 13/04/2023 - 10h às 10:50;
- 27/04/2023 - 10h às 10:50; e
- 25/09/2023 - 14h às 15h.

11.29. Contudo, cumpre registrar que, apesar da frequência dos encontros e da abertura ao diálogo, as contribuições apresentadas não se mostraram adequadas para atender ao interesse público. De modo geral, concentraram-se em ampliar a carga horária ou criar cursos adicionais, medidas que tenderiam a aumentar custos para os cidadãos e a reforçar o modelo de mercado das autoescolas, sem trazer ganhos efetivos de segurança viária.

11.30. Na sequência, este documento apresentará a análise de algumas das propostas recebidas, evidenciando suas inconsistências e os motivos pelos quais não se revelam apropriadas para integrar a política pública de formação de condutores.

**Proposta encaminhada pela Abrauto**

11.31. Ao analisar propostas apresentadas ao longo dos anos, desde a entrada em vigor da Resolução Contran nº 789, de 2020, com o objetivo de encontrar uma forma mais viável para a reestruturação do processo de formação, destacamos a proposta encaminhada pela Abrauto.

11.32. A sugestão está estruturada em sete propostas. A primeira delas defende a participação de entidades representativas dos CFCs nos debates promovidos pela Associação Nacional dos Detrans (AND), visando ampliar a representatividade e influência dessas entidades nas decisões relacionadas à formação de condutores. A segunda proposta sugere a criação da Coordenadoria-Geral para Formação de Condutores (CGFC) na organização da Senatran, com a finalidade de centralizar e coordenar as ações relacionadas à formação de condutores em nível nacional, incluindo a coleta de dados, estudos de impacto e organização de encontros para discutir melhorias no setor.

11.33. A terceira proposta, denominada "CNH para todos", busca facilitar o acesso à habilitação para brasileiros de baixa renda, por meio de programas gratuitos ou financiados, utilizando recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) e do Fundo de Financiamento ao Estudante (FIES). Essa iniciativa tem o objetivo de beneficiar milhões de pessoas, gerar empregos e movimentar a economia.

11.34. A quarta proposta, "CFCs nas escolas", visa implementar a educação para o trânsito no ensino básico e médio, utilizando a estrutura e os profissionais dos CFCs para conscientizar estudantes e reduzir sinistros de trânsito.

11.35. A quinta proposta propõe que os CFCs assumam responsabilidades adicionais no processo de habilitação, como a abertura de processos, captura de imagens e digitais, e realização de exames teóricos, com o objetivo de desburocratizar e agilizar os serviços, além de reduzir custos para os usuários.

11.36. A sexta proposta foca na inovação e tecnologia, sugerindo medidas como aulas teóricas presenciais e remotas simultâneas, uso facultativo de veículos automáticos e elétricos na formação prática, e substituição do controle biométrico por sistemas de monitoramento eletrônico para melhorar a qualidade das aulas.

11.37. Por fim, a sétima proposta aborda a negligência em relação a determinações da Resolução Contran nº 789, de 2020, destacando a necessidade de os instrutores avaliarem a aptidão dos candidatos antes dos exames práticos e de os examinadores permanecerem dentro dos veículos durante as provas de baliza, visando aumentar a segurança e reduzir acidentes. O documento também critica a falta de tabelamento de preços pelos Detrans e defende a aplicação de leis federais e estaduais de licitação para garantir transparência e justiça nos processos de credenciamento dos CFCs.

11.38. Em conclusão, o documento enfatiza que as propostas apresentadas têm o potencial de transformar positivamente a formação de condutores no Brasil, promovendo inclusão social, gerando empregos, reduzindo acidentes e fortalecendo a educação para o trânsito. Destaca que a implementação dessas medidas requer a colaboração entre o governo federal, estados, municípios e os CFCs, com o objetivo de criar um trânsito mais seguro e eficiente para todos os brasileiros.

11.39. Contudo, em análise ao que foi apresentado, foram identificadas várias medidas prejudiciais tanto para a administração pública como para o cidadão.

11.40. A proposta de criação de uma coordenadoria-geral para formação de condutores dentro da estrutura da Senatran encontra vedações sob a ótica jurídico-administrativa. A Portaria MT nº 503, de 4 de julho de 2025, organizou a estrutura da Senatran, criando a Coordenação-Geral de Formação e Educação para o Trânsito (CGFET), vinculada ao Departamento de Segurança no Trânsito (DSEG). Essa unidade passou a ser responsável por ações de capacitação, educação e formação, com divisões e serviços específicos, tornando desnecessária a criação de nova coordenadoria paralela que poderia gerar sobreposição de atribuições e conflitos de competência com órgãos estaduais de trânsito.

11.41. Ademais, a proposta da Abrauto prevê que o cargo seja ocupado por profissional com vínculo prévio com CFCs, o que contraria o princípio da

impessoalidade (art. 37, caput, da Constituição) e os critérios gerais de nomeação para cargos em comissão e funções de confiança previstos no art. 9º da Lei nº 14.204, de 2021, e no art. 15 do Decreto nº 10.829, de 2021, que exigem idoneidade moral, perfil técnico compatível, entre outros.

11.42. O próprio Decreto nº 10.829, de 2021, em seus arts. 16 a 19, impõe requisitos mínimos de qualificação técnica para ocupação de cargos comissionados executivos (CCE) e funções comissionadas executivas (FCE), como experiência profissional comprovada ou titulação acadêmica, sem previsão de exigência corporativa vinculada a um setor privado específico. Ao estabelecer tal vínculo como pré-requisito, a proposta encontra vedação implícita nessas normas, pois restringe o acesso a cargo público de livre nomeação de forma incompatível com o regime jurídico-administrativo e cria risco de captura regulatória.

11.43. Portanto, a criação de nova coordenadoria com perfil restritivo e corporativista, além de redundante, frente à estrutura já formalizada pela Portaria MT nº 503, de 2025, encontra vedação normativa e não se coaduna com os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e finalidade pública.

11.44. Ainda, em relação à proposta "CNH para todos", que visa facilitar o acesso à habilitação para a população de baixa renda por meio de programas gratuitos ou financiados com recursos do Funset e FIES, esta apresenta problemas relevantes que precisam ser analisados com cautela. Embora inspirada em princípios de inclusão social, a adoção de um modelo semelhante ao FIES deve considerar as especificidades do público-alvo e do setor em questão, de modo a garantir sustentabilidade e efetividade. A experiência do financiamento estudantil, que ampliou significativamente o acesso ao ensino superior, demonstra a importância de estabelecer mecanismos adequados para equilibrar inclusão e viabilidade econômica, prevenindo eventuais dificuldades de pagamento e assegurando a proteção tanto dos beneficiários quanto dos recursos públicos.

11.45. A proposta também desvirtua a finalidade original do Prouni, que foi criado especificamente para bolsas em instituições de ensino superior, não para custear processos burocráticos como a obtenção da habilitação. Esse precedente perigoso poderia abrir caminho para que diversos setores privados passassem a exigir subsídios públicos sem justificativa social clara.

11.46. Quanto à utilização dos recursos do Funset, é necessário observar que este fundo foi instituído com a finalidade específica de financiar ações voltadas à segurança viária e à educação para o trânsito, em conformidade com o art. 320 do CTB. Sua destinação abrange investimentos em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização, renovação de frota circulante, educação de trânsito e, mais recentemente, o custeio do processo de habilitação de condutores de baixa renda, conforme previsto na Lei nº 15.153, de 2025.

11.47. A aplicação desses recursos em atividades não contempladas pela norma, como o subsídio direto à formação de condutores em empresas privadas fora do escopo de beneficiários definidos em lei, poderia implicar a redução da capacidade de investimento em áreas estruturantes e de maior alcance social, como fiscalização, sinalização e campanhas educativas.

11.48. Assim, a correta observância da finalidade legal do Funset assegura que os recursos arrecadados por meio das multas de trânsito sejam direcionados a ações estratégicas e de interesse público, garantindo efetividade às políticas nacionais de segurança e educação no trânsito, em conformidade com o que estabelece o art. 320 do CTB e seus parágrafos.

11.49. Já a proposta "CFCs nas escolas", que pretende levar educação para o trânsito às salas de aula por meio dos CFCs, apresenta problemas estruturais igualmente relevantes. Além de representar um custo adicional significativo para os cofres públicos, que teriam que arcar com os serviços dessas empresas privadas.

11.50. As propostas apresentadas, embora bem-intencionadas, correm o risco de se transformar em mais um mecanismo de transferência de recursos públicos para o setor privado, sem resolver de fato os problemas crônicos do trânsito brasileiro burocratizando ainda mais o acesso à obtenção da habilitação.

#### **Ações judiciais e inquéritos civis**

11.51. A agenda regulatória do Contran é impulsionada por diferentes canais de provocação, que incluem contribuições diretas de cidadãos e entidades do setor, bem como manifestações do Poder Judiciário e do Ministério Público. Muitas dessas intervenções decorrem de situações concretas ou de questionamentos de legalidade das normas vigentes.

11.52. No caso da formação de condutores, observa-se um número expressivo de ações judiciais voltadas a dispositivos da Resolução Contran nº 789, de 2020, evidenciando que sua aplicação prática tem gerado controvérsias relevantes. Esse cenário reforça a necessidade de revisão normativa, de modo a assegurar regras proporcionais, exequíveis e alinhadas ao interesse público.

11.53. Entre 2023 e 2025, a Senatran recebeu 482 processos judiciais que contestam a exigência prevista no art. 46, inciso IV, da Resolução nº 789/2020: a necessidade de que cada CFC disponha de um diretor-geral, um diretor de ensino e dois instrutores de trânsito. 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.

11.54. Acrescente-se que são recebidos múltiplos pedidos de informações proveniente do Ministério Público sobre a aplicação das normas, tal como o pedido do Ministério Público Federal a respeito da insuficiência de prazo para conclusão do processo de habilitação por pessoas com deficiência. Aduz-se que o prazo previsto no art. 2º, § 3º, da Resolução Contran nº 789, de 2020, de 12 meses seria desproporcional para as pessoas com deficiência, que demandam maior tempo pela quantidade de exames necessários para a conclusão desse processo, bem como a necessidade de veículos preparados para pessoas com deficiência.

11.55. Ainda sobre o prazo, diversas ações judiciais são recebidas questionando a legalidade do Contran ter estabelecido prazo para o processo de habilitação.

11.56. O que se pode observar de todas essas ações judiciais e inquéritos civis é a onerosidade gerada ao Poder Público para analisar e responder tais questionamentos. A carga de processos administrativos relacionados ao trânsito é enorme, tendo em vista a competência do Contran e da Senatran. Analisar e manifestar-se sobre esses questionamentos demandam tempo, recursos materiais e humanos para esses órgãos.

