

OFÍCIO N° 1838/2019/AESINT/GM

Brasília, 03 de setembro de 2019.

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada **SORAYA SANTOS**  
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 775/2019, da Comissão de Viação e Transportes.

Senhora Primeira-Secretária,

PRÉ-APARELHAMENTO	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação da autenticidade de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em <u>11/09/2019</u> às <u>10h08</u>	
LPR	5-876
Servidor	Ponto
	
Assinado	

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 614/19, de 10 de julho de 2019, o qual encaminha cópia do Requerimento de Informação nº 775/2019, de autoria da Comissão de Viação e Transportes, apresentado em 25 de junho de 2019, que requer informações acerca dos estudos que estão sendo utilizados para embasar as propostas de alteração no processo de formação de condutores, assim como comunicar os esforços empregados para discussão das referidas proposições com técnicos da área e representantes do setor.

2. Em atenção às informações solicitadas, após manifestação da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT, por meio da Nota Técnica nº 493/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT de 13/08/2019, esclarecemos, complementarmente, o seguinte.

3. O Ministério da Infraestrutura tem atuado de forma alinhada com as diretrizes do Presidente Bolsonaro, que visam desburocratizar os processos, retirar entraves e facilitar a vida do cidadão.

4. Nesse sentido, realizamos uma extensa análise sobre vários pontos do Código de Trânsito Brasileiro, dentre eles a obrigatoriedade do uso do simulador veicular para a formação de condutores. Neste, temos alguns pontos importantes a destacar: não foi encontrado embasamento técnico relativo à época que este se tornou obrigatório; o



aumento da carga horária trouxe um aumento também dos custos para a formação do condutor, sem que houvesse o devido acompanhamento da eficácia da utilização dessa ferramenta de ensino; os novos condutores têm adquirido vícios que levam para a vida real; diversas ações judiciais têm dispensado a obrigatoriedade do uso do simulador para mais de mil centros de formação de condutores em todo o País; os simuladores adotados no Brasil são de origem espanhola, País onde este equipamento não é obrigatório.

5. Para fins de comparação, pilotos da Academia da Força Aérea brasileira – AFA, que são especializados e treinados para pilotar caças e aviões militares, não têm a obrigatoriedade do uso de quaisquer simuladores em sua formação.

6. Ressaltamos que a medida adotada pelo DENATRAN não proíbe, mas apenas dispensa a obrigatoriedade do uso do simulador de direção veicular, podendo este continuar sendo utilizado pelos centros de formação.

7. Por fim, entendemos que a faculdade no uso do simulador definida na Resolução CONTRAN nº 778/2019 tem sido muito bem recebida pela sociedade, permitindo menores custos a toda a cadeia de formação do condutor, sem perda de qualidade e da segurança de toda a população.

Atenciosamente,



TARCÍSIO GOMES DE FREITAS  
Ministro de Estado da Infraestrutura





MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO  
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 493/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 13 de agosto de 2019.

**PROCESSO Nº 50000.034344/2019-17**

**INTERESSADO: COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**ASSUNTO: Requerimento de Informações nº 775, de 2019. Prazo: impreterivelmente até às 15h00 do dia 08/08/2019.**

Senhor Diretor,

1. Trata-se do Requerimento de Informação nº 775/2019, de autoria da Comissão de Viação e Transportes, por meio do qual são solicitadas informações sobre estudos utilizados e discussões promovidas para elaboração de propostas de alteração do processo de formação de condutores.

2. Em atenção, passamos a responder de forma pontual aos questionamentos constantes no referido Requerimento:

*"1. Existem estudos ou relatórios técnicos de impacto que embasem a pretensão de revogação da Resolução CONTRAN nº 543/2015, com a consequente extinção da obrigatoriedade de utilização dos Simuladores de Direção Veicular no processo de formação de condutores? (Em caso afirmativo, apresentar informações detalhadas sobre os estudos e relatórios técnicos que estão embasando a discussão)"*

**Resposta:** Inicialmente, destaca-se que apenas as alíneas "a" e "g" do inciso III do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 358, de 2010, serão revogadas com a entrada em vigor da Resolução CONTRAN nº 778, de 2019.

No tocante à extinção da obrigatoriedade de utilização dos simuladores de direção veicular, informa-se que foi pautada em análise técnica do DENATRAN, consubstanciada na NOTA TÉCNICA Nº 171/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (sei nº 1579107), exarada no bojo do Processo Administrativo nº 50000.025064/2019-18.

Em breve resumo, destaca-se que desde a determinação da obrigatoriedade do uso de simulador de direção veicular não foi realizado acompanhamento apropriado acerca dos impactos de sua implementação e de sua efetividade como ferramenta de aprendizagem. Além disso, com o aumento da carga horária, ocorreu o aumento dos custos para a formação do condutor sem que houvesse o devido acompanhamento da eficácia da utilização dessa ferramenta de ensino.

Ademais, verifica-se que foram recebidas no DENATRAN em torno de 700 (setecentas) demandas judiciais questionando a decisão do CONTRAN, o que resulta em uma média de 1063 (mil e sessenta e três) centros de formação de condutores, distribuídos em todo o território nacional que, por decisão judicial, estão dispensados de utilizar o

simulador de direção veicular, fato esse que tem gerado grande transtorno para a administração federal e estadual.

Assim, a instabilidade no processo de implantação desse equipamento e os elevados custos para a formação do condutor, aliados à falta de estudos de eficácia do aumento da carga horária, têm levado ao questionamento do método de formação do condutor brasileiro.

Dessa forma, o CONTRAN optou por tornar o simulador de direção veicular um recurso facultativo no processo de formação de condutores.

Antes de se tornar opcional o uso do simulador no processo de habilitação de condutores, foram realizadas diversas reuniões no DENATRAN com a participação de representantes dos segmentos da sociedade envolvidos e de órgãos públicos, tais como TRANSPOAMIGO, FENEAUTO, SINDEMAX, Lab. Sodré, ABRANCA, SEST-SENAT, AMDESP, CFP, ACFC Ceará, DETRAN/DF, ANFASP, PRF, AND, DENATRAN, Prosimulador, CFC/GO, FENEAUTO/PE, FENEAUTO/MA, SINDAUMA/MA, CFC Rainha da Raz/PB, FENAUTO/RN, SINPOCFC/GO, FENEAUTO, SINDCFC/RS, ABDER, SINDAUTO/DF, SEPROCFC/PR, CFC Nossa Senhora de Fátima, CFC Gomes, SINDITEGO, CFC Stockcar, SINDAUTO/SP, Real Simulador, CFC Express, VALID, CFC Serrana, SINDAUTO/DF, UCB, ANTTRAL, FENEUTO, DNIT, UNB, ANFASP, ASBEAD, SINDCFC/PA, CFC Jardim B, ABRAMET, Câmara dos Deputados, ABRACICLO, ASCRED, MINFRA, ABRAUTO, CFC Carmo, CONTRACS, SIPROCFC, CFC Sarah, AMP, MDR, IDEC, ITTS, MOBIH, SAN/SC, SINDITAC/GO, entre outras entidades.

Destaca-se que não foi retirada a possibilidade de o candidato utilizar o simulador de direção veicular em seu treinamento, especialmente na fase preliminar à circulação em via pública, uma vez que é um instrumento interessante para que o candidato se familiarize com o veículo antes de entrar em via pública.

É importante salientar que a alteração realizada certamente não prejudicará os centros de formação de condutores que adquiriram o simulador de direção veicular, à medida que o uso dessa tecnologia pode ser considerado um diferencial no processo de formação, pois tem como um de seus atrativos o menor custo para o candidato, quando comparado às aulas práticas em veículos de aprendizagem.

Outrossim, a presente alteração está em consonância com a política do novo governo que busca, com responsabilidade, simplificar e reduzir os custos do processo de formação de condutores.

*"2. Conforme determinado na Decisão CONTRAN nº 1, de 28 de fevereiro de 2019, foram consultadas as Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, integrados por especialistas, com objetivo de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões do colegiado, acerca da eficácia e da possibilidade de extinção da obrigatoriedade do uso de Simuladores de Direção Veicular em autoescolas? (Em caso afirmativo, apresentar informações detalhadas sobre os estudos e relatórios técnicos que estão embasando a discussão)"*

**Resposta:** Na 176ª Reunião Ordinária do CONTRAN, realizada em 28/02/2019, ficou definido que os processos que tratam da formação de condutores seriam enviados à Câmara Temática de Educação para o Trânsito, Formação e Habilitação de Condutores - CTEH, especialmente para avaliar a eficácia do uso do simulador e torná-lo opcional, como ferramenta de ensino; oferecer outros formatos do exame teórico (outras possibilidades além da digital); estudar a implantação do EAD; definir a estrutura organizacional mínima de um Centro de Formação do Condutor - CFC (Auto-Escola); reavaliar a carga horária mínima necessária; simplificar as exigências para a concessão da ACC.

Ocorre que, em 11 de abril de 2019, por força do Decreto n. 9.759, as Câmaras Temáticas foram extintas.

Após, em 03 de maio de 2019, houve a edição da Medida Provisória n. 882, que reestruturou a composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Nessa esteira, o CONTRAN, com fulcro no art. 12, IV, do CTB, entendeu oportuno recriar, com nova estrutura, as Câmaras Temáticas, o que se efetivou recentemente, por meio da publicação da Resolução CONTRAN n. 777, de 13 de junho de 2019.