11.57. O elevado número de processos judiciais impõe custos significativos à administração pública. Equipes da Senatran que deveriam concentrar esforços em políticas de trânsito, regulação e educação acabam desviando tempo e recursos para atender às demandas do Judiciário e do Ministério Público, muitas vezes com prazos exíguos. Essa sobrecarga compromete atividades essenciais, como a emissão de documentos e a implementação de novas tecnologias, reduzindo a efetividade do órgão.

11.58. O mesmo ocorre com a Advocacia-Geral da União (AGU), que depende de subsídios técnicos da Senatran para responder às ações. A judicialização, portanto, não se restringe a um debate jurídico: ela gera entraves administrativos que afetam a eficiência, a agilidade e a qualidade dos serviços prestados à sociedade.

11.59. Nesse sentido, a proposta de revisão aqui apresentada busca reduzir a litigiosidade, aliviar a carga processual e permitir que os órgãos de trânsito concentrem esforços em sua função primordial: promover a segurança viária e modernizar a prestação de serviços.

#### **Projetos de lei**

11.60. Dentre as formas de recebimento das sugestões de alteração da norma que trata da formação de condutores, há de se falar também dos projetos de lei que tramitam ou tramitaram na Câmara dos Deputados ou no Senado Federal.

11.61. O debate sobre a desobrigação da contratação de autoescolas no processo de obtenção da habilitação tem ganhado força no cenário legislativo brasileiro. Em 2019, o deputado general Peternelli propôs o Projeto de Lei nº 3781, de 2019, que facultava ao candidato a possibilidade de habilitar-se por meio de formação de condutores. Referido projeto previa, ainda, a possibilidade do candidato, após aprovado no exame teórico, receber licença de aprendizagem, oportunidade em que poderia ter aulas de prática de direção com qualquer pessoa habilitada há pelo menos três anos na categoria pretendida. (<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2209908>)

11.62. Outro projeto de lei que trata da desobrigação de frequência em centro de formação de condutor é o Projeto nº 6.485, de 2019, de autoria da senadora Kátia Abreu, que proíbe a exigência de cursos em centros de formação como condição prévia para a realização de exames para a obtenção de habilitação

para conduzir veículos. (<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/140272>)

11.63. Acrescente-se, também, o Projeto de Lei nº 4.474, de 2020, de autoria do deputado Kim Kataguri, que propõe tornar facultativa a frequência em centros de formação para obtenção de habilitação para conduzir veículos no país. (<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2262088>)

11.64. Observa-se, dessa forma, uma convergência de projetos de lei em torno da flexibilização da formação de condutores sem a obrigação de contratação de centros de formação no processo de habilitação. Esses projetos demonstram o desejo da população em mudar o atual modelo de procedimentos, propiciando a liberdade de escolha do candidato.

## 12. EVOLUÇÃO DAS MODALIDADES DE AULA

12.1. No contexto normativo sobre a formação de condutores, convém informar que a Resolução Contran nº 168, de 2004, estabelecia normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação e cursos especializados.

12.2. De acordo com a citada norma, o curso teórico-técnico deveria ser desenvolvido na modalidade de ensino presencial. No entanto, a aludida Resolução já previa a possibilidade de realização dos seguintes cursos na modalidade de ensino a distância, no formato assíncrono:

- Curso de atualização para renovação da CNH;
- Curso de reciclagem para condutores infratores;
- Cursos especializados para condutores de veículos.

12.3. Referida norma foi substituída pela Resolução Contran nº 789, de 2020, que manteve a previsão da formação teórica de condutores apenas na modalidade presencial, mantendo, também, a possibilidade de os cursos de atualização, reciclagem e especializados serem realizados tanto na modalidade presencial como a distância.

### Pandemia

12.4. Em março de 2020, foi declarado o estado de emergência de saúde pública decorrente da pandemia de Covid-19. Com isso, diversas medidas de isolamento social foram adotadas, provocando impactos nos sistemas educacionais em escala global.

12.5. Conforme apontado na Nota Técnica nº 139/2022/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN (5927166):

Os anos de 2020 e 2021 trouxeram novas experiências de vida com a COVID 19: vida em confinamento, quarentena lockdown, fechamento de vários segmentos dos setores econômicos, uso de máscara. Neste lapso de tempo, o homem social teve que se reinventar e novos comportamentos surgiram: teletrabalho de qualidade em home-office, agilização de plataformas digitais de atendimento ao cliente, crescimento de delivery, reuniões remotas, aulas remotas síncronas e muitas adaptações a novos conceitos e tecnologias que validaram sistemas a distância existentes, mas pouco utilizados e reconhecidos.

12.6. Acrescenta que “a forma de ensinar também passou por transformações e nos tirou da letargia e da comodidade das salas de aulas e ensino convencionais que precisam ser reorganizados, incluídos e reconhecidos como modalidades de ensino que democratizam o saber e minimizam custos aos usuários.”

12.7. A suspensão das aulas presenciais impôs a transição emergencial para formatos de ensino não presenciais. Esse cenário acelerou a adoção de metodologias de ensino a distância, respaldadas por tecnologias digitais que, até então, eram aplicadas de forma pontual.

12.8. A urgência da transição digital estimulou a incorporação e o aprimoramento de diversas ferramentas, tais como plataformas de videoconferência e ambientes virtuais de aprendizagem (AVA).

12.9. O período pandêmico também possibilitou avanços significativos na integração de tecnologia e pedagogia, funcionando como verdadeiro catalisador de inovações, acelerando a transformação digital na educação.

12.10. Observou-se a ampliação do acesso a conteúdos e oportunidades de aprendizagem, superando barreiras geográficas. Houve a flexibilização de horários de estudo, possibilitando ao aluno adequar os horários de aulas às suas necessidades. Cita-se, também, o estímulo à aprendizagem autônoma e à gestão do próprio tempo pelo aluno.

12.11. “Mesmo depois da pandemia, as pessoas viram a possibilidade de participar de aulas de pré-vestibular, cursinhos para concursos, cursos de graduação e mesmo da educação básica de forma remota, reduzem custo de transporte, alimentação, vestuário e principalmente maximizam o tempo e a qualidade dos ensinamentos”, aponta a já citada Nota Técnica nº 139/2022/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN (5927166).

12.12. A experiência evidenciou que a integração entre metodologias de ensino e recursos tecnológicos é capaz de potencializar o aprendizado, promovendo maior engajamento.

12.13. Mesmo com o retorno das atividades presenciais, muitas das soluções tecnológicas adotadas foram incorporadas de forma definitiva.

### Previsão de aulas remotas pelo Contran

12.14. Em 28 de abril de 2020, foi editada a Deliberação Contran nº 189, que autorizou a realização das aulas técnico-teóricas do curso de formação de condutores na modalidade de ensino remoto, de forma síncrona, enquanto durasse a emergência de saúde pública decorrente da pandemia de Covid-19.

12.15. Com o fechamento provisório dos CFCs e dos departamentos estaduais e distrital de trânsito, determinado por decretos estaduais e distrital, a medida teve por objetivo atender ao pleito de representantes dos CFCs e de diversos dirigentes dos Detrans, de modo a permitir que as aulas técnico-teóricas para a obtenção da CNH fossem ministradas de forma não-presencial.

12.16. Vale salientar que, a partir de 9 de abril de 2020, o então Denatran passou a receber manifestações dos Detrans acerca da possibilidade da realização de aulas teóricas na modalidade de ensino remoto durante o período da pandemia da Covid-19: Detran/PE (2413157); Detran/BA (2413158); Detran/SE (2413160); Detran/DF (2413163); Detran/RO (2413166); e Detran/SC (2413168 e 2413174).

12.17. Em 3 de abril de 2020, o Detran/ES por meio das Instruções de Serviço nº 70 e nº 71, que dispôs sobre a possibilidade extraordinária da realização das aulas do curso teórico destinado à formação dos candidatos à obtenção de habilitação de forma remota e sobre a abertura de chamamento de pessoas jurídicas para procedimento homologatório de sistema eletrônico aplicável às aulas remotas, disciplinou o ensino remoto, contudo, sem amparo normativo.

12.18. Aliado a isso, os próprios CFCs solicitaram a autorização para a realização das teleaulas, uma vez que foram afetados com a paralisação das atividades. Diversas foram as solicitações para que o então Denatran adotasse medidas que permitissem a retomada das atividades dessas instituições e, consequentemente, minimizassem os impactos econômicos.

12.19. Ademais, os candidatos à obtenção da habilitação também eram diretamente interessados na continuidade dos cursos em andamento ou na abertura de novas turmas, em tempos de pandemia. Muitos desses alunos estavam com suas atividades profissionais prejudicadas pelas medidas de isolamento social. Daí, a retomada dos cursos teóricos seria uma excelente forma de ocupar parte do tempo livre de que dispunham esses alunos.

12.20. Nesse contexto, a realização das aulas remotas apresentou-se como alternativa viável para o retorno das atividades dos CFCs, uma vez que garantiu a manutenção da atividade dos CFCs, respeitando as recomendações do Ministério da Saúde para que não houvesse aglomerações de pessoas.

12.21. Nesse mesmo diapasão, o Ministério da Educação editou a Portaria MEC nº 343, de 17 de março de 2020 (alterada pelas Portarias MEC nº 345, de 19 de março de 2020, e nº 395, de 15 de abril de 2020), a qual autorizou, em caráter excepcional, a substituição das disciplinas presenciais por aulas que utilizassem meios e tecnologias de informação e comunicação, enquanto durasse a situação de pandemia da Covid-19. Nota-se, portanto, que a modalidade de ensino remoto proposta por diversos Detran estava em conformidade com as diretrizes do MEC.

12.22. É fundamental esclarecer que a modalidade de ensino remoto não se confunde com o conceito de ensino a distância, à época disciplinado pela Resolução Contran nº 730, de 6 de março de 2018:

Art. 2º [...]

I - Educação à distância - EAD no Sistema Nacional de Trânsito: modalidade educacional na qual a mediação didático-pedagógica nos processos de ensino e aprendizagem ocorra em locais ou momentos distintos, utilizando-se de meios e tecnologias da informação e comunicação, obrigatoriamente pela rede mundial de computadores – internet, empregando profissionais capacitados, além de oferecer política de amplo acesso, acompanhamento contínuo de todas as ações educativas e efetiva avaliação dos seus processos.

12.23. Na modalidade de ensino remoto, as aulas são ministradas de forma midiática, síncrona, entre o instrutor de trânsito e o aluno. Ou seja, o conteúdo é transmitido em tempo real, da mesma forma como seria na modalidade presencial, nitidamente diferente do EAD, em que a aprendizagem ocorre em momentos distintos, ou seja, de forma assíncrona.

12.24. Além disso, importa salientar que a condução do processo de ensino por meio do ensino remoto permaneceu sob a responsabilidade dos CFCs. O conteúdo programático, a carga horária e as demais etapas do processo para a primeira habilitação permaneceram inalterados, observando as normas então vigentes.

12.25. A interação entre instrutor e alunos também foi mantida com a metodologia da teleaula, garantindo-se a possibilidade de interação em tempo real entre professor e alunos, não se limitando à transmissão de informações.

12.26. Como se vê, a proposta não alterou o processo de formação dos candidatos à primeira habilitação, a não ser a possibilidade de as aulas serem ministradas, em tempo real, mas de forma remota.

12.27. No que tange à segurança, foram estabelecidos, pela Deliberação nº 189, de 2020, critérios e requisitos mínimos para que os sistemas utilizados garantissem a efetividade e a fidedignidade do processo de formação. Além, disso, possibilitou-se aos Detrans estabelecerem requisitos complementares a fim de que fossem atendidas especificidades de cada órgão, principalmente na integração com as bases de dados locais e na harmonização com os fluxos de seus processos internos.

12.28. É oportuno ressaltar que os critérios e requisitos exigidos eram compatíveis com a oferta tecnológica disponível à época no mercado. Destacou-se a existência de diversos recursos e provedores desses recursos no país, possibilitando facilidade e ampla concorrência para a operacionalização dos sistemas.

12.29. A Deliberação nº 189, de 2020 foi referendada pela Resolução Contran nº 783, de 18 de junho de 2020, que manteve o teor da Deliberação.

12.30. Na mesma data, foi editada a Resolução Contran nº 789, de 2020, que consolidou, em norma única, as diversas normas sobre o processo de formação de condutores de veículos.

12.31. Conforme já explicitado, a citada norma foi editada com o objetivo de atender ao comando normativo inserto no art. 6º da Resolução Contran nº 778, de 13 de junho de 2019, que expressamente determinou que o então Denatran seria responsável pela consolidação, em norma única, das Resoluções Contran nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, que regulamentavam o tema referente à formação do condutor, no prazo de sessenta dias, conforme a seguir:

Art. 6º Fica o DENATRAN responsável pela consolidação, em resolução única, das Resoluções CONTRAN nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da entrada em vigor desta Resolução.

12.32. Destaca-se que a Resolução nº 789, de 2020 não previu a possibilidade de realização de aulas teóricas do processo de formação na modalidade de ensino remoto, no formato síncrono.

12.33. A mencionada norma previu a possibilidade de realização de alguns cursos na modalidade a distância, no formato assíncrono, quais sejam: atualização para renovação da CNH, reciclagem para condutores infratores e especializados para condutores de veículos (os mesmos que já eram previstos pela Resolução nº 168, de 2004).

12.34. Em 8 de novembro de 2021, foi editada a Deliberação Contran nº 242, que autorizou a realização de aulas teóricas, na modalidade de ensino remoto (síncrono), nos cursos de capacitação e de atualização de instrutor de trânsito, de diretor de ensino e diretor-geral de CFC e de examinador de trânsito, enquanto durassem as medidas de emergência de saúde pública para enfrentamento da pandemia de Covid-19.

12.35. A aludida Deliberação foi referendada pela Resolução Contran nº 889, de 13 de dezembro de 2021, que manteve o teor da Deliberação.

12.36. Em 20 de maio de 2022, foi editado o Decreto nº 11.077, que declarou o encerramento da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência da pandemia de Covid-19.

12.37. Com isso, entende-se que as Resoluções nº 783, de 2020 e 889, de 2021, embora não tenham sido expressamente revogadas, perderam o objeto.

12.38. Assim, atualmente, não há previsão de realização de cursos do processo de formação de condutores na modalidade de ensino a distância de forma síncrona. Há apenas a previsão de cursos especiais na modalidade de ensino a distância.

12.39. Atualmente, a homologação de instituições ou entidade públicas ou privadas para a oferta de cursos na modalidade a distância está disciplinada pela Resolução Contran nº 928, de 28 de março de 2022.

12.40. A evolução dos modelos pedagógicos no Brasil demonstra que a educação a distância não apenas é viável, mas também vantajosa em diversos aspectos. A experiência adquirida durante a pandemia de Covid-19 comprovou que o ensino remoto é uma ferramenta eficaz, capaz de superar barreiras geográficas, reduzir custos e oferecer flexibilidade aos alunos, sem comprometer a qualidade do aprendizado.

12.41. A adoção emergencial do ensino remoto nos cursos de formação de condutores, autorizada pelo Contran durante a pandemia, mostrou-se uma solução prática e segura, garantindo a continuidade dos estudos mesmo em um cenário de restrições sanitárias. Além disso, a interação síncrona entre instrutores e alunos manteve a dinâmica pedagógica, preservando a efetividade do ensino.

12.42. Os benefícios do ensino a distância vão além da conveniência: ele democratiza o acesso à educação, otimiza tempo e recursos, e estimula a autonomia do aluno. Apesar de, atualmente, não haver previsão para a continuidade dessa modalidade nos cursos de formação de condutores, a experiência bem-sucedida durante a pandemia deve servir como base para sua regulamentação permanente.

12.43. A flexibilização de poder estudar em sua residência, em bibliotecas ou outros locais contribui para que o candidato elabore um melhor cronograma para os seus estudos, podendo focar com mais eficácia no ensino.

12.44. Diante desse contexto, o ensino a distância representa um avanço necessário na formação do condutor, possibilitando àqueles que se interessarem a organização de seu tempo e locais de estudo.

12.45. Oportuno destacar a Nota Técnica nº 179/2022/CGEST-SENATRAN/DSEG-SENATRAN/SENATRAN ( 6566098), que analisou as contribuições recebidas na Consulta Pública acerca da minuta de Resolução voltada ao aprimoramento da Resolução Contran nº 789/2020, realizada entre os dias 10 de agosto e 8 de setembro de 2022. Na ocasião, foram recebidas 26.740 contribuições, realizadas por 1.820 pessoas.

12.46. Dentre os principais temas abordados nas contribuições, pode-se destacar:

A possibilidade de entidades de Ensino a Distância (EaD) fornecerem cursos teóricos de formação ao condutor. Foram mais de 4.000 contribuições neste tema, alegando que tal modalidade de ensino não é satisfatória para o aprendizado do candidato, sugerindo-se que fosse permitido apenas a modalidade de ensino remoto síncrono, ou seja, com visualização em tempo real das aulas presenciais ministradas nos CFC.

12.47. No entanto, a Nota Técnica citada relatou que não foram apresentadas evidências de que a modalidade a distância não é adequada para formação do candidato à primeira habilitação, tampouco o impacto dessa alteração na segurança viária.

12.48. A citada manifestação assevera que:

Este é um método amplamente utilizado atualmente em várias áreas do saber, desde a formação profissional até a formação acadêmica. É possível realizar, por exemplo, um curso de graduação ou pós-graduação inteiramente na modalidade de EaD. Como exemplo, segundo a Universidade Virtual do Estado de São Paulo (UNIVESP), as matrículas na modalidade à distância vêm superando as da educação presencial no Brasil. Nos últimos 10 anos, segundo aponta, a modalidade EaD cresceu 428%. Para esta universidade, tanto o método empregado pela modalidade quanto sua flexibilidade são os principais fatores que atraem cada vez mais interessados. Há inúmeros exemplos de cursos de graduação totalmente EaD já consolidados pelo mercado e aprovados pelo Ministério da Educação (MEC). (<https://univesp.br/noticias/univesp-forma-mais-de-5-mil-alunos-em-2022#.Y4TJBhTMK3A>)

12.49. Acrescenta, ainda, que:

A modalidade EaD já é aplicada atualmente com bastante sucesso nos cursos de atualização e reciclagem. A flexibilidade oferecida ao aluno quanto aos horários dedicados à visualização dos conteúdos tem sido um grande diferencial, permitindo, ainda, que o conteúdo seja acessado inúmeras vezes, a qualquer tempo, o que certamente contribui para a melhor assimilação dos conteúdos. Outro importante elemento do ensino à distância é a facilitação do estudo sem necessidade de deslocamentos, o que reduz os custos aos candidatos tanto em termos financeiros, quanto de tempo.

12.50. Nesse sentido, a nota técnica em comento afirma que:

A manutenção da modalidade presencial de ensino e aprendizagem como única possibilidade de formação do condutor na primeira habilitação é anacrônica e dissonante aos anseios da sociedade. A utilização da tecnologia para o ensino e comunicação foi amplamente testada e comprovada durante as restrições vividas na pandemia de COVID-19, permitindo que importantes atividades fossem executadas sem prejuízo, e ainda com ganhos de eficiência e produtividade. É inadmissível, dentro do contexto tecnológico atual, que as ferramentas de aprendizagem amplamente utilizadas pela sociedade em outras áreas do saber não sejam também empregadas na formação de nossos condutores, o que contribuirá sobremaneira para um trânsito mais seguro.

12.51. O ensino a distância é plenamente adequado para o estudo da primeira habilitação, conforme demonstrado pela evolução normativa e pela experiência prática durante a pandemia de Covid-19. A integração de tecnologias e metodologias digitais mostrou-se eficiente para manter a qualidade pedagógica, o engajamento e a interação. O formato de ensino a distância representa um avanço necessário e estratégico para a formação de condutores, alinhando-se às tendências educacionais e tecnológicas, podendo ser regulamentado de forma permanente para a primeira habilitação.

### 13. ESTUDOS DA SFPLAN SOBRE O IMPACTO DA NORMA ATUAL NA SEGURANÇA VIÁRIA

#### Relatório Panorama Estatístico Brasileiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

13.1. A Senatran elaborou, em agosto de 2024, o relatório “Panorama Estatístico Brasileiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores” (1) evidenciando, em síntese, que, embora se trate de um modal em franca expansão e de ampla popularidade, também configura um dos maiores desafios à segurança viária no Brasil.

13.2. Em 2024, a base de dados do sistema Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) já registrava 34,2 milhões de veículos nessa categoria, composta por mais de 27,7 milhões de motocicletas, 6 milhões de motonetas e 504 mil ciclomotores emplacados, o que representava o percentual de 28,03% da frota nacional de veículos.

13.3. O estudo realizado pela Senatran apontou que, dos 32,5 milhões de proprietários de motocicletas, motonetas e ciclomotores registrados no Brasil, 17,5 milhões, ou seja, 53,8%, não possuíam habilitação na categoria A.

13.4. Segundo o estudo, tais condutores “não pilotam seus veículos ou o fazem de forma irregular, por não possuírem permissão da categoria A ou uma de suas variações”.

13.5. No que tange às infrações de trânsito, o estudo constatou o aumento do número de infrações cometidas por motocicletas, motonetas e ciclomotores, que atingiu seu pico em 2023, com mais de 1,3 milhões de infrações registradas. Em 2024, até julho, já foram contabilizadas mais de 638 mil infrações relacionadas a motocicletas, motonetas e ciclomotores.