Vale destacar que, na Ata da supracitada Reunião, consta a pretensão de o CONTRAN encaminhar o processo à CTEH para “estudo prioritário e imediato”. Contudo, tal pretensão verificou-se impraticável em razão de que, desde então, pelos motivos acima expostos, não houve reunião de quaisquer das Câmaras Temáticas do CONTRAN.

Nesse sentido, por critérios de conveniência e oportunidade, lastreados especialmente pelo interesse público, o CONTRAN decidiu prosseguir na regulamentação do processo de formação, dispensada a manifestação da CTEH, a qual, registre-se, funciona como órgão de assessoramento, sem vincular o Conselho às suas sugestões.

3. Feitas essas considerações, sugerimos o encaminhamento dos autos à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT) para conhecimento e resposta à Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais (AESINT), **com a urgência que o caso requer.**

**Encaminhamentos:**

- a) à SNTT; e
- b) à AESINT.

**IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA**

Coordenadora

De acordo. Encaminhe-se na forma proposta.

**JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenador(a)**, em 13/08/2019, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 13/08/2019, às 19:28, 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.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1825425** e o código CRC **18599E7D**.



Referência: Processo nº 50000.034344/2019-17

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)



SEI nº 1825425



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO  
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 171/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 13 de maio de 2019.

**PROCESSO Nº 50000.025064/2019-18**

**INTERESSADO: DENATRAN**

Senhor Diretor,

1. Trata-se de proposta de alteração da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que estabelece 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, de reciclagem e dá outras providências, e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que regulamenta 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 e dá outras providências, referente à redução da quantidade de carga horária das aulas práticas noturnas e da carga horária para obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), bem como ao uso facultativo de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores.

2. Importante destacar que os assuntos em análise foram discutidos com diversos setores relacionados à formação de condutor, inclusive Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN).

**I – Aulas práticas noturnas:**

3. Têm chegado ao conhecimento deste DENATRAN diversas propostas de revisão da regulamentação, além de solicitações da apresentação de subsídios para defesa da União em ações judiciais cujo objeto é o fim ou a redução das aulas noturnas.

4. Dentre as propostas recebidas destaca-se o Ofício nº 038/2018-GDHL/BSB, encaminhado ao DENATRAN, em 20 de junho de 2018, pelo Gabinete do Deputado Federal Hugo Leal, por meio do qual relata a demanda apresentada por entidades representantes dos Centros de Formação de Condutores (CFC) em relação às aulas noturnas de prática de direção veicular.

5. O citado expediente registra que o aumento da violência no país tem afetado os alunos e instrutores de direção veicular, especialmente no cumprimento das horas noturnas obrigatórias de prática veicular, sendo inúmeros os casos de assaltos praticados durante o treinamento, inclusive com furto dos veículos de aprendizagem.

6. Salienta que, embora o art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleça a obrigatoriedade de aulas noturnas, cabe ao CONTRAN definir a carga horária. Destarte, entende que poderia haver a alteração do normativo do CONTRAN para reduzir a dificuldade enfrentada pelo setor

de formação de condutores.

7. Por fim, sugere a alteração da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, para permitir que apenas uma hora/aula de prática veicular seja realizada no período noturno.

8. Em análise, é importante esclarecer que a obrigatoriedade de realização de parte da aprendizagem no período noturno decorre da previsão contida no art. 158, §2º do CTB:

"Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.

§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente."

9. Diante da competência que lhe foi conferida pelo dispositivo, o CONTRAN editou a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que alterou o art. 13 da Resolução nº 168, de 2004, estabelecendo a carga horária para as aulas de prática de direção veicular, incluindo as aulas no período noturno:

"Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

I - obtenção da ACC: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno;

III - adição da CNH na categoria "A": mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais 03 (três) no período noturno;

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno;

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 15 (quinze) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 03 (três) no período noturno;

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nas letras "a" dos incisos IV e V deste artigo, as aulas realizadas no período noturno poderão ser substituídas, opcionalmente, por aulas ministradas em simulador de direção veicular, desde que o aluno realize pelo menos 01 (uma) aula de prática de direção veicular noturna na via pública, conforme disposto no § 2º, do Art. 158, do Código de Trânsito Brasileiro.

(...)"

10. Conforme o artigo retromencionado, hoje é exigido que o candidato cumpra de 3 a 4 horas/aula no período noturno, a depender da categoria de habilitação ou autorização pretendida.

11. Cumpre-nos registrar que, na época em que foi recebido o Ofício em comento, a antiga Coordenação-Geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito (CGQFHT), área técnica do DENATRAN competente para a matéria, considerando os indicativos apresentados no expediente, bem como a necessidade de proteção à integridade física e patrimonial dos instrutores e alunos, diante dos episódios de violência ocorridos nas grandes cidades durante a execução das aulas noturnas, se manifestou favoravelmente à redução da carga horária dessas aulas.

12. Dessa forma, entendemos razoável a alteração ora proposta, considerando que a norma não pode estar desassociada da realidade. Quando isso acontece, tende a gerar conflitos nem sempre justificáveis. A questão das aulas práticas noturnas é uma delas. Não se tem conhecimento de que o aumento das aulas noturnas tem gerado os benefícios esperados de melhoria do processo de formação dos condutores. A questão do horário de realização das aulas práticas deveria ser um assunto a ser tratado entre o aluno e o CFC, considerando tratar-se de uma relação entre as partes e, ainda, que o aluno nem sempre possui condições de estar disponível para as aulas, seja durante o dia ou durante a noite, em razão de que o aluno precisa cumprir sua jornada de trabalho.

13. Nesse contexto, considerando que ainda existe a exigência legal no CTB da aula noturna, propõe-se que a carga horária das aulas práticas noturnas seja reduzida para apenas 1 (uma) hora/aula, independentemente da categoria da habilitação ou autorização.

## **II - Obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC):**

14. O elevado custo da formação de condutores é uma das principais reclamações dos candidatos à habilitação. Quando esse aspecto é relacionado à ACC, o problema se torna ainda mais grave, considerando que grande parte dos proprietários de ciclomotores é formada por pessoas de baixo poder aquisitivo. Assim, a alta carga horária aumenta o custo do processo de formação, aumentando a quantidade de pessoas conduzindo ciclomotores sem a necessária autorização (ACC).

15. Atualmente, a Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, estabelece os mesmos requisitos, no que se refere às aulas práticas, para obtenção de ACC (ciclomotores) e de CNH na categoria "A" (motocicletas e motonetas), quais sejam: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno. No entanto, o CTB estabelece uma série de distinções entre os veículos citados, que vão desde o documento obrigatório para condução até as regras de circulação.

16. Para motocicletas e ciclomotores, as regras são praticamente as mesmas dos demais veículos. Além disso, não existe limitação de cilindrada nem de velocidade. Facilmente se encontra no mercado motocicletas com mais de mil cilindradas e velocidades superiores a 150 km/h. De acordo com o Anexo I do CTB, motocicleta é "veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada" enquanto motoneta é "veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada".

17. Já os ciclomotores, de acordo com o anexo I do CTB, são veículos de duas ou três rodas, providos de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

18. Em razão dessas características, o CTB determina que os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

19. Considerando a velocidade máxima que os ciclomotores alcançam, bem como as suas restrições de circulação, é razoável concluir que as dificuldades para condução de ciclomotores não devem ser equiparadas àquelas que se apresentam na condução de motocicletas e motonetas. Logo, o processo de aprendizagem para sua condução deve ser regido por regras distintas, com menor rigor para quem deseja obter a ACC.

20. Nesse sentido tem se manifestado o Judiciário, como no caso da decisão judicial proferida em sede de antecipação de tutela, nos autos da Ação Civil Pública nº 0806701-69.2015.4.05.8300, ajuizada pela ANUC – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DE CICLOMOTORES, na qual restou consignada a necessidade de a regulamentação da ACC atender às particularidades do ciclomotor que possui menor potência, menor complexidade e restrições quanto à

sua circulação, conforme abaixo:

Ante o exposto, DEFIRO O PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA, para suspender a aplicabilidade da Resolução nº 168/04 do CONTRAN no que se refere aos procedimentos e requisitos necessários à obtenção da Autorização para Condução de Ciclomotores ("ACC") pelos usuários desta categoria de veículo, em todo território nacional, conferindo aos usuários de ciclomotores o direito de circular em seus veículos sem a exigência de habilitação, até ser devidamente regulamentada a ACC por nova resolução do CONTRAN que se atente às particularidades do veículo em questão (menor potência e complexidade e restrições quanto à sua circulação).(g.n) 00418.004523/2015-18

21. Segundo dados, atualmente menos de 1% (um por cento) das habilitações para veículos de duas rodas contempla a ACC. Isso confirma o entendimento de que a cobrança de valores iguais para ACC e CNH categoria "A" leva aquele que tem condições econômicas a fazer a CNH categoria "A", enquanto o que não tem condições acaba permanecendo na ilegalidade.

22. Cabe acrescentar, ainda, que o ciclomotor, até 2015, não era registrado nem licenciado, tendo em vista que, apesar de constar como competência municipal, não havia regulamentação no âmbito dos municípios, o que dava a sensação aos proprietários e condutores de que o ciclomotor seria equiparado à bicicleta. Nesse contexto, sequer os condutores possuíam habilitação para dirigir (autorização para conduzir ciclomotor - ACC). Tal situação dificultava a fiscalização por parte dos órgãos de trânsito já que a autuação de trânsito normalmente é vinculada à placa de identificação do veículo, e esta somente é fornecida quando do registro no órgão competente.

23. Com a edição da lei nº 13.154, de 2015, a competência para registro e licenciamento do ciclomotor passou a ser dos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN). No entanto, havia em circulação uma grande quantidade de veículos ciclomotores que sequer tinham condições de serem registrados, assim como os seus condutores não eram habilitados. Diante dessa situação, não houve um período de transição entre a completa desregulamentação e as exigências do novo diploma legal.

24. Diante desse contexto, propõe-se a redução da carga horária mínima de prática de direção veicular para obtenção da ACC de 20 (vinte) horas/aula, sendo 4 (quatro) no período noturno, para 10 (dez) horas/aula, das quais 1 (uma) no período noturno.

25. Além disso, de forma a trazer um período de transição para os atuais condutores de ciclomotores que não tiveram condições de se habilitarem, em razão das regras atuais, propõe-se que, durante um período de 12 (doze) meses, a contar da data da entrada em vigor da Resolução, os atuais proprietários de ciclomotores, ou que tenham posse regular desse veículo, que desejem obter a ACC, realizem os exames (teórico e prático) sem a necessidade de realização das aulas teóricas e práticas. No caso de reprovação no exame prático, a proposta prevê que o candidato tenha que se submeter ao curso prático antes de realizar novo exame, a fim de que não venha a ter que realizar aulas práticas irregulares, já que no exame demonstrou que não tinha capacidade de direção.

26. Também pretende-se retirar a exigência de que os Centros de Formação de Condutor tenham que adquirir um ciclomotor. Considerando-se o índice atual de obtenção de ACC, seria um custo a mais para o setor, inconcebível, já que menos de 1% dos candidatos pretende obtê-la. Assim, o candidato poderá utilizar seu próprio ciclomotor, desde que atenda aos requisitos estabelecidos de segurança para esse tipo de veículo, o mesmo que os CFC precisam cumprir, caso contrário poder-se-ia estar colocando em risco a segurança dos candidatos.

27. Entendemos, portanto, que é devida a adequação proposta, a fim de proporcionar um processo de formação mais célere, acessível e coerente com as necessidades dos condutores de ciclomotores.

### **III – Uso de simulador de direção veicular:**

28. A regulamentação para uso dos simuladores de direção veicular (SDV) na formação dos

condutores, especificamente para a CNH categoria “B”, começou no país em 2012, por meio da Resolução CONTRAN nº 420, de 31 de outubro de 2012.

29. A referida norma decorreu de estudos encomendados pelo DENATRAN, em 2009, por meio do Termo de Cooperação Técnica firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina (conforme Portaria Denatran nº 642, de 11 de dezembro de 2009).

30. O objeto do referido estudo foi analisar a viabilidade do uso do simulador de direção veicular para complementar a formação dos condutores, tendo em vista as inovações tecnológicas e a implementação de técnicas que utilizam a realidade virtual para o aprimoramento do processo de formação de condutores, através de ferramentas de simulação e avaliação para o treinamento dos futuros condutores.

31. O estudo concluído, denominado “Estudo do uso de simuladores e Recursos de Realidade Virtual para Formação de Condutores em Auto Escola”, foi elaborado pela Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (CERTI) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que realizou uma análise para avaliar a importância e necessidade de se adotar a utilização de SDV no processo de habilitação da categoria “B” (carro).

32. A conclusão apresentada pela UFSC trouxe como uma das grandes vantagens do uso de simuladores de direção veicular a possibilidade de expor o candidato a uma gama de situações paralelas ao mundo real, com custos reduzidos e segurança à sua integridade física e a de seu instrutor.

33. Verifica-se, contudo, que o estudo não abordou questões sobre a implementação do simulador de direção veicular, nem sugeriu em que momento do processo de habilitação ele deveria ser inserido, se atendo mais às questões técnicas, pedagógicas e objetivas de sua utilização e formatação (hardware e software).

34. Findos os referidos estudos, a Fundação CERTI desenvolveu um protótipo do modelo ideal de simulador de direção de quatro rodas a ser utilizado no Brasil. Com base nisso, o DENATRAN publicou a Portaria nº 808, de 2012, que estabelece os requisitos mínimos para homologação de simulador de direção a ser utilizado pelos Centros de Formação de Condutores, quando da formação de condutores da habilitação de categoria B.

35. Em seguida, o CONTRAN editou um emaranhado de resoluções para promover a adoção do simulador, o que acabou por gerar desconfiança e descrédito na sua implantação, até o dia de hoje.

36. A Resolução CONTRAN nº 420, de 31 de outubro de 2012, aumentou de 45 para 50 h/a a formação teórica, inserindo a exigência de que, dessas, 5 (cinco) h/a de 30 (trinta) minutos deveriam ser realizadas em simulador de direção veicular, com prazo até 30 de junho de 2013. No mesmo ano, a Resolução CONTRAN nº 422, de 27 de novembro de 2012, fez alterações de conteúdo, mas manteve o prazo de implantação.

37. Ainda no ano de 2012, a Resolução CONTRAN Nº 423, de 27 de novembro de 2012, estabeleceu os requisitos para os CFC utilizarem os simuladores, inclusive com a possibilidade de compartilhamento com outros CFC.

38. Por meio da Resolução CONTRAN nº 435, de 20 de fevereiro de 2013, ocorreu o retorno da carga horária teórica para 45 h/a, mantendo-se as 5 h/a em simulador. Em 25 de junho de 2013, a Resolução CONTRAN nº 444, de 2013 estabeleceu maior rigor no processo de utilização do simulador de direção veicular, mantendo a carga horária, mas prorrogou o prazo de 30 de junho para 31 de dezembro de 2013.

39. No ano seguinte, a Resolução CONTRAN nº 473, de 11 de fevereiro de 2014, estabeleceu novos requisitos estruturais para o uso de simulador e prorrogou para 30 de junho de 2014 a data para implantação das novas regras. Poucos meses depois, a Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, aumentou a carga horária de aulas práticas para obtenção da CNH categoria

“B” de 20 para 25 h/a e inseriu o simulador, de forma facultativa, que antes estava nas aulas teóricas. Importante destacar que, antes, a carga horária de aulas práticas aumentou de 15 para 20 h/a, por meio da Resolução CONTRAN nº 347, de 29 de abril de 2010. Esses aumentos de carga horária impactaram nos custos dos candidatos à obtenção da CNH.

40. Em 2015, o CONTRAN editou a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que tornou o uso do simulador obrigatório. Das 25 h/a para categoria “B”, 5 h/a deveriam ocorrer por meio do uso do simulador. Foi também prevista a utilização, opcional, em cursos especializados para condutores para categorias C, D e E. Houve a previsão de que o DENATRAN editaria especificações técnicas para implantação do simulador na formação de condutores na categoria “A”.

41. Em 2017, o CONTRAN chegou a aumentar a carga horária do simulador, mas a Resolução acabou nem entrando em vigor, sendo revogada pela Deliberação nº 168, de 19 de março de 2018, do presidente do CONTRAN.

42. Atualmente, o uso de simulador de direção veicular encontra-se regulamentado pelo art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, que determina a carga horária de aulas práticas a ser cumprida pelos candidatos ao Exame de Prática de Direção Veicular, *in verbis*:

“Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

[...]

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

- a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno;
- b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

- a) 15 (quinze) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 03 (três) no período noturno;
- b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nas letras “a” dos incisos IV e V deste artigo, as aulas realizadas no período noturno poderão ser substituídas, opcionalmente, por aulas ministradas em simulador de direção veicular, desde que o aluno realize pelo menos 01 (uma) aula de prática de direção veicular noturna na via pública, conforme disposto no § 2º, do Art. 158, do Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º As aulas realizadas em simulador de direção veicular, em substituição às aulas de aprendizagem no período noturno, deverão observar o conteúdo didático noturno.

§ 3º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas no período noturno nos termos desta Resolução.

§ 4º É atribuição dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizar as atividades previstas neste artigo e seus parágrafos, informando ao órgão máximo executivo de trânsito da União acerca da sua execução.

§ 5º O Departamento Nacional de Trânsito fiscalizará, direta e permanentemente, o cumprimento dos requisitos e exigências constantes desta Resolução, abrangendo a verificação da comunicação eletrônica entre os sistemas de controle e monitoramento do DENATRAN, mais especificamente com o sistema RENACH e dos órgãos executivos estaduais de trânsito com os simuladores de direção, na condição de integrantes do processo de formação de condutores incluindo a regularidade na utilização do hardware e software utilizados.”

43. Pela leitura do dispositivo acima, observa-se que, conforme os incisos IV e V, o candidato, para obtenção ou adição da CNH na categoria “B”, deverá cumprir 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, sendo 1 (uma) com conteúdo noturno.

44. Com o uso do simulador de direção veicular, os candidatos à obtenção ou adição da categoria “B” podem ser submetidos às situações simuladas que permitem verificar, previamente à realização das aulas de prática de direção veicular, as condições de domínio do veículo, atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, seja em condições normais ou adversas ou em situações imprevistas ou de emergência, conforme as normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro.

45. Dessa forma, a opção do CONTRAN pelo uso de tal tecnologia teve por intuito propiciar o treinamento de habilidades em um contexto virtual, visando à condução veicular mais segura em ambientes reais.

46. Contudo, observamos que desde a determinação da obrigatoriedade do uso de simulador de direção veicular não foi realizado um acompanhamento apropriado acerca dos impactos de sua implementação e de sua efetividade como ferramenta de aprendizagem. Além disso, com o aumento da carga horária, ocorreu o aumento dos custos para a formação do condutor sem que houvesse o devido acompanhamento da eficácia da utilização dessa ferramenta de ensino.