13.6. Com relação aos sinistros de trânsito, o relatório revela que motocicletas, motonetas e ciclomotores correspondem a pelo menos 25% dos sinistros e a mais de 30% das fatalidades.

13.7. Dentre as causas que justificariam o significativo número de motocicletas conduzidas por pessoas que não possuem habilitação, pode-se apontar, como fator determinante, os elevados custos relacionados ao processo de habilitação.

#### Perfil do condutor brasileiro

13.8. A pesquisa “perfil do condutor brasileiro” (10134642), realizada pelo Instituto Nexus, aponta que 20 milhões de brasileiros dirigem sem habilitação. Dos condutores não habilitados, 49% afirmam que o custo é o principal motivo para não regularizarem a situação. Tais dados demonstram que o valor elevado do processo de habilitação tem reflexos também na informalidade.

13.9. A pesquisa ainda aponta que, entre os brasileiros com renda familiar de até um salário-mínimo, 81% não possuem habilitação. A taxa de não habilitados também é expressiva nas regiões Nordeste (71%) e no Norte (64%), o que demonstra que o valor cobrado vai além de um problema econômico, passando a ser uma questão de segurança viária e inclusão social.

13.10. A mesma pesquisa registrou que, para 51% dos brasileiros, o processo de habilitação mais acessível representa maior acessibilidade para pessoas de baixa renda, enquanto para 42% da população, a redução do custo para obter a habilitação representa mais oportunidades de emprego.

13.11. De acordo com dados sistematizados pela Senatran, o custo médio para obtenção da CNH no Brasil foi calculado em R\$ 3.155,77, a partir de levantamento nacional que consolidou informações de diferentes fontes oficiais e de mercado. onforme tabela a seguir:

Posição	Estado	Valor da CNH (Categoria AB)	%	Valor Médio
1º	Rio Grande do Sul (RS)	R\$ 4.951,35	157%	R\$ 3.155,77
2º	Mato Grosso do Sul (MS)	R\$ 4.477,95	142%	
3º	Bahia (BA)	R\$ 4.120,75	131%	
4º	Minas Gerais (MG)	R\$ 3.968,15	126%	
5º	Santa Catarina (SC)	R\$ 3.906,90	124%	
6º	Acre (AC)	R\$ 3.906,60	124%	
7º	Roraima (RR)	R\$ 3.828,40	121%	
8º	Amapá (AP)	R\$ 3.780,47	120%	
9º	Paraná (PR)	R\$ 3.670,83	116%	
10º	Amazonas (AM)	R\$ 3.418,95	108%	
11º	Pernambuco (PE)	R\$ 3.416,44	108%	
12º	Sergipe (SE)	R\$ 3.049,97	97%	
13º	Ceará (CE)	R\$ 3.020,97	96%	
14º	Distrito Federal (DF)	R\$ 3.005,67	95%	
15º	Tocantins (TO)	R\$ 2.985,33	95%	
16º	Mato Grosso (MT)	R\$ 2.964,04	94%	
17º	Maranhão (MA)	R\$ 2.858,01	91%	
18º	Rio Grande do Norte (RN)	R\$ 2.806,00	89%	
19º	Pará (PA)	R\$ 2.802,45	89%	
20º	Goiás (GO)	R\$ 2.600,39	82%	
21º	Rio de Janeiro (RJ)	R\$ 2.567,82	81%	
22º	Piauí (PI)	R\$ 2.401,00	76%	
23º	Rondônia (RO)	R\$ 2.355,22	75%	
24º	Espírito Santo (ES)	R\$ 2.338,76	74%	
25º	Alagoas (AL)	R\$ 2.069,14	66%	
26º	São Paulo (SP)	R\$ 1.983,90	63%	
27º	Paraíba (PB)	R\$ 1.950,40	62%	

13.12. Os valores relativos a taxas dos Detrans e exames médicos/psicológicos foram obtidos diretamente nos sítios eletrônicos dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e confirmados junto aos coordenadores RENACH de cada Estado, assegurando a fidedignidade das informações.

13.13. Quanto aos preços praticados pelos Centros de Formação de Condutores (CFCs), adotou-se uma metodologia padronizada: em cada unidade da Federação foram coletados valores de três CFCs distintos, selecionados a partir de consultas telefônicas e nos sítios eletrônicos dos centros de formação, para então se calcular a média estadual. O levantamento considerou os custos referentes aos cursos para obter as categorias A e B em conjunto (AB), prática que reflete a tendência observada desde 2022 de candidatos buscarem a habilitação simultânea nessas duas categorias. Esse procedimento permitiu captar a variação regional e reduzir distorções pontuais, oferecendo um retrato representativo do custo médio enfrentado pelos cidadãos.



Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/07/projeto-do-ministerio-dos-transportes-quer-democratizar-acesso-da-populacao-a-carteira-de-motorista>.



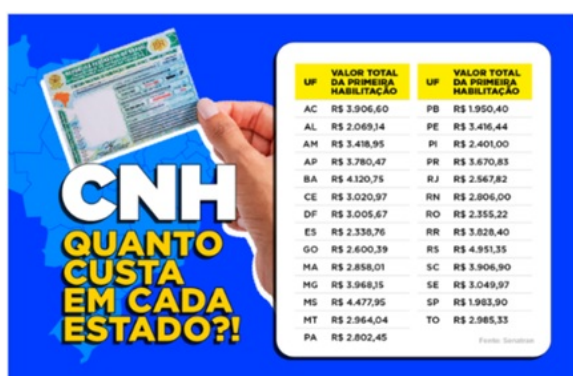
Fonte: [https://www.instagram.com/p/DM2gyF2MFn/?img\\_index=3](https://www.instagram.com/p/DM2gyF2MFn/?img_index=3).



Fonte: [https://www.instagram.com/p/DM2gyF2MFcn/?img\\_index=4](https://www.instagram.com/p/DM2gyF2MFcn/?img_index=4).



Fonte: <https://www.instagram.com/p/DNBIZqmvE9Z/>.



Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/08/quanto-custa-dirigir-no-brasil-rio-grande-do-sul-tem-a-cnh-mais-cara-e-paraiba-a-mais-barata-confira-o-ranking>.

13.14. Os principais componentes que formam essa estrutura de custos são:

- I. valor cobrado pelos centros de formação de condutores para aulas teóricas e práticas;
- II. valor cobrado pelas clínicas que realizam os exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica; e
- III. valor cobrado pelos órgãos executivos de trânsito (Detrans);

13.15. Em razão dos elevados custos, 20 milhões de pessoas no país dirigem irregularmente. Das pessoas não habilitadas, 30% informaram que pretendem obter a CNH no futuro, o que representa cerca de 45 milhões de pessoas.

13.16. De acordo com o inciso I do art. 143 do CTB, para conduzir veículo motorizado de duas ou três rodas, o condutor deve estar habilitado na categoria A. Já o inciso II do mencionado dispositivo prevê que para conduzir veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, com peso bruto total não superior a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, o condutor deve estar habilitado na categoria B:

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista.

13.17. O processo para obtenção da habilitação, por sua vez, foi regulamentado pela Resolução Contran nº 789, de 18 de junho de 2020.

13.18. O art. 2º da mencionada norma dispõe que o candidato à habilitação deverá realizar avaliação psicológica, exame de aptidão física e mental, curso teórico-técnico, exame teórico-técnico, curso de prática de direção veicular e exame de prática de direção veicular, nesta ordem. Somam-se os valores cobrados pelos Detrans, o que torna o processo de habilitação extremamente oneroso.

#### Estudo sobre letalidade no trânsito e formação de condutores.

13.19. Visando reduzir os custos do processo para obtenção da habilitação e, com isso, reduzir o número de pessoas não habilitadas que conduzem veículos, reduzindo a informalidade e gerando inclusão social e acessibilidade, a Senatran sugeriu que a Subsecretaria de Fomento e Planejamento (SFPLAN) do Ministério dos Transportes realizasse estudo técnico para verificar "se a exigência de curso teórico-técnico e de prática de direção veicular de fato contribui para a redução do número de infrações de trânsito ou de sinistros e mortes".

13.20. A Coordenação-Geral de Instrumentos de Planejamento (CGIP) da SFPLAN elaborou a Nota Técnica nº 8/2025/CGIP/GAB-SFPLAN/SE (9608011), com o objetivo de investigar a relação existente entre a obrigatoriedade de prática de direção veicular para obtenção da habilitação e a mortalidade no trânsito. Em outras palavras, buscou-se fornecer evidências para responder à seguinte pergunta:

A exigência das chamadas "aulas práticas" no processo de formação dos condutores contribuiu para redução das mortes em acidentes de trânsito? Dito de outra maneira: há razões para se esperar que uma eventual dispensa dessas "aulas práticas" aumente a mortalidade no trânsito?

13.21. Para auxiliar na resposta a ser fornecida à Senatran, a SFPLAN desenvolveu duas estratégias empíricas diferentes:

**Análise de correlação:** se, por hipótese, a exigência de aulas práticas de fato contribui para a redução da mortalidade no trânsito, então é de se esperar que os acidentes envolvendo exclusivamente motoristas submetidos a essa exigência sejam menos letais que os acidentes que envolvem motoristas não

submetidos a essa regra. Assim, a primeira estratégia empírica consiste em verificar se essa correlação existe nos dados disponíveis.

**Mensuração do poder explicativo das variáveis:** se, por hipótese, a exigência de aulas práticas de fato contribui para a redução da mortalidade no trânsito, então a informação sobre a exigência ou não dessas aulas deveria ser relevante na explicação dos acidentes fatais de trânsito. Dito de outra forma, a existência ou não de uma regra sobre aulas práticas deveria ser capaz de explicar, pelo menos em parte, os índices de acidentes fatais de trânsito. Assim, a segunda estratégia empírica testa o poder explicativo da regra que exige as aulas práticas para obtenção da CNH.

13.22. Além disso, a SFPLAN investigou uma outra hipótese para explicação dos sinistros fatais de trânsito: as condições socioeconômicas dos países<sup>4</sup>.

13.23. A 1ª análise buscou identificar os fatores que estão correlacionados com a redução da mortalidade. Como conclusão, essa análise indicou que a correlação entre a exigência de aulas práticas e a letalidade dos acidentes é estatisticamente zero, ou seja, inexistente.

13.24. Com isso a SFPLAN concluiu: “não há, portanto, indícios nos dados disponíveis de que a exigência de prática de direção veicular no processo de formação dos condutores tenha qualquer impacto na redução da mortalidade no trânsito”.

13.25. A 2ª análise concluiu que: “há evidências de que a exigência de prática de direção veicular no processo de formação dos condutores não é um fator determinante na explicação dos acidentes fatais no trânsito”.