47. Ademais, verificamos que foram recebidas no DENATRAN em torno de 700 (setecentas) demandas judiciais questionando a decisão do CONTRAN, o que resulta em uma média de 1063 (mil e sessenta e três) centros de formação de condutores, distribuídos em todo o território nacional que, por decisão judicial, estão dispensados de utilizar o simulador de direção veicular, fato esse que tem gerado grande transtorno para a administração federal e estadual.

48. A instabilidade no processo de implantação desse equipamento e os elevados custos para a formação do condutor, aliados à falta de estudos de eficácia do aumento da carga horária, tem levado ao questionamento do método de formação do condutor brasileiro. Muito caro e pouco eficiente no que se refere à capacidade de dirigir com segurança.

49. O Estado não pode ficar inerte diante dessa situação, por essa razão, a proposta em análise, que busca reduzir a carga horária, retornando ao estágio anterior de 20 h/a aula, parece ser a solução mais adequada no momento. No entanto, sem retirar totalmente a possibilidade do candidato utilizar o simulador de direção em seu treinamento, especialmente na fase preliminar à circulação em via pública, visto que muitos candidatos sequer tiveram contato com um veículo automotor antes do início das aulas no CFC, sendo o simulador um instrumento interessante que esse candidato pode lançar mão para se familiarizar com o veículo antes de entrar em via pública.

50. O simulador torna-se, assim, um recurso optativo no processo de formação de condutores.

51. Para tanto, optou-se pela realização de até 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no centro de formação de condutores. Não é uma quantidade definida, mas uma faixa, de 1 a 5 h/a, conforme a necessidade do candidato. O Estado tem imposto muitas exigências ao cidadão, levando-o a pagar uma elevada conta, sem que se apresente resultados efetivos que o leve a acreditar nas ferramentas apresentadas pelo Poder Público. Carece-se de credibilidade, que só aumentará quando se permitir ao cidadão fazer suas escolhas, sem imposições não confirmadas como imprescindíveis para sua segurança.

52. É importante destacar que a alteração ora proposta certamente não prejudicará os centros de formação de condutores que adquiriram o simulador de direção veicular, à medida que o uso dessa tecnologia pode ser considerado um diferencial no processo de formação, pois tem como um de seus atrativos o menor custo para o candidato, quando comparado às aulas práticas em veículos de aprendizagem.

53. Outrossim, a presente alteração está em consonância com a política do novo governo que busca, com responsabilidade, simplificar e reduzir os custos do processo de formação de condutores, já que reduzirá 5 h/a de aulas práticas, retornando à situação que havia na formação do

condutor até 2010. Assim, pretende-se dar estabilidade ao processo de formação do condutor.

#### **IV – Consolidação das resoluções 168, de 2004, e 358, de 2010:**

54. Propõe-se, ainda, a determinação de que o DENATRAN providencie a consolidação das Resoluções nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010. São dezenas de Resoluções que estão gerando confusão entre os órgãos executivos de trânsito, os órgãos fiscalizadores, os CFC e mesmo os candidatos. Para tanto, propõe-se que o DENATRAN o faça em 60 dias, consolidando todas as resoluções em apenas uma, que trate do processo de formação do condutor.

#### **V – Competência do CONTRAN:**

55. Por fim, em relação à competência do CONTRAN para edição da norma, verificamos que está prevista no art. 12, incisos I, X e XV, combinado com o art. 141, ambos do Código de Trânsito Brasileiro. Vejamos:

"Art. 12. Compete ao CONTRAN:

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

[...]

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. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)"

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

56. Em face do exposto, sugerimos o encaminhamento dos autos à SNTT, para conhecimento e posterior envio à CONJUR/MINFRA, para manifestação jurídica conclusiva acerca da matéria.

#### **Encaminhamentos:**

- a) à SNTT;
- b) à CONJUR/MINFRA.

**IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA**

Coordenadora-Geral Substituta da CGATF

**CARLOS MAGNO DA SILVA OLIVEIRA**

Coordenador-Geral da CGPLAN

**FRANCISCO BRANDÃO DE OLIVEIRA**

Coordenador-Geral da CGET

De acordo, encaminhe-se na forma proposta.

**JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenadora - Geral - Substituta**, em 20/05/2019, às 09:55, 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 **Francisco Brandão de Oliveira, Coordenador-Geral**, em 20/05/2019, às 10:09, 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 **Carlos Magno da Silva Oliveira, Coordenador-Geral**, em 20/05/2019, às 10:09, 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 **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 20/05/2019, às 10:10, 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.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador 1579107 e o código CRC 7152F663.



Referência: Processo nº 50000.025064/2019-18



SEI nº 1579107

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar  
Brasília/DF, CEP 70044-902

Telefone: - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)





MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO  
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 171/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 13 de maio de 2019.

**PROCESSO Nº 50000.025064/2019-18**

**INTERESSADO: DENATRAN**

Senhor Diretor,

1. Trata-se de proposta de alteração da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que estabelece 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, de reciclagem e dá outras providências, e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que regulamenta 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 e dá outras providências, referente à redução da quantidade de carga horária das aulas práticas noturnas e da carga horária para obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), bem como ao uso facultativo de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores.

2. Importante destacar que os assuntos em análise foram discutidos com diversos setores relacionados à formação de condutor, inclusive Departamentos Estaduais de Trânsito (DETAN).

**I – Aulas práticas noturnas:**

3. Têm chegado ao conhecimento deste DENATRAN diversas propostas de revisão da regulamentação, além de solicitações da apresentação de subsídios para defesa da União em ações judiciais cujo objeto é o fim ou a redução das aulas noturnas.

4. Dentre as propostas recebidas destaca-se o Ofício nº 038/2018-GDHL/BSB, encaminhado ao DENATRAN, em 20 de junho de 2018, pelo Gabinete do Deputado Federal Hugo Leal, por meio do qual relata a demanda apresentada por entidades representantes dos Centros de Formação de Condutores (CFC) em relação às aulas noturnas de prática de direção veicular.

5. O citado expediente registra que o aumento da violência no país tem afetado os alunos e instrutores de direção veicular, especialmente no cumprimento das horas noturnas obrigatórias de prática veicular, sendo inúmeros os casos de assaltos praticados durante o treinamento, inclusive com furto dos veículos de aprendizagem.

6. Salienta que, embora o art. 158 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleça a obrigatoriedade de aulas noturnas, cabe ao CONTRAN definir a carga horária. Destarte, entende que poderia haver a alteração do normativo do CONTRAN para reduzir a dificuldade enfrentada pelo setor

de formação de condutores.

7. Por fim, sugere a alteração da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, para permitir que apenas uma hora/aula de prática veicular seja realizada no período noturno.

8. Em análise, é importante esclarecer que a obrigatoriedade de realização de parte da aprendizagem no período noturno decorre da previsão contida no art. 158, §2º do CTB:

"Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

§ 1º Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.

**§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente."**

9. Diante da competência que lhe foi conferida pelo dispositivo, o CONTRAN editou a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que alterou o art. 13 da Resolução nº 168, de 2004, estabelecendo a carga horária para as aulas de prática de direção veicular, incluindo as aulas no período noturno:

"Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

I - obtenção da ACC: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno;

III - adição da CNH na categoria "A": mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais 03 (três) no período noturno;

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno;

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 15 (quinze) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 03 (três) no período noturno;

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nas letras "a" dos incisos IV e V deste artigo, as aulas realizadas no período noturno poderão ser substituídas, opcionalmente, por aulas ministradas em simulador de direção veicular, desde que o aluno realize pelo menos 01 (uma) aula de prática de direção veicular noturna na via pública, conforme disposto no § 2º, do Art. 158, do Código de Trânsito Brasileiro.

(...)"

10. Conforme o artigo retromencionado, hoje é exigido que o candidato cumpra de 3 a 4 horas/aula no período noturno, a depender da categoria de habilitação ou autorização pretendida.

11. Cumpre-nos registrar que, na época em que foi recebido o Ofício em comento, a antiga Coordenação-Geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito (CGQFHT), área técnica do DENATRAN competente para a matéria, considerando os indicativos apresentados no expediente, bem como a necessidade de proteção à integridade física e patrimonial dos instrutores e alunos, diante dos episódios de violência ocorridos nas grandes cidades durante a execução das aulas noturnas, se manifestou favoravelmente à redução da carga horária dessas aulas.

12. Dessa forma, entendemos razoável a alteração ora proposta, considerando que a norma não pode estar desassociada da realidade. Quando isso acontece, tende a gerar conflitos nem sempre justificáveis. A questão das aulas práticas noturnas é uma delas. Não se tem conhecimento de que o aumento das aulas noturnas tem gerado os benefícios esperados de melhoria do processo de formação dos condutores. A questão do horário de realização das aulas práticas deveria ser um assunto a ser tratado entre o aluno e o CFC, considerando tratar-se de uma relação entre as partes e, ainda, que o aluno nem sempre possui condições de estar disponível para as aulas, seja durante o dia ou durante a noite, em razão de que o aluno precisa cumprir sua jornada de trabalho.

13. Nesse contexto, considerando que ainda existe a exigência legal no CTB da aula noturna, propõe-se que a carga horária das aulas práticas noturnas seja reduzida para apenas 1 (uma) hora/aula, independentemente da categoria da habilitação ou autorização.

## **II - Obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC):**

14. O elevado custo da formação de condutores é uma das principais reclamações dos candidatos à habilitação. Quando esse aspecto é relacionado à ACC, o problema se torna ainda mais grave, considerando que grande parte dos proprietários de ciclomotores é formada por pessoas de baixo poder aquisitivo. Assim, a alta carga horária aumenta o custo do processo de formação, aumentando a quantidade de pessoas conduzindo ciclomotores sem a necessária autorização (ACC).