13.26. A 3ª análise concluiu: “o que parece realmente explicar a mortalidade no trânsito não é a exigência de prática de direção veicular no processo de formação dos condutores, mas sim os diferentes níveis de desenvolvimento socioeconômico dos países.”

13.27. Ao final da nota técnica, a SFPLAN relatou que a manifestação apresentou evidências de que a exigência de prática de direção veicular não tem efeitos significativos sobre a mortalidade no trânsito.

## 14. COMPARATIVO COM OUTROS PAÍSES

14.1. Para melhor embasar a análise do presente estudo, complementa-se com o descritivo de como os condutores podem obter a habilitação para conduzir veículos em outros países.

### Argentina

14.2. Na Argentina, a habilitação é dividida em duas classes: particular e profissional, dependendo da razão de conduzir do habilitado<sup>5</sup>. Para obter a habilitação é preciso saber ler, sendo requisito para os profissionais saber escrever; é necessário também declaração de alguma condição física (traumatismos), cardiológica, neurológica, psicopatológica ou sensorial, bem como declaração de que não possui; e ser aprovado nos exames médicos (de aptidão física, auditiva e mental), teórico (de conhecimentos de trânsito), teórico-prático (sobre conhecimentos sobre mecânica e falhas do veículo), e prático de condução.

14.3. Para a realização do exame teórico, o candidato tem a opção de estudar por conta própria com o material oferecido pelo órgão de trânsito ou procurar uma autoescola. O mesmo acontece para o exame prático de direção.

14.4. Convém mencionar que a primeira habilitação, ou “habilitação de principiante”, como é conhecida no país, tem a validade de até seis meses, período em que o condutor deverá ter um aviso no veículo que é condutor principiante e não poderá dirigir em rodovias.

14.5. Bolívia

14.6. As habilitações bolivianas são divididas em quatro categorias: particular (P), profissional (A), motocicleta (M) e maquinários pesados (T)<sup>6</sup>.

14.7. O interessado, com 18 anos ou mais, precisa apresentar documento de identidade válido; certificado médico, com informações de tipo sanguíneo, avaliação física, visual e auditiva; e certificado de antecedentes de trânsito.

14.8. Além disso, é necessário apresentar certificado de aprovação em exame de prática veicular emitido por centros de capacitação registrados no Servicio General de Identificación Personal (Segip).

14.9. Por fim, o candidato deve pagar os custos dos serviços do processo administrativo, recebendo, em seguida, sua habilitação. Para todo esse processo, é facultativa a contratação de autoescola.

### Chile

14.10. O processo de habilitação para dirigir veículos do Chile é regulamentado pela Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset)<sup>7</sup>, que dividiu a habilitação nas categorias profissional, não profissional e especial.

14.11. A categoria profissional vai da classe A1 à A5, englobando desde táxis até veículos de carga com peso superior a 3.500 kg; a categoria especial se divide em três classes: D, para tratores, pás mecânicas e outros, E, para veículos de tração animal, e F, para veículos policiais, de bombeiros e das forças armadas.

14.12. A categoria não profissional inclui a classe B, para veículos motorizados de três ou quatro rodas de transporte particular, a classe C, para motocicletas e motonetas, e CR, para triciclos motorizados de carga.

14.13. É possível requerer a habilitação aos 17 anos, mas o condutor deverá ser acompanhado até os 18 anos por uma pessoa que tenha habilitação de classe B por pelo menos cinco anos.

14.14. O interessado poderá contratar uma autoescola para iniciar o processo ou fazê-lo por conta própria. Nesse último caso, o candidato dispõe de conteúdo de estudo distribuído gratuitamente pelo órgão de trânsito.

14.15. Como requisitos, o candidato deve apresentar certificado de antecedentes pessoais, exame médico (com avaliação física e mental), exame teórico e exame prático.

### Colômbia

14.16. O trâmite da habilitação na Colômbia tem como requisitos a idade mínima de 16 anos, saber ler e escrever, inscrição no Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), não ter multas ou infrações de trânsito e realizar exame de aptidão física, mental e de coordenação motora<sup>8</sup>.

14.17. O candidato tem a opção de estudar de forma independente ou contratar um centro de formação de condutores. Na primeira opção, o candidato precisa ser aprovado em um exame teórico-prático ministrado pelo órgão de trânsito; na segunda opção, o interessado deve apresentar certificado de aptidão de condução emitido por um centro de formação de condutores autorizado pelo Ministério dos Transportes da Colômbia.

### Equador

14.18. O trâmite de emissão de habilitações para conduzir veículos no Equador é regulado pela Agência Nacional de Tránsito (ANT), que divide as habilitações em dois tipos, tipo A, para motoristas não profissionais, e tipo B, para veículos de até 1,75 toneladas<sup>9</sup>.

14.19. O primeiro passo é a emissão de uma licença de aprendizagem, que requer a aprovação em exame teórico sobre as regras de trânsito. De posse da licença, o candidato deve levar também ao órgão de trânsito o documento de identidade, o exame psicossomático, certificado de tipo sanguíneo expedido pela Cruz Vermelha do país e o comprovante de pagamento dos valores correspondentes ao processo.

14.20. Como o processo só pode ser conduzido por centro de formação, outro documento necessário é o certificado de condutor emitido por escola de

condução autorizada pela ANT. Logo após, o interessado poderá agendar o exame prático, que é realizado diretamente pelo órgão de trânsito.

#### **Paraguai**

14.21. No Paraguai o processo de habilitação pode ser requerido por pessoas com 18 anos de idade ou mais, sendo necessário saber ler e escrever em espanhol ou guarani<sup>10</sup>.

14.22. O interessado deverá ser submetido a um exame médico de aptidão física, visual, auditiva e mental, além de apresentar uma declaração formal sobre qualquer condição ou vício que possa ter. O candidato deve, também, entregar comprovante da tipagem sanguínea expedido por laboratório cadastrado pelo órgão de saúde paraguaio.

14.23. Além disso, é necessário passar por três exames: exame teórico de conhecimentos de trânsito, exame teórico-prático de conhecimentos simples de mecânica e falhas em elementos de segurança do veículo, e o exame prático de condução.

14.24. O interessado pode procurar um centro de formação de condutores para as aulas práticas ou estudar por conta própria.

#### **Peru**

14.25. Em regra, os peruanos com 18 anos de idade ou mais podem iniciar o processo de habilitação para conduzir veículos. Entretanto, as pessoas maiores de 16 anos casados ou que tenham um título oficial que permita exercer profissão ou ofício, com plenas capacidades de seus direitos civis também podem iniciar o processo<sup>11</sup>.

14.26. Para conduzir carros particulares, a categoria da habilitação é A-I, sendo necessário realizar exame médico, exame escrito sobre as regras de trânsito e exame prático de direção.

14.27. Os interessados podem procurar o órgão de trânsito ou contratar uma escola de formação de condutores. Para motoristas profissionais, o governo dispõe do Programa de Formação de Condutores (Cofipro), sendo conduzido por autoescolas autorizadas pelo Ministério de Transportes e Comunicação.

#### **Uruguai**

14.28. O trâmite para obtenção da habilitação de conduzir veículos no Uruguai pode ser realizado diretamente pelo candidato ou por meio de um centro de formação de condutores<sup>12</sup>. A partir dos 18 anos de idade, o interessado pode solicitar a habilitação para conduzir veículos de até 9 passageiros, caminhonetes e veículos com reboque com peso máximo de 4.000 kg.

14.29. Para iniciar o processo de habilitação é necessário apresentar identidade ou passaporte vigente e em bom estado, certificado médico realizado nas instituições habilitadas e pagar os valores correspondentes ao processo.

14.30. O órgão de trânsito disponibiliza para os estudantes um manual com as regras de trânsito para estudo. Após aprovado no exame teórico, o candidato pode agendar o exame prático. Aqueles que não quiserem contratar uma autoescola, podem aprender a dirigir com um condutor habilitado maior de 21 anos de idade, com habilitação há no mínimo dois anos.

#### **Venezuela**

14.31. O governo venezuelano divide a habilitação de conduzir veículos em graus, sendo o primeiro para conduzir veículos de tração humana ou animal; segundo grau para conduzir motocicletas; terceiro grau para carros; quarto grau para caminhões menores; e quinto grau para caminhões maiores e ônibus<sup>13</sup>.

14.32. Nesse país é possível iniciar o processo de habilitação aos 16 anos de idade, podendo dirigir das 5h às 20h. A documentação, que inclui os documentos de identidade do candidato e do representante legal, além de certificado médico, deve conter uma autorização assinada pelo responsável legal do candidato assumindo a responsabilidade por qualquer dano causado.

14.33. A partir dos 18 anos é necessário realizar registro no órgão de trânsito e apresentar documento de identidade e certificado médico de trânsito.

14.34. O processo de habilitação deve ser tramitado por uma autoescola, que aplicará o curso teórico sobre regras do trânsito e o curso de prática de direção veicular, que juntos possuem a duração de cinco dias.

#### **México**

14.35. No México, cada Estado é competente para regulamentar a formação de condutores e estabelecer os procedimentos para a obtenção da habilitação.

14.36. Na Ciudad de México (Cidade do México)<sup>14</sup>, o interessado precisa apresentar documento de identificação, comprovante de residência e pagar os direitos (valores referentes à habilitação).

14.37. Menores de idade, de 15 a 17 anos, também podem requerer a licença para dirigir, mas precisam apresentar declaração de responsabilidade dos pais ou de quem exerça a autoridade parental.

14.38. Já no Estado de México, além dos requisitos acima, os candidatos devem apresentar certificado de que não estão inscritos no registro de obrigações alimentares e serem aprovado no exame de conhecimentos sobre o trânsito.

#### **Estados Unidos**

14.39. De forma similar ao México, nos Estados Unidos da América (EUA), cada Estado possui regras diferentes para obter a habilitação para dirigir.

14.40. A maioria dos Estados requer a idade mínima de 15 anos para habilitação não comercial (uso particular) e 18 para habilitação comercial (de uso profissional). O candidato submete-se a um teste escrito de conhecimentos de trânsito e, caso aprovado, receberá a licença de aprendizado, dando o direito de dirigir acompanhado de um habilitado como passageiro. O órgão de trânsito disponibiliza o material de estudo de forma gratuita para a realização do exame escrito.

14.41. Nesse processo, a contratação de autoescola é opcional. Como dito acima, o aprendiz licenciado pode conduzir veículos estando com um acompanhante habilitado. Logo após, o candidato agenda o seu exame prático e, ao ser aprovado, recebe a habilitação de motorista.

14.42. No Estado da Califórnia<sup>15</sup> é exigido curso para obter a habilitação. Alguns Estados exigem, de forma complementar, curso de conscientização sobre o uso de drogas e álcool.

#### **Suécia**

14.43. Na Suécia<sup>16</sup>, a obtenção de habilitação inicia com a permissão de aprendizado. A idade inicial depende do tipo de veículo escolhido, sendo de 15 anos para ciclomotores, 16 anos para ciclomotores de pequeno porte, 18 anos para motocicletas de médio porte e 24 para motocicletas de grande porte; já para carros, a idade mínima é de 18 anos.

14.44. A permissão de aprendizado é válida por cinco anos e certos crimes ou contravenções podem resultar na revogação dessa permissão. Para iniciar o aprendizado prático, tanto o candidato como o acompanhante habilitado precisam completar o curso introdutório. O acompanhante habilitado precisa ter 24 anos ou mais, ter a habilitação válida na mesma categoria do candidato por no mínimo cinco anos.

14.45. Inicializados os estudos, antes de realizar os exames teóricos e direção, o condutor deve completar o curso de risco. Estando apto, o candidato pode agendar o exame teórico e, aprovado, o exame de direção.

14.46. Na Suécia não é obrigatória a contratação de autoescola para o processo de habilitação, sendo facultado aos candidatos a opção de escolha.

### Visão Zero e OMS

14.47. Importante ressaltar que a Suécia é a precursora na estratégia Visão Zero<sup>17</sup>, que consiste em um conjunto de ações para eliminar todas as fatalidades e danos severos no trânsito, aumentando a segurança, a saúde e a equidade de mobilidade para todos.

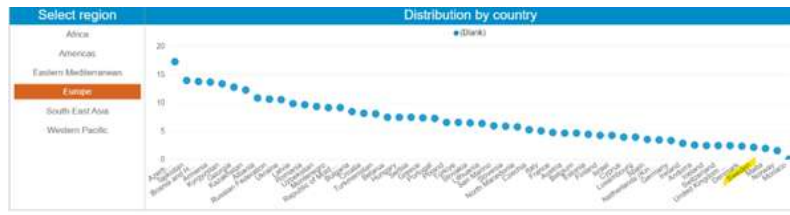
14.48. Essa estratégia parte da premissa de que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável e que o sistema de mobilidade deve ser projetado para prevenir sinistros e proteger a vida humana. Além disso, reconhece que os erros humanos são inevitáveis, mas as mortes e lesões graves não são. Nesse diapasão, a estratégia Visão Zero afirma que salvar vidas não é caro.

14.49. O conceito básico do Visão Zero é que deve haver um sistema de planejamento e políticas para a devida criação das vias e das regras de circulação. Após esse passo, há o entendimento de que cada usuário individual das vias é responsável pelo devido cumprimento das normas, ou seja, todos são responsáveis. No terceiro ponto, caso haja alguma transgressão das regras, o planejamento e as políticas devem ser avaliados para melhoria contínua. Esse conceito pode ser ilustrado pela imagem abaixo:



14.50. Desse modo, as regras estabelecidas pela Suécia servem de vitrine para o mundo, uma vez que as estratégias abordadas serviram para reduzir a quantidade de fatalidades e de danos graves no trânsito.

14.51. Essa estratégia influenciou diretamente os níveis de fatalidades em relação aos outros países, como observado pelos estudos realizados pela Organização Mundial de Saúde (OMS), conforme imagem abaixo, que mostra a Suécia como um dos países com menor número de mortes no trânsito na Europa<sup>18</sup>:



14.52. De acordo com o mesmo estudo da OMS, os outros países aqui tratados e que não possuem a obrigação de frequência em centros de formação de condutores, possuem melhores índices em relação à quantidade de mortes no trânsito, conforme imagem abaixo:

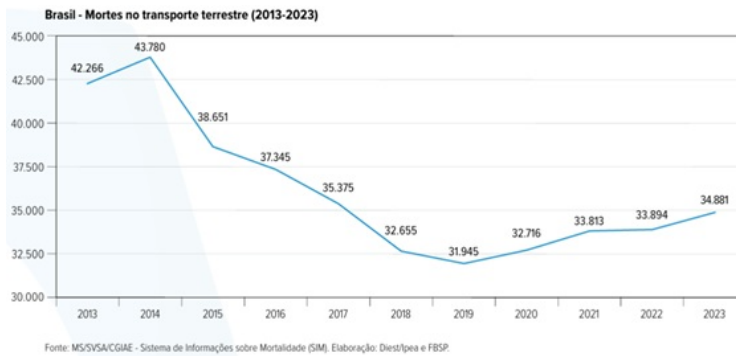


14.53. Os dados revelam que, mesmo com o atual processo de formação de condutores, o Brasil ainda registra um número elevado de mortes no trânsito em comparação com outros países.

## 15. SINISTROS DE TRÂNSITO NO BRASIL

De acordo com dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Departamento de Informação e Informática do Sistema Único de Saúde (Datapus) do Ministério da Saúde (1), em 2023 foram registrados 34.881 óbitos no país em decorrência de lesões no trânsito.

O Atlas da Violência, editado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), edição de 2025<sup>19</sup> aponta que, após o período de queda observada até o final da primeira década da ONU (2010 – 2019), houve, nesse início da segunda década (a partir de 2019), uma retomada do crescimento da mortalidade relacionada ao trânsito nas diversas regiões do país, conforme gráfico a seguir<sup>20</sup>:



15.1. Segundo o IPEA, um dos principais fatores relacionados com esse aumento na mortalidade de trânsito seria o aumento do número de mortes de motociclistas no Brasil que, nos últimos 30 anos, cresceu mais de 10 vezes, totalizando quase 13 mil mortes no ano de 2014. Para o IPEA, esse fato seria consequência direta do grande aumento da frota e uso desses veículos no Brasil.

**O problema das motocicletas.**

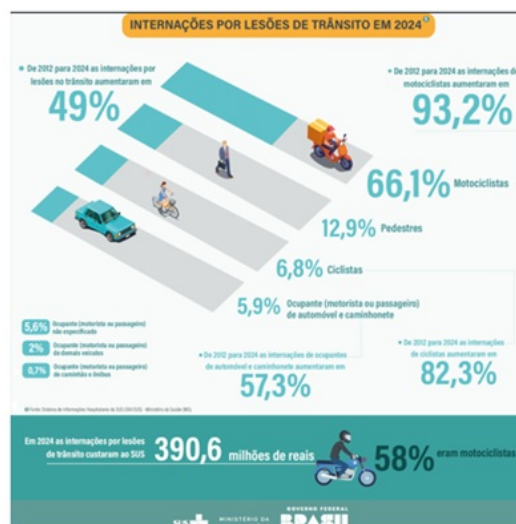
15.2. Em consonância com o quadro regional das Américas, os motociclistas no Brasil passaram a representar a maior proporção de óbitos por sinistros de trânsito por tipo de usuário da via em 2007, mantendo-se, desde então, nessa posição.

15.3. Os dados mais recentes do Ministério da Saúde evidenciam que os usuários de motos representaram, em 2023, o maior percentual (38,8%) do número total de óbitos por lesões de trânsito no país. Nos últimos três anos, observou-se expressivo crescimento no número de mortes de motociclistas, conforme Infográfico disponibilizado pelo Ministério da Saúde<sup>21</sup>:



15.4. Para além dos óbitos – e com grande impacto para os sistemas de saúde e previdenciários, as internações por lesões no trânsito em 2024 custaram ao SUS cerca de R\$ 390,6 milhões de reais, sendo que 58% dessas internações eram de usuários de motos (4).

15.5. De 2012 para 2024, as internações por lesões de trânsito, de maneira geral, aumentaram em 49%. Nesse período, as internações de motociclistas aumentaram em 93,2%. Observa-se que os motociclistas responderam por 66,1% das internações, enquanto os ocupantes de automóveis representavam 5,9% dos internados, reforçando o aspecto de vulnerabilidade desse segmento de veículos<sup>22</sup>:



15.6. O aumento do número de lesões e mortes de usuários de motocicletas vem se constituindo um dos principais desafios da segurança viária contemporânea nos países de baixa e média renda.

15.7. Este fenômeno já vinha sendo observado em sua direta relação com o aumento do uso de motos e ciclomotores nas últimas décadas, especialmente

nos países em desenvolvimento<sup>23</sup> onde necessidades de transporte não atendidas somaram-se às facilidades de circulação e baixos custos de manutenção desses veículos.

15.8. Contudo, embora tenham proporcionado um nível de mobilidade antes indisponível a muitos segmentos da população, os veículos motorizados de duas rodas oferecem muito mais riscos aos seus condutores do que os automóveis, em termos de mortes e lesões graves que acarretam incapacidade a longo prazo.

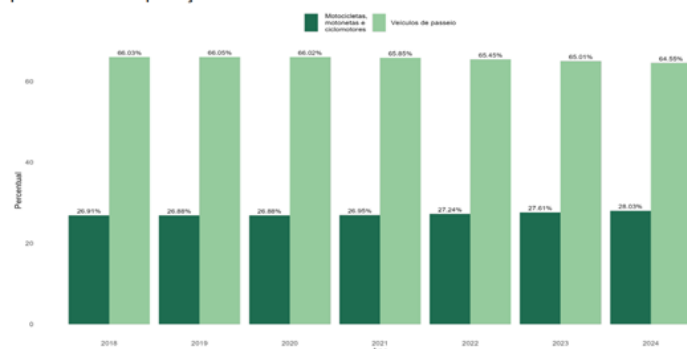
15.9. A maior parte de veículos motorizados de duas ou três rodas se encontra em países de baixa e média renda, onde são usados, principalmente, por jovens e adultos jovens<sup>24</sup>. Nesses países, as motos desempenham uma dupla função: facilitam a movimentação de bens e pessoas e são usadas como fonte de renda. Assim, em muitos casos, as motocicletas são utilizadas para fins comerciais, principalmente como taxis ou veículos para fazer entregas. Em regiões mais pobres, famílias inteiras são transportadas em motos.

15.10. Em 2020, o advento da pandemia da Covid-19 levou à interrupção das rotinas de trabalho, comércio, estudo e lazer, o que afetou de diversas formas os fluxos de viagens no país. O isolamento social e a consolidação do teletrabalho, por sua vez, exacerbaram uma demanda que já era crescente por serviços de entrega, na qual os motociclistas têm papel de destaque. No entanto, a busca de reposicionamentos no mercado de trabalho pressionou um contingente significativo de desempregados (e não-empregados) a oferecer serviços mal remunerados, em condições precárias. Se a formação deficiente, cansaço e a pressão para cumprir horários afetam o desempenho e a segurança dos profissionais de transportes de maneira geral, a situação é ainda mais grave no caso dos que conduzem veículos intrinsecamente vulneráveis, como as motos.