15. Atualmente, a Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, estabelece os mesmos requisitos, no que se refere às aulas práticas, para obtenção de ACC (ciclomotores) e de CNH na categoria "A" (motocicletas e motonetas), quais sejam: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno. No entanto, o CTB estabelece uma série de distinções entre os veículos citados, que vão desde o documento obrigatório para condução até as regras de circulação.

16. Para motocicletas e ciclomotores, as regras são praticamente as mesmas dos demais veículos. Além disso, não existe limitação de cilindrada nem de velocidade. Facilmente se encontra no mercado motocicletas com mais de mil cilindradas e velocidades superiores a 150 km/h. De acordo com o Anexo I do CTB, motocicleta é "veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada" enquanto motoneta é "veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada".

17. Já os ciclomotores, de acordo com o anexo I do CTB, são veículos de duas ou três rodas, providos de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

18. Em razão dessas características, o CTB determina que os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

19. Considerando a velocidade máxima que os ciclomotores alcançam, bem como as suas restrições de circulação, é razoável concluir que as dificuldades para condução de ciclomotores não devem ser equiparadas àquelas que se apresentam na condução de motocicletas e motonetas. Logo, o processo de aprendizagem para sua condução deve ser regido por regras distintas, com menor rigor para quem deseja obter a ACC.

20. Nesse sentido tem se manifestado o Judiciário, como no caso da decisão judicial proferida em sede de antecipação de tutela, nos autos da Ação Civil Pública nº 0806701-69.2015.4.05.8300, ajuizada pela ANUC – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DE CICLOMOTORES, na qual restou consignada a necessidade de a regulamentação da ACC atender às particularidades do ciclomotor que possui menor potência, menor complexidade e restrições quanto à

sua circulação, conforme abaixo:

Ante o exposto, DEFIRO O PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA, para suspender a aplicabilidade da Resolução nº 168/04 do CONTRAN no que se refere aos procedimentos e requisitos necessários à obtenção da Autorização para Condução de Ciclomotores ("ACC") pelos usuários desta categoria de veículo, em todo território nacional, conferindo aos usuários de ciclomotores o direito de circular em seus veículos sem a exigência de habilitação, até ser devidamente regulamentada a ACC por nova resolução do CONTRAN que se atente às particularidades do veículo em questão (menor potência e complexidade e restrições quanto à sua circulação).(g.n) 00418.004523/2015-18

21. Segundo dados, atualmente menos de 1% (um por cento) das habilitações para veículos de duas rodas contempla a ACC. Isso confirma o entendimento de que a cobrança de valores iguais para ACC e CNH categoria "A" leva aquele que tem condições econômicas a fazer a CNH categoria "A", enquanto o que não tem condições acaba permanecendo na ilegalidade.

22. Cabe acrescentar, ainda, que o ciclomotor, até 2015, não era registrado nem licenciado, tendo em vista que, apesar de constar como competência municipal, não havia regulamentação no âmbito dos municípios, o que dava a sensação aos proprietários e condutores de que o ciclomotor seria equiparado à bicicleta. Nesse contexto, sequer os condutores possuíam habilitação para dirigir (autorização para conduzir ciclomotor - ACC). Tal situação dificultava a fiscalização por parte dos órgãos de trânsito já que a autuação de trânsito normalmente é vinculada à placa de identificação do veículo, e esta somente é fornecida quando do registro no órgão competente.

23. Com a edição da lei nº 13.154, de 2015, a competência para registro e licenciamento do ciclomotor passou a ser dos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN). No entanto, havia em circulação uma grande quantidade de veículos ciclomotores que sequer tinham condições de serem registrados, assim como os seus condutores não eram habilitados. Diante dessa situação, não houve um período de transição entre a completa desregulamentação e as exigências do novo diploma legal.

24. Diante desse contexto, propõe-se a redução da carga horária mínima de prática de direção veicular para obtenção da ACC de 20 (vinte) horas/aula, sendo 4 (quatro) no período noturno, para 10 (dez) horas/aula, das quais 1 (uma) no período noturno.

25. Além disso, de forma a trazer um período de transição para os atuais condutores de ciclomotores que não tiveram condições de se habilitarem, em razão das regras atuais, propõe-se que, durante um período de 12 (doze) meses, a contar da data da entrada em vigor da Resolução, os atuais proprietários de ciclomotores, ou que tenham posse regular desse veículo, que desejem obter a ACC, realizem os exames (teórico e prático) sem a necessidade de realização das aulas teóricas e práticas. No caso de reprovação no exame prático, a proposta prevê que o candidato tenha que se submeter ao curso prático antes de realizar novo exame, a fim de que não venha a ter que realizar aulas práticas irregulares, já que no exame demonstrou que não tinha capacidade de direção.

26. Também pretende-se retirar a exigência de que os Centros de Formação de Condutor tenham que adquirir um ciclomotor. Considerando-se o índice atual de obtenção de ACC, seria um custo a mais para o setor, inconcebível, já que menos de 1% dos candidatos pretende obtê-la. Assim, o candidato poderá utilizar seu próprio ciclomotor, desde que atenda aos requisitos estabelecidos de segurança para esse tipo de veículo, o mesmo que os CFC precisam cumprir, caso contrário poder-se-ia estar colocando em risco a segurança dos candidatos.

27. Entendemos, portanto, que é devida a adequação proposta, a fim de proporcionar um processo de formação mais célere, acessível e coerente com as necessidades dos condutores de ciclomotores.

### **III – Uso de simulador de direção veicular:**

28. A regulamentação para uso dos simuladores de direção veicular (SDV) na formação dos

condutores, especificamente para a CNH categoria “B”, começou no país em 2012, por meio da Resolução CONTRAN nº 420, de 31 de outubro de 2012.

29. A referida norma decorreu de estudos encomendados pelo DENATRAN, em 2009, por meio do Termo de Cooperação Técnica firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina (conforme Portaria Denatran nº 642, de 11 de dezembro de 2009).

30. O objeto do referido estudo foi analisar a viabilidade do uso do simulador de direção veicular para complementar a formação dos condutores, tendo em vista as inovações tecnológicas e a implementação de técnicas que utilizam a realidade virtual para o aprimoramento do processo de formação de condutores, através de ferramentas de simulação e avaliação para o treinamento dos futuros condutores.

31. O estudo concluído, denominado “Estudo do uso de simuladores e Recursos de Realidade Virtual para Formação de Condutores em Auto Escola”, foi elaborado pela Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (CERTI) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), que realizou uma análise para avaliar a importância e necessidade de se adotar a utilização de SDV no processo de habilitação da categoria “B” (carro).

32. A conclusão apresentada pela UFSC trouxe como uma das grandes vantagens do uso de simuladores de direção veicular a possibilidade de expor o candidato a uma gama de situações paralelas ao mundo real, com custos reduzidos e segurança à sua integridade física e a de seu instrutor.

33. Verifica-se, contudo, que o estudo não abordou questões sobre a implementação do simulador de direção veicular, nem sugeriu em que momento do processo de habilitação ele deveria ser inserido, se atendo mais às questões técnicas, pedagógicas e objetivas de sua utilização e formatação (hardware e software).

34. Findos os referidos estudos, a Fundação CERTI desenvolveu um protótipo do modelo ideal de simulador de direção de quatro rodas a ser utilizado no Brasil. Com base nisso, o DENATRAN publicou a Portaria nº 808, de 2012, que estabelece os requisitos mínimos para homologação de simulador de direção a ser utilizado pelos Centros de Formação de Condutores, quando da formação de condutores da habilitação de categoria B.

35. Em seguida, o CONTRAN editou um emaranhado de resoluções para promover a adoção do simulador, o que acabou por gerar desconfiança e descrédito na sua implantação, até o dia de hoje.

36. A Resolução CONTRAN nº 420, de 31 de outubro de 2012, aumentou de 45 para 50 h/a a formação teórica, inserindo a exigência de que, dessas, 5 (cinco) h/a de 30 (trinta) minutos deveriam ser realizadas em simulador de direção veicular, com prazo até 30 de junho de 2013. No mesmo ano, a Resolução CONTRAN nº 422, de 27 de novembro de 2012, fez alterações de conteúdo, mas manteve o prazo de implantação.

37. Ainda no ano de 2012, a Resolução CONTRAN Nº 423, de 27 de novembro de 2012, estabeleceu os requisitos para os CFC utilizarem os simuladores, inclusive com a possibilidade de compartilhamento com outros CFC.

38. Por meio da Resolução CONTRAN nº 435, de 20 de fevereiro de 2013, ocorreu o retorno da carga horária teórica para 45 h/a, mantendo-se as 5 h/a em simulador. Em 25 de junho de 2013, a Resolução CONTRAN nº 444, de 2013 estabeleceu maior rigor no processo de utilização do simulador de direção veicular, mantendo a carga horária, mas prorrogou o prazo de 30 de junho para 31 de dezembro de 2013.

39. No ano seguinte, a Resolução CONTRAN nº 473, de 11 de fevereiro de 2014, estabeleceu novos requisitos estruturais para o uso de simulador e prorrogou para 30 de junho de 2014 a data para implantação das novas regras. Poucos meses depois, a Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, aumentou a carga horária de aulas práticas para obtenção da CNH categoria

“B” de 20 para 25 h/a e inseriu o simulador, de forma facultativa, que antes estava nas aulas teóricas. Importante destacar que, antes, a carga horária de aulas práticas aumentou de 15 para 20 h/a, por meio da Resolução CONTRAN nº 347, de 29 de abril de 2010. Esses aumentos de carga horária impactaram nos custos dos candidatos à obtenção da CNH.