15.11. Deve-se considerar, por outro lado, que o crescimento da circulação de motocicletas não decorreu exclusivamente de sua utilização para a prestação de serviços. As facilidades de aquisição e o uso relativamente simples desses veículos favoreceram a migração modal também para deslocamentos de outras naturezas. O uso massivo das motocicletas, portanto, constitui uma estratégia por meio da qual uma parcela significativa da população encontrou resposta às limitações impostas pela configuração do espaço urbano e pelas deficiências históricas na oferta de alternativas adequadas de mobilidade.

15.12. Em 2024, a base de dados do Sistema Renavam já registrava 34,2 milhões de veículos na categoria, composta por mais de 27,7 milhões de motocicletas, 6 milhões de motonetas e 504 mil ciclomoteres emplacados, representando o percentual de 28,03% da frota nacional de veículos<sup>25</sup>.

**Figura 4 – Percentual de motocicletas, motonetas e ciclomoteres e de veículos de passeio em comparação com a frota total**



Fonte: Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam)

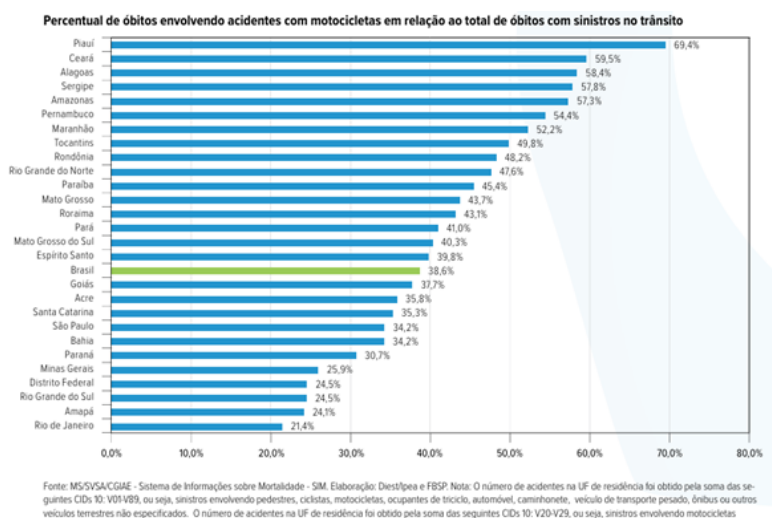
15.13. Em agosto de 2024, a Senatran produziu o já mencionado estudo sobre motocicletas registradas no país. O citado estudo apontou que, dos 32,5 milhões de proprietários de motocicletas, motonetas e ciclomoteres registrados no Brasil, 17,5 milhões, ou seja, 53,8%, não possuíam habilitação na categoria A.

15.14. Segundo o estudo, tais condutores "não pilotam seus veículos ou o fazem de forma irregular, por não possuírem permissão da categoria A ou uma de suas variações".

15.15. De acordo com o Atlas da Violência 2025,

O usuário da motocicleta é, atualmente, a maior vítima dos sinistros de trânsito no Brasil. (...) No Piauí, 69,4% dos óbitos no trânsito envolvem motocicletas. Em sete UF's, essa proporção é superior a 50%, sendo que seis delas situam-se na Região Nordeste e uma na Região Norte. No quadro nacional, 16 UF's possuem um percentual de óbitos com acidentes envolvendo motocicletas em relação aos óbitos totais acima da média nacional. Trata-se de um problema de saúde pública de primeira importância.

15.16. Tal afirmação pode ser observada no gráfico a seguir, produzido pelo IPEA<sup>26</sup>:



Fonte: MDSV/SACGAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM. Elaboração: Diest/ipea e FBSP. Nota: O número de acidentes na UF de residência foi obtido pela soma das seguintes CIDs 10: V01-V09, ou seja, sinistros envolvendo pedestres, ciclistas, motociclistas, ocupantes de triciclo, automóvel, caminhonete, veículo de transporte pesado, ônibus ou outros veículos terrestres não especificados. O número de acidentes na UF de residência foi obtido pela soma das seguintes CIDs 10: V20-V29, ou seja, sinistros envolvendo motociclistas.

15.17. Diante da situação exposta e dos desafios inerentes à segurança viária no Brasil, considerando os esforços que o país vem adotando no marco da Segunda Década de Ações pela Segurança Viária (2021-2030), estabelecida pelas Nações Unidas, especialmente com a implantação das ações previstas no Pnatrans, é de suma importância que haja uma atenção especial dedicada aos usuários mais vulneráveis no trânsito, notadamente os motociclistas.

15.18. Nesse contexto, a proposta em exame vem ao encontro desse objetivo, na medida em que desburocratiza, reduz custos e simplifica o processo de formação de condutores, possibilitando a um maior número de brasileiros obter a carteira nacional de habilitação e, com isso, aumentar a segurança no trânsito.

15.19. Atualmente, cerca de 161 milhões de brasileiros estão em idade legal para dirigir, mas muitos ainda não possuem habilitação, tendo como fator determinante o alto custo do processo atual. Com o novo modelo, o custo para obtenção da CNH poderá ser reduzido em até em até 80%.

15.20. A expectativa com o projeto em exame é ampliar o número de condutores habilitados e reduzir a condução sem formação adequada.

### Do custo social dos sinistros de trânsito.

15.21. Os custos sociais decorrentes de sinistros de trânsito são elevados e impactam diretamente na economia do país. Estudos mostram que a sociedade perde cerca de R\$ 50 bilhões por ano com os sinistros de trânsito, onde se destacam os custos relativos à perda de produção das vítimas e os custos hospitalares.

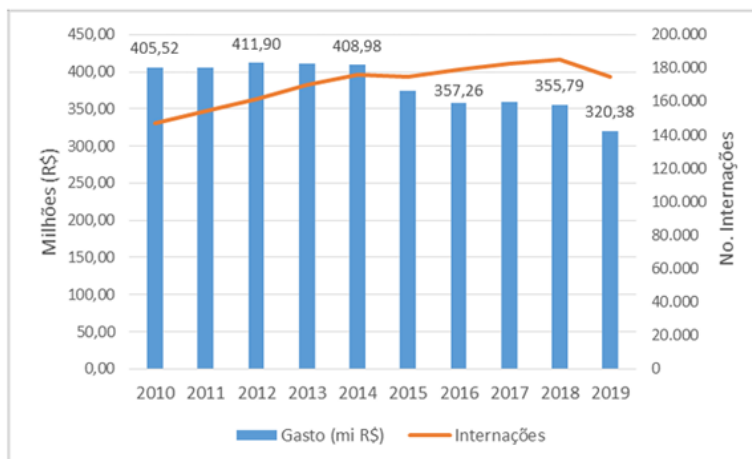
15.22. Para além dos óbitos – e com grande impacto para os sistemas de saúde e previdenciários, as internações por lesões no trânsito em 2024 custaram ao SUS cerca de R\$ 390,6 milhões de reais, sendo que 58% dessas internações eram de usuários de motos (4).

15.23. Muito além da perda e da dor provocada por mortos e feridos, as internações por lesões no trânsito impactam diretamente os sistemas de saúde e previdenciários. Conforme já exposto, dados recentes do Ministério da saúde evidenciam as internações em 2024 custaram ao SUS cerca de R\$ 390,6 milhões de reais, sendo que 58% dessas internações eram de usuários de motos.

15.24. De 2012 para 2024, as internações por lesões de trânsito, de maneira geral, aumentaram em 49%.

15.25. De acordo com o documento elaborado pelo IPEA “Balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década” (9), “no período de 2010 a 2019 houve cerca de 1,7 milhão de autorizações de internações hospitalares (AIH5) pelos SUS que tiveram origem nas ocorrências de sinistros de transporte terrestre”. O mesmo levantamento apurou que o SUS teve gastos em torno de 3,8 bilhões de reais no período e que os gastos anuais giraram em torno de R\$ 400 milhões até 2015, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 4: Ocorrências e gastos (milhões R\$) do SUS com internações das vítimas de sinistros de transporte terrestre. Brasil. 2010 a 2019



Obs.: valores correntes de maio/2023 atualizados pelo IPCA

Fonte: elaboração própria com dados do Datasus

15.26. Os dados mais recentes do Ministério da Saúde evidenciam que os usuários de motos representaram, em 2023, o maior percentual (38,8%) do número total de óbitos por lesões de trânsito no país. Nos últimos três anos, observou-se expressivo crescimento no número de mortes de motociclistas.

## 16. ESCASSEZ DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS NO MERCADO

16.1. A escassez de motoristas profissionais, sobretudo no transporte rodoviário de cargas, configura-se como um desafio estrutural com profundas repercussões econômicas e sociais no Brasil. Esse déficit, diagnosticado em estudos, evidencia um paradoxo: a alta demanda por condutores coexiste com significativas barreiras ao ingresso e à permanência na profissão. Nesse contexto, a desburocratização do processo de formação e habilitação de condutores emerge não apenas como uma medida de modernização administrativa, mas como uma estratégia urgente e necessária para ampliar o acesso à profissão.

16.2. Estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) “Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte”, lançado em junho de 2023, revela que o problema ocupa a 3ª posição no ranking dos 10 principais riscos do setor de transportes<sup>28</sup>.

16.3. Dados apresentados pela “Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário de Cargas (2022)” sobre o tema apontam que cerca de 45% das empresas do TRC têm vagas disponíveis para motoristas, sendo que a maior parte delas (60,4%) concentra-se em empresas de grande porte, com mais de 100 empregados. A pesquisa ainda destaca que a atividade com maior carência no mercado é a de motoristas, visto que 65,1% dos empresários do TRC citaram não encontrar, com facilidade, esses profissionais<sup>29</sup>.

16.4. De acordo com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat), a escassez de motoristas profissionais interfere diretamente na segurança viária, vez que “ao disporem de poucos profissionais habilitados, empresas do setor de transporte, ao recrutarem seus motoristas, se veem forçadas a contratarem os profissionais disponíveis, e não os melhores”, reduzindo o nível de exigências para os perfis dos candidatos.

16.5. Relata, outrossim, dificuldades enfrentadas pelo setor para encontrar CFCs que atuem na mudança de categoria. Como justificativa, podemos destacar o elevado custo dos veículos destinados à formação de condutores das categorias C, D e E, assim como a respectiva manutenção. De acordo com o art. 45, § 5º da Resolução Contran nº 789, de 2020, “o CFC só poderá preparar o aluno para o exame de direção veicular se dispuser de veículo automotor da categoria pretendida pelo candidato”.

16.6. Para atender à demanda de empresas de transporte em busca de profissionais habilitados, o Sest/Senat custeia, sem ônus aos beneficiários, a troca de categoria de habilitação, no intuito de proporcionar a inserção de novos profissionais para atender às necessidades do setor de transportes.

16.7. Dentre os fatores que contribuem para a escassez de motoristas no transporte de cargas, podemos citar o custo elevado para o ingresso na profissão que, necessariamente, passa pela obtenção da habilitação. Dessa feita, o primeiro grande obstáculo para o jovem que deseja iniciar a profissão de motorista é o financeiro.

16.8. O custo para obter a CNH nas categorias C, D e E é extremamente elevado, podendo ultrapassar R\$ 5.000,00 reais, sem contar os valores de cursos especializados exigidos para o exercício da função, como o curso especializado de transporte de produtos perigosos.

16.9. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), ao manifestar-se sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 3965, de 2021, encaminhou o Ofício SEI nº 3735/2025/MDIC (processo administrativo nº 52315.000954/2025-39), no qual destacou, como impactos econômicos gerados por possível aumento nos custos da primeira habilitação, a retração no número de novos condutores e efeitos no setor de mobilidade, conforme a seguir:

3. O aumento do custo da habilitação inicial gera barreiras socioeconômicas

O exame toxicológico de larga janela, com custo médio entre R\$ 120 e R\$ 250 conforme o laboratório e a região, ainda representa uma oneração significativa no processo de obtenção da primeira habilitação no Brasil, cujo valor total gira em torno de R\$ 2.500 a R\$ 3.000. Em comparação, nos Estados Unidos, a habilitação custa entre US\$ 10 e US\$ 90 (aproximadamente R\$ 55 a R\$ 500), a depender do estado. A inclusão de etapas obrigatórias com custos adicionais acentua a

desigualdade de acesso à CNH, sobretudo entre jovens de baixa renda, comprometendo sua inserção no mercado de trabalho formal e ampliando barreiras sociais já existentes.

#### 4. Impactos econômicos: retração de novos condutores e efeitos no setor de mobilidade

A redução no número de primeiras habilitações, que totalizaram cerca de 2,7 milhões em 2023, confirma uma tendência de queda em diversos estados brasileiros e pode ser agravada pela imposição de novas exigências com custos adicionais, como o exame toxicológico de larga janela. Tal medida afeta diretamente setores que dependem da renovação de condutores, como o automotivo, o de serviços e logística, e dificulta o acesso de jovens de baixa renda à formalização profissional em atividades que exigem CNH.

16.10. A escassez de motoristas profissionais no Brasil não afeta apenas o setor de transporte, mas reverbera em toda a economia nacional, com consequências sérias que podem gerar uma verdadeira crise logística.

### 17. ANÁLISE DOS CUSTOS ENVOLVIDOS

17.1. A proposta não impõe despesas adicionais ao orçamento da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pois é uma alteração de natureza regulatória que flexibiliza a preparação do candidato.

17.2. Pelo contrário, a desburocratização tem o potencial de reduzir as despesas indiretas dos entes públicos ao diminuir a carga processual de ações judiciais e inquéritos civis que questionam as normas atuais (como o prazo de 12 meses do processo ou os requisitos dos CFCs), liberando recursos humanos da Senatran e da Advocacia-Geral da União (AGU) para outras atividades.

17.3. Embora possa haver controvérsias judiciais por parte de grupos de interesse relacionados ao trânsito (como as mais de 4.000 contribuições contrárias ao fim da obrigatoriedade do curso teórico), a proposta se fundamenta em princípios constitucionais e evidências técnicas que minimizam o risco de condenações, visando, em última análise, a resolução de contenciosos atuais.

17.4. Convém registrar que a desburocratização proporcionada pelo novo modelo traz benefícios significativo também aos CFCs. Ao eliminar a exigência de frota própria, simplificar a infraestrutura física e reduzir burocracias operacionais, a proposta gera uma drástica redução de custos para o setor. Esses ganhos de eficiência tornam o negócio mais viável e permite que os esforços sejam redirecionados para a qualidade de ensino e a inovação pedagógica.

### 18. DENSIDADE DA RESOLUÇÃO

18.1. A densidade que se pretende conferir ao ato normativo, que consiste na alteração regulatória para aperfeiçoar o processo de formação de condutores, é considerada apropriada, pois busca um equilíbrio entre a segurança viária e a eficiência administrativa. Historicamente, as normas avançaram no sentido de burocratizar o processo de habilitação, resultando em um acúmulo progressivo de exigências e exames. O objetivo da proposta é simplificar procedimentos e eliminar exigências redundantes, tornando o acesso à CNH mais ágil e acessível.

18.2. A resolução que se pretende editar é uma norma densa, que contém definições claras, regras específicas e diretrizes bem elaboradas, facilitando a compreensão e a aplicação da norma.

18.3. A densidade conferida ao ato normativo é adequada, visto que a minuta de resolução detalha especificamente o tempo de conclusão do processo e para qual público se aplica. Além disso, a proposta normativa está isenta de disposições programáticas ou simbólicas. O ato normativo é de redação simples e compreensível por qualquer cidadão.

### 19. EXEQUIBILIDADE DA NORMA

19.1. Verifica-se, da análise da nova proposta que sua edição será executável de forma lícita e viável, de acordo com os conhecimentos já disponíveis para seus executores, tornando-a, assim, exequível.

19.2. A nova proposta é simples e clara, detalhando explicitamente as etapas do processo de habilitação e o público a que se dirige.

19.3. Em relação à aplicação da norma, o dispositivo permite a execução imediata e direta, sem depender de outra regulamentação. Entretanto, será concedido prazo para que os órgãos executivos de trânsito adequem seus sistemas para a nova norma.

### 20. CONCLUSÃO

Sugere-se encaminhamento para a autoridade decisória para avaliação da conveniência e oportunidade da investigação regulatória, uma vez que não se enquadra nas hipóteses de dispensa de AIR previstas no Decreto nº 10.411, de 2020.

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA  
Coordenadora-Geral de Educação e Saúde para o Trânsito

PEDRO CÉSAR VIEIRA BARBOSA  
Coordenador-Geral de Informação e Estatística

SIRLEI KUIAVA  
Coordenadora de Articulação Institucional

LINDOMAR JOSÉ PEREIRA  
Coordenador-Geral de Regulação substituto

De acordo.

BASÍLIO MILITANI NETO  
Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão

MARIA ALICE NASCIMENTO SOUZA  
Diretora de Segurança no Trânsito

De acordo, **APROVO** o presente Parecer de Análise de Impacto Regulatório, solicitando a adoção das providências cabíveis.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO  
Secretário Nacional de Trânsito

- [1] Decreto nº 8.324, de 1910. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>.
- [2] Código Nacional de Trânsito de 1941. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>.
- [3] Código Nacional de Trânsito de 1966. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L5108impresao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108impresao.htm).
- [4] Panorama estatístico brasileiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Senatran. Agosto de 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio\\_moto\\_2024\\_final.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio_moto_2024_final.pdf).
- [5] Licencia de conducir. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/justicia/derechofacil/leysimple/licencia-de-conducir>.
- [6] Licencias para conducir. Disponível em: <https://www.segip.gob.bo/index.php/servicios/licencias-para-conducir>.
- [7] Licencias de conducir. Disponível em: <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/20592-licencias-de-conducir>.
- [8] Que debo hacer para obtener mi licencia de conduccion. Disponível em: <https://www.minjusticia.gov.co/programas-co/LegalApp/Paginas/Que-debo-hacer-para-obtener-mi-licencia-de-conduccion.aspx>.
- [9] Emision de licencia para conducir pela primera vez. Disponível em: <https://www.gob.ec/ant/tramites/emision-licencia-conducir-primera-vez-no-profesional-tipo-b#location>.
- [10] [https://www.opaci.org.py/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16&Itemid=133#inicio](https://www.opaci.org.py/web/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=133#inicio).
- [11] <https://www.gob.pe/136-obtener-licencia-de-conducir-brevete-por-primera-vez-condiciones>.
- [12] <https://tramites.montevidео.gub.uy/tramites-y-tributos/solicitud/licencia-de-conducir-por-primera-vez-hasta-79-anos-categoria-a>.
- [13] [https://www.intt.gob.ve/inttweb/?page\\_id=3384](https://www.intt.gob.ve/inttweb/?page_id=3384).
- [14] Costos y Requisitos. Disponível em: [http://smovilidad.edomex.gob.mx/licencias\\_permisos](http://smovilidad.edomex.gob.mx/licencias_permisos).
- [15] Driving in the United States. Disponível em: <https://studyinthestates.dhs.gov/students/study/driving-in-the-united-states>. California Driver Handbook. Disponível em: [https://www.dmv.ca.gov/web/eng\\_pdf/dl600.pdf](https://www.dmv.ca.gov/web/eng_pdf/dl600.pdf). How to get a learner's permit. Disponível em: <https://www.idrivesafely.com/driving-resources/how-to/get-learners-permit/>.
- [16] Obtaining a swedish driving licence. Disponível em: <https://www.trafikverket.se/en/start/driving-licence/obtaining-a-swedish-driving-licence/>.
- [17] Visão Zero. Disponível em: <https://visionzeronetwerk.org/about/what-is-vision-zero/>.
- [18] Estimated road traffic death rate. Disponível em: [https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-\(per-100-000-population\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population)).
- [19] <https://svs.aids.gov.br/daent/centrais-de-conteudos/paineis-de-monitoramento/mortalidade/cid10/>.
- [20] <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/publicacoes>.
- [21] <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5999-atlasdaviolencia2025.pdf>.
- [22] <https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/infograficos/lesoes-e-mortes-no-transito.png>.
- [23] World Health Organization. Global status report on road safety 2018. Geneva: WHO; 2018.
- [24] World Health Organization. Powered two-and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2nd ed. Geneva: WHO; 2020.
- [25] [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio\\_moto\\_2024\\_final.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio_moto_2024_final.pdf).
- [26] <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/5999-atlasdaviolencia2025.pdf>.
- [27] <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/696b6af9-01ce-423a-9b1d-bc07c016ca6e/content>.
- [28] <https://cnt.org.br/documento/8e5b2b5c-d84e-4b87-a0e9-d8c975773258>.
- [29] <https://cnt.org.br/agencia-cnt/sobram-vagas-para-motoristas-no-transporte-rodoviario-de-cargas>.



Documento assinado eletronicamente por **Lindomar José Pereira, Coordenador-Geral - Substituto**, em 02/10/2025, às 14:23, 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 **Pedro Cesar Vieira Barbosa, Coordenador-Geral de Sistemas Informação e Estatística**, em 02/10/2025, às 14:27, 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 **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenadora-Geral de Educação e Saúde para o Trânsito**, em 02/10/2025, às 14:28, 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 **SIRLEI KUIAVA, Coordenadora de Capacitação Formação e Saúde**, em 02/10/2025, às 14:34, 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 **Maria Alice Nascimento Souza, Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito**, em 02/10/2025, às 14:37, 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 02/10/2025, às 15:42, 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 **Adualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 02/10/2025, às 15:44, 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](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 **10341353** e o código CRC **00A02854**.



Referência: Processo nº 50000.034372/2025-74



SEI nº 10341353

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