40. Em 2015, o CONTRAN editou a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que tornou o uso do simulador obrigatório. Das 25 h/a para categoria "B", 5 h/a deveriam ocorrer por meio do uso do simulador. Foi também prevista a utilização, opcional, em cursos especializados para condutores para categorias C, D e E. Houve a previsão de que o DENATRAN editaria especificações técnicas para implantação do simulador na formação de condutores na categoria "A".

41. Em 2017, o CONTRAN chegou a aumentar a carga horária do simulador, mas a Resolução acabou nem entrando em vigor, sendo revogada pela Deliberação nº 168, de 19 de março de 2018, do presidente do CONTRAN.

42. Atualmente, o uso de simulador de direção veicular encontra-se regulamentado pelo art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, que determina a carga horária de aulas práticas a ser cumprida pelos candidatos ao Exame de Prática de Direção Veicular. *in verbis:*

"Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

[ 1 ]

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 04 (quatro) no período noturno;

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

- a) 15 (quinze) horas/aula em veículo de aprendizagem, das quais 03 (três) no período noturno;
- b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nas letras “a” dos incisos IV e V deste artigo, as aulas realizadas no período noturno poderão ser substituídas, opcionalmente, por aulas ministradas em simulador de direção veicular, desde que o aluno realize pelo menos 01 (uma) aula de prática de direção veicular noturna na via pública, conforme disposto no § 2º, do Art. 158, do Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º As aulas realizadas em simulador de direção veicular, em substituição às aulas de aprendizagem no período noturno, deverão observar o conteúdo didático noturno.

§ 3º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas no período noturno nos termos desta Resolução.

§ 4º É atribuição dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizar as atividades previstas neste artigo e seus parágrafos, informando ao órgão máximo executivo de trânsito da União acerca da sua execução.

§ 5º O Departamento Nacional de Trânsito fiscalizará, direta e permanentemente, o cumprimento dos requisitos e exigências constantes desta Resolução, abrangendo a verificação da comunicação eletrônica entre os sistemas de controle e monitoramento do DENATRAN, mais especificamente com o sistema RENACH e dos órgãos executivos estaduais de trânsito com os simuladores de direção, na condição de integrantes do processo de formação de condutores incluindo a regularidade na utilização do hardware e software utilizados."

43. Pela leitura do dispositivo acima, observa-se que, conforme os incisos IV e V, o candidato, para obtenção ou adição da CNH na categoria "B", deverá cumprir 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, sendo 1 (uma) com conteúdo noturno.

44. Com o uso do simulador de direção veicular, os candidatos à obtenção ou adição da categoria “B” podem ser submetidos às situações simuladas que permitem verificar, previamente à realização das aulas de prática de direção veicular, as condições de domínio do veículo, atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, seja em condições normais ou adversas ou em situações imprevistas ou de emergência, conforme as normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro.

45. Dessa forma, a opção do CONTRAN pelo uso de tal tecnologia teve por intuito propiciar o treinamento de habilidades em um contexto virtual, visando à condução veicular mais segura em ambientes reais.

46. Contudo, observamos que desde a determinação da obrigatoriedade do uso de simulador de direção veicular não foi realizado um acompanhamento apropriado acerca dos impactos de sua implementação e de sua efetividade como ferramenta de aprendizagem. Além disso, com o aumento da carga horária, ocorreu o aumento dos custos para a formação do condutor sem que houvesse o devido acompanhamento da eficácia da utilização dessa ferramenta de ensino.

47. Ademais, verificamos que foram recebidas no DENATRAN em torno de 700 (setecentas) demandas judiciais questionando a decisão do CONTRAN, o que resulta em uma média de 1063 (mil e sessenta e três) centros de formação de condutores, distribuídos em todo o território nacional que, por decisão judicial, estão dispensados de utilizar o simulador de direção veicular, fato esse que tem gerado grande transtorno para a administração federal e estadual.

48. A instabilidade no processo de implantação desse equipamento e os elevados custos para a formação do condutor, aliados à falta de estudos de eficácia do aumento da carga horária, tem levado ao questionamento do método de formação do condutor brasileiro. Muito caro e pouco eficiente no que se refere à capacidade de dirigir com segurança.

49. O Estado não pode ficar inerte diante dessa situação, por essa razão, a proposta em análise, que busca reduzir a carga horária, retornando ao estágio anterior de 20 h/a aula, parece ser a solução mais adequada no momento. No entanto, sem retirar totalmente a possibilidade do candidato utilizar o simulador de direção em seu treinamento, especialmente na fase preliminar à circulação em via pública, visto que muitos candidatos sequer tiveram contato com um veículo automotor antes do início das aulas no CFC, sendo o simulador um instrumento interessante que esse candidato pode lançar mão para se familiarizar com o veículo antes de entrar em via pública.

50. O simulador torna-se, assim, um recurso optativo no processo de formação de condutores.

51. Para tanto, optou-se pela realização de até 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no centro de formação de condutores. Não é uma quantidade definida, mas uma faixa, de 1 a 5 h/a, conforme a necessidade do candidato. O Estado tem imposto muitas exigências ao cidadão, levando-o a pagar uma elevada conta, sem que se apresente resultados efetivos que o leve a acreditar nas ferramentas apresentadas pelo Poder Público. Carece-se de credibilidade, que só aumentará quando se permitir ao cidadão fazer suas escolhas, sem imposições não confirmadas como imprescindíveis para sua segurança.

52. É importante destacar que a alteração ora proposta certamente não prejudicará os centros de formação de condutores que adquiriram o simulador de direção veicular, à medida que o uso dessa tecnologia pode ser considerado um diferencial no processo de formação, pois tem como um de seus atrativos o menor custo para o candidato, quando comparado às aulas práticas em veículos de aprendizagem.

53. Outrossim, a presente alteração está em consonância com a política do novo governo que busca, com responsabilidade, simplificar e reduzir os custos do processo de formação de condutores, já que reduzirá 5 h/a de aulas práticas, retornando à situação que havia na formação do

condutor até 2010. Assim, pretende-se dar estabilidade ao processo de formação do condutor.

#### **IV – Consolidação das resoluções 168, de 2004, e 358, de 2010:**

54. Propõe-se, ainda, a determinação de que o DENATRAN providencie a consolidação das Resoluções nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010. São dezenas de Resoluções que estão gerando confusão entre os órgãos executivos de trânsito, os órgãos fiscalizadores, os CFC e mesmo os candidatos. Para tanto, propõe-se que o DENATRAN o faça em 60 dias, consolidando todas as resoluções em apenas uma, que trate do processo de formação do condutor.

#### **V – Competência do CONTRAN:**

55. Por fim, em relação à competência do CONTRAN para edição da norma, verificamos que está prevista no art. 12, incisos I, X e XV, combinado com o art. 141, ambos do Código de Trânsito Brasileiro. Vejamos:

"Art. 12. Compete ao CONTRAN:

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

[...]

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. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)"

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

56. Em face do exposto, sugerimos o encaminhamento dos autos à SNTT, para conhecimento e posterior envio à CONJUR/MINFRA, para manifestação jurídica conclusiva acerca da matéria.

#### **Encaminhamentos:**

- a) à SNTT;
- b) à CONJUR/MINFRA.

**IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA**

Coordenadora-Geral Substituta da CGATF

**CARLOS MAGNO DA SILVA OLIVEIRA**

Coordenador-Geral da CGPLAN

**FRANCISCO BRANDÃO DE OLIVEIRA**

Coordenador-Geral da CGET

De acordo, encaminhe-se na forma proposta.

**JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenadora - Geral - Substituta**, em 20/05/2019, às 09:55, 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 **Francisco Brandão de Oliveira, Coordenador-Geral**, em 20/05/2019, às 10:09, 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 **Carlos Magno da Silva Oliveira, Coordenador-Geral**, em 20/05/2019, às 10:09, 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 **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 20/05/2019, às 10:10, 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.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador 1579107 e o código CRC 7152F663.



Referência: Processo nº 50000.025064/2019-18



SEI nº 1579107

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar  
Brasília/DF, CEP 70044-902

Telefone: - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF) TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

**PARECER n. 441/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.025064/2019-18**

**INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT E OUTROS**

**ASSUNTOS: PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DAS RESOLUÇÕES CONTRAN Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004 E CONTRAN Nº 358, DE 13 DE AGOSTO DE 2010**

**EMENTA:** Administrativo. Proposta de alteração das Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004 e CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010. Necessidade de observância dos limites ao Poder Regulamentar da Administração Pública. Impossibilidade de supressão da obrigatoriedade de aulas práticas em período noturno por meio de ato infralegal. Possibilidade de simplificação dos requisitos para obtenção de ACC. Possibilidade de tornar facultativo aos CFCs a utilização de simuladores de direção veicular na formação de condutores.

**1. RELATÓRIO**

1. Trata-se de processo administrativo remetido a esta Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura por intermédio do Despacho nº 2737/2019/SE, de 20 de maio de 2019 (SEI 1597333), no qual a Secretaria Executiva desta Pasta Ministerial encaminha para análise jurídica proposta de alteração da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004 e da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010.

2. Os autos vêm acompanhado da Nota Técnica Nº 171/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN /SNTT, de 13 de maio de 2019, elaborada pela Coordenação-Geral de Apoio Técnico e Fiscalização do Departamento Nacional de Trânsito - CGATF-DENATRAN.

3. A proposta de alteração ora em análise diz respeito à Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que "*Estabelece 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, de reciclagem e dá outras providências*" e Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010 que "*Regulamenta 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 e dá outras providências*".

4. A Minuta de Resolução está anexada aos autos (SEI 1579135).

5. Este é o relatório.

**2. ANÁLISE JURÍDICA**

6. Antes mesmo de ingressar na análise da minuta de Resolução, cumpre ressaltar que a avaliação no âmbito desta CONJUR ocorre sob o viés estritamente jurídico, na esteira do que preconiza o art. 11 da Lei

Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993, portanto, o mérito acerca da alteração das Resoluções CONTRAN nº 168 e CONTRAN nº 358 está abrangida pelo juízo discricionário de conveniência e oportunidade do gestor público.

## 2.1 Aulas práticas noturnas

7. A referida Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN tem como fundamento legal o autorizativo geral que se encontra no art. 12, e a autorização específica prevista no art. 141, ambos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), *in verbis*:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

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

[...]

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

.....

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

8. Atualmente as normas e procedimentos para a formação de novos condutores é regulamentada pela Resolução nº 168/2004 que ora se pretende alterar. Os pontos a serem alterados foram devidamente descritos na Nota Técnica Nº 171/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, sendo eles, especificamente quanto a resolução em comento, a redução da carga horária de aulas noturnas e a redução da carga horária e dos requisitos para a obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

9. Quanto à carga horária noturna destaca-se que o CTB prevê em seu art. 158 a obrigatoriedade de que parte do aprendizado do condutor seja realizada durante o período noturno.

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se: (Vide Lei nº 12.217, de 2010) Vigência

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

[...]

**§ 2º Parte da aprendizagem será obrigatoriamente realizada durante a noite, cabendo ao CONTRAN fixar-lhe a carga horária mínima correspondente.** (Incluído pela Lei nº 12.217, de 2010).

10. Regulamentando a Lei, a Resolução nº 168, de 2004, alterada pela Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, estabeleceu os seguintes montantes de carga horária para aulas práticas de direção veicular:

Art. 13. O candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar Exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprida a seguinte carga horária de aulas práticas:

I - obtenção da ACC: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 04 (quatro) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, **das quais 04 (quatro) no período noturno;**

III - adição da CNH na categoria "A": mínimo de 15 (quinze) horas/aula, **das quais 03 (três) no período noturno;**

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 25 (vinte e cinco) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 20 (vinte) horas/aula em veículo de aprendizagem, **das quais 04 (quatro) no período noturno;**

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, **das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;**

V - adição para a categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, distribuídas na seguinte conformidade:

a) 15 (quinze) horas/aula em veículo de aprendizagem, **das quais 03 (três) no período noturno;**

b) 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, **das quais 1 (uma) com conteúdo noturno;**

11. Cumpre mencionar que as resoluções editadas pelo CONTRAN fazem parte do poder regulamentar, prerrogativa conferida à Administração Pública de editar atos gerais para complementar leis e dispor sobre sua aplicabilidade. Devido à sua característica de norma complementar às leis em sentido estrito, a Administração Pública ao exercer seu poder regulamentar deve manter-se nos limites de sua prorrogativa, ou seja, a lei infretilgal não pode restringir ou criar direitos previstos nas leis que regulamenta.

12. Desta forma, impõe-se que a supressão completa das aulas práticas ministradas em períodos noturnos deve ser implementada por meio de alteração legislativa obedecendo-se o devido processo legislativo. No entanto, a definição da quantidade de horas de aulas práticas em período noturno pode ser definida através de resolução do CONTRAN, conforme normativos destacados anteriormente, sendo permitida, inclusive, a sua diminuição, conforme sugerido pelo DENATRAN.

13. Em suas razões, a área técnica manifesta-se da seguinte forma sobre a redução da carga horária de aulas práticas noturnas:

12. Dessa forma, entendemos razoável a alteração ora proposta, considerando que a norma não pode estar desassociada da realidade. Quando isso acontece, tende a gerar conflitos nem sempre justificáveis. A questão das aulas práticas noturnas é uma delas. Não se tem conhecimento de que o aumento das aulas noturnas tem gerado os benefícios esperados de melhoria do processo de formação dos condutores. A questão do horário de realização das aulas práticas deveria ser um assunto a ser tratado entre o aluno e o CFC, considerando tratar-se de uma relação entre as partes e, ainda, que o aluno nem sempre possui condições de estar disponível para as aulas, seja durante o dia ou durante a noite, em razão de que o aluno precisa cumprir sua jornada de trabalho.

13. Nesse contexto, considerando que ainda existe a exigência legal no CTB da aula noturna, propõe-se que a carga horária das aulas práticas noturnas seja reduzida para apenas 1 (uma) hora/aula, independentemente da categoria da habilitação ou autorização.

14. Ante o exposto, mantendo-se dentro dos limites do poder regulamentar conferido ao CONTRAN, esta Consultoria Jurídica entende, sob o ponto de vista estritamente jurídico, que a redução da carga horária pretendida está em devida consonância com as atribuições do órgão colegiado.

## 2.2 Obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC)

15. Quanto à obtenção de Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), mostra-se oportuno destacar as razões para a alteração expostas pela área técnica em sua Nota Técnica:

14. O elevado custo da formação de condutores é uma das principais reclamações dos candidatos à habilitação. Quando esse aspecto é relacionado à ACC, o problema se torna ainda mais grave, considerando que grande parte dos proprietários de ciclomotores é formada por pessoas de baixo poder aquisitivo. Assim, a alta carga horária aumenta o custo do

processo de formação, aumentando a quantidade de pessoas conduzindo ciclomotores sem a necessária autorização (ACC).

15. Atualmente, a Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, estabelece os mesmos requisitos, no que se refere às aulas práticas, para obtenção de ACC (ciclomotores) e de CNH na categoria "A" (motocicletas e motonetas), quais sejam: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno. No entanto, o CTB estabelece uma série de distinções entre os veículos citados, que vão desde o documento obrigatório para condução até as regras de circulação.

[...]

19. Considerando a velocidade máxima que os ciclomotores alcançam, bem como as suas restrições de circulação, é razoável concluir que as dificuldades para condução de ciclomotores não devem ser equiparadas àquelas que se apresentam na condução de motocicletas e motonetas. Logo, o processo de aprendizagem para sua condução deve ser regido por regras distintas, com menor rigor para quem deseja obter a ACC.

20. Nesse sentido tem se manifestado o Judiciário, como no caso da decisão judicial proferida em sede de antecipação de tutela, nos autos da Ação Civil Pública nº 0806701-69.2015.4.05.8300, ajuizada pela ANUC – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DE CICLOMOTORES, na qual restou consignada a necessidade de a regulamentação da ACC atender às particularidades do ciclomotor que possui menor potência, menor complexidade e restrições quanto à sua circulação, conforme abaixo:

[...]

24. Diante desse contexto, propõe-se a redução da carga horária mínima de prática de direção veicular para obtenção da ACC de 20 (vinte) horas/aula, sendo 4 (quatro) no período noturno, para 10 (dez) horas/aula, das quais 1 (uma) no período noturno.

25. Além disso, de forma a trazer um período de transição para os atuais condutores de ciclomotores que não tiveram condições de se habilitarem, em razão das regras atuais, propõe-se que, durante um período de 12 (doze) meses, a contar da data da entrada em vigor da Resolução, os atuais proprietários de ciclomotores, ou que tenham posse regular desse veículo, que desejem obter a ACC, realizem os exames (teórico e prático) sem a necessidade de realização das aulas teóricas e práticas. No caso de reprovação no exame prático, a proposta prevê que o candidato tenha que se submeter ao curso prático antes de realizar novo exame, a fim de que não venha a ter que realizar aulas práticas irregulares, já que no exame demonstrou que não tinha capacidade de direção.

26. Também pretende-se retirar a exigência de que os Centros de Formação de Condutor tenham que adquirir um ciclomotor. Considerando-se o índice atual de obtenção de ACC, seria um custo a mais para o setor, inconcebível, já que menos de 1% dos candidatos pretende obtê-la. Assim, o candidato poderá utilizar seu próprio ciclomotor, desde que atenda aos requisitos estabelecidos de segurança para esse tipo de veículo, o mesmo que os CFC precisam cumprir, caso contrário poder-se-ia estar colocando em risco a segurança dos candidatos.

16. A problemática quanto à pretendida alteração diz respeito a adequar as exigências para obtenção de ACC às limitações e restrições do veículo. A área técnica percebeu que os requisitos para obtenção da ACC eram similares aos requisitos dos demais veículos criando uma situação de desproporção entre os requisitos da ACC e as limitações dos ciclomotores em relação aos demais veículos.

17. Depreende-se que o art. 141 do CTB já destacado anteriormente atribui ao CONTRAN a regulamentação do processo da habilitação dos condutores de ciclomotores. Desta forma, resta claro que a mera alteração dos requisitos para a referida habilitação insere-se no juízo discricionário do órgão técnico competente para tanto, não havendo maiores observações de cunho jurídico a serem feitas.

## 2.3 Uso de simulador de direção veicular

18. Acerca da exigência de utilização de simuladores de direção veicular no processo de formação de condutores mostra-se conveniente o destaque das razões expostas pela área técnica em sua multicitada manifestação:

36. A Resolução CONTRAN nº 420, de 31 de outubro de 2012, aumentou de 45 para 50 h/a a formação teórica, inserindo a exigência de que, dessas, 5 (cinco) h/a de 30 (trinta) minutos deveriam ser realizadas em simulador de direção veicular, com prazo até 30 de junho de 2013. No mesmo ano, a Resolução CONTRAN nº 422, de 27 de novembro de 2012, fez alterações de conteúdo, mas manteve o prazo de implantação.

37. Ainda no ano de 2012, a Resolução CONTRAN Nº 423, de 27 de novembro de 2012, estabeleceu os requisitos para os CFC utilizarem os simuladores, inclusive com a possibilidade de compartilhamento com outros CFC.

38. Por meio da Resolução CONTRAN nº 435, de 20 de fevereiro de 2013, ocorreu o retorno da carga horária teórica para 45 h/a, mantendo-se as 5 h/a em simulador. Em 25 de junho de 2013, a Resolução CONTRAN nº 444, de 2013 estabeleceu maior rigor no processo de utilização do simulador de direção veicular, mantendo a carga horária, mas prorrogou o prazo de 30 de junho para 31 de dezembro de 2013.

39. No ano seguinte, a Resolução CONTRAN nº 473, de 11 de fevereiro de 2014, estabeleceu novos requisitos estruturais para o uso de simulador e prorrogou para 30 de junho de 2014 a data para implantação das novas regras. Poucos meses depois, a Resolução CONTRAN nº 493, de 5 de junho de 2014, aumentou a carga horária de aulas práticas para obtenção da CNH categoria "B" de 20 para 25 h/a e inseriu o simulador, de forma facultativa, que antes estava nas aulas teóricas. Importante destacar que, antes, a carga horária de aulas práticas aumentou de 15 para 20 h/a, por meio da Resolução CONTRAN nº 347, de 29 de abril de 2010. Esses aumentos de carga horária impactaram nos custos dos candidatos à obtenção da CNH.

40. Em 2015, o CONTRAN editou a Resolução nº 543, de 15 de julho de 2015, que tornou o uso do simulador obrigatório. Das 25 h/a para categoria "B", 5 h/a deveriam ocorrer por meio do uso do simulador. Foi também prevista a utilização, opcional, em cursos especializados para condutores para categorias C, D e E. Houve a previsão de que o DENATRAN editaria especificações técnicas para implantação do simulador na formação de condutores na categoria "A".

41. Em 2017, o CONTRAN chegou a aumentar a carga horária do simulador, mas a Resolução acabou nem entrando em vigor, sendo revogada pela Deliberação nº 168, de 19 de março de 2018, do presidente do CONTRAN.

42. Atualmente, o uso de simulador de direção veicular encontra-se regulamentado pelo art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004, que determina a carga horária de aulas práticas a ser cumprida pelos candidatos ao Exame de Prática de Direção Veicular, *in verbis*:

[...]

42. Pela leitura do dispositivo acima, observa-se que, conforme os incisos IV e V, o candidato, para obtenção ou adição da CNH na categoria "B", deverá cumprir 5 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, sendo 1 (uma) com conteúdo noturno.

19. Retomando as observações feitas anteriormente sobre o Poder Regulamentar da Administração Pública para editar atos que dispõem sobre a observância e complementação de leis, verifica-se que a exigência do uso de simulador em cursos de formação de condutores não é prática obrigatória exigida pelo CTB ou outra lei em sentido estrito.

20. A inexistência de lei em sentido estrito exigindo a utilização de simuladores de direção veicular nos cursos de formação de condutores levou à judicialização de diversas demandas contra tal determinação do CONTRAN, conforme destacado na Nota Técnica:

Ademais, verificamos que foram recebidas no DENATRAN em torno de 700 (setecentas) demandas judiciais questionando a decisão do CONTRAN, o que resulta em uma média de 1063 (mil e sessenta e três) centros de formação de condutores, distribuídos em todo o território nacional que, por decisão judicial, estão dispensados de utilizar o simulador de direção veicular, fato esse que tem gerado grande transtorno para a administração federal e estadual.

21. De todo modo, não cabe no escopo desta manifestação adentrar no mérito das referidas demandas judicializadas no presente momento. Importa, em verdade, ressaltar que a ausência de legislação em sentido estrito determinando a utilização de tais simuladores é a origem de tamanha judicialização. A atenção da Administração Pública quanto a aspectos reativos à referida norma mostra-se acertada no sentido de ser esta capaz de rever seus atos conforme seu critério de conveniência e oportunidade.

22. Assim, tendo em vista que a determinação de utilização de simuladores de direção veicular na formação dos condutores originou-se de regulamentação infralegal, a alteração ora proposta visa tornar a utilização de simuladores facultativa, possibilitando que os CFC, com base em sua prática comercial, decidam pela conveniência de aquisição ou manutenção de tais equipamentos.

23. Nesse sentido, como bem observa a Nota Técnica:

A alteração ora proposta certamente não prejudicará os centros de formação de condutores que adquiriram o simulador de direção veicular, à medida que uso dessa tecnologia pode ser considerado um diferencial no processo de formação, pois tem como um de seus atrativos o menor custo para o candidato, quando comparado às aulas práticas em veículos de aprendizagem.

24. Os simuladores, portanto, podem gerar uma vantagem concorrencial para os CFC que os adquirirem ou mantiverem.

#### 2.4 Da Consolidação das resoluções 168, de 2004, e 358, de 2010

25. A CGATF-DENATRAN em sua Nota Técnica ainda propõe a seguinte consolidação de Resoluções, *in verbis*:

Propõe-se, ainda, a determinação de que o DENATRAN providencie a consolidação das Resoluções nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010. São dezenas de Resoluções que estão gerando confusão entre os órgãos executivos de trânsito, os órgãos fiscalizadores, os CFC e mesmo os candidatos. Para tanto, propõe-se que o DENATRAN o faça em 60 dias, consolidando todas as resoluções em apenas uma, que trate do processo de formação do condutor.

26. A consolidação de normas federais tem previsão nos arts. 13 a 17 da Lei Complementar n. 95/1998, bem como nos arts. 45 a 51 do Decreto n. 9.191/2017, este último aplicável subsidiariamente ao presente caso, por força de seu art. 57.

27. Como consta no art. 13, § 1º, da Lei Complementar n. 95/1998, conteúdo este praticamente repetido pelo art. 45, § 1º, do Decreto n. 9.191/2017: "a consolidação consistirá na integração de todas as leis pertinentes a determinada matéria num único diploma legal, revogando-se formalmente as leis incorporadas à consolidação, **sem modificação do alcance nem interrupção da força normativa dos dispositivos consolidados**" (sem destaque no original).

28. Considerando, pois, que se trata de alteração puramente formal de normas, e tendo em vista que a esta Consultoria Jurídica não cabe a manifestação sobre temas não jurídicos, conforme Enunciado nº 7 do Manual de Boas Práticas Consultivas da União, **cumpre apenas recomendar que sejam observados, no que couber, os supracitados dispositivos da Lei Complementar n. 95/1998 e do Decreto n. 9.191/2017 ao se proceder à aludida consolidação**.

29. Por fim, quanto aos aspectos formais da Minuta de Resolução ora apresentada, após contida análise e levando em consideração uma aplicação subsidiária do Decreto nº 9.191/2017, percebe-se que foram respeitados os requisitos de formatação e articulação exigidos para a redação de atos normativos.

30. Ressalte-se que, para análise das alterações dos itens 1.9.1 e 1.9.2 no Anexo II da Resolução n.

168/2004, levou-se em consideração a redação dada pela Resolução n. 572/2015, que, conquanto não tenha sido citada na Nota Técnica, foi a última encontrada no sítio eletrônico do DENATRAN a estabelecer o texto de tais itens 1.9.1 e 1.9.2. Já para a análise das alterações na Resolução n. 358/2010, levou-se em consideração a redação do art. 5º, inciso II, posta pela Resolução n. 473/2014, bem como a redação do § 11 do 8º estabelecida pela Resolução n. 444/2013. **É fundamental que, no futuro, para uma análise expedita das alterações propostas em Resoluções do CONTRAN, haja nos autos o registro da redação atual das normas que se pretende alterar, tendo em vista que no sítio eletrônico do DENATRAN, no mais das vezes, não consta a versão compilada dessas Resoluções, com todas as suas alterações posteriores.**

### 3. CONCLUSÃO

31. Ante o exposto, esta Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura, restringindo-se aos aspectos jurídicos da demanda, entende que respeitados os limites do Poder Regulamentar e o juízo de conveniência e oportunidade da Administração Pública, a Minuta de Resolução que objetiva alterar a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004 e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010 mostra-se apta à aprovação.

À consideração superior.

Brasília, 03 de junho de 2019.

*(Assinado eletronicamente por)*

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO  
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES

---

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000025064201918 e da chave de acesso d7e832e8

---

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 270839951 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 05-06-2019 12:06. Número de Série: 176085. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

---





MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

MINUTA

**MINUTA DE RESOLUÇÃO**

Altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das competências que lhe conferem os incisos I e X do art. 12 e § 2º do art. 158, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

Considerando o que consta no processo administrativo nº 50000.025064/2019-18,

RESOLVE:

Art. 1º Esta Resolução altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores.

Art. 2º O art. 13 da Resolução nº 168, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 13. ....:

I - obtenção ou adição da ACC: mínimo de 10 (dez) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

III - adição da categoria "A" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

V - adição da categoria "B" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

.....  
§ 3º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos



órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas nos termos desta Resolução.

---

§ 6º Para obtenção da CNH na categoria "B", o candidato poderá optar por realizar até 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública." (NR)

Art. 3º Os itens 1.9.1 e 1.9.2 do Anexo II da Resolução nº 168, de 2004, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"1.9.1. As aulas opcionalmente realizadas em simuladores de direção veicular deverão anteceder as aulas práticas em veículo e são limitadas a 50 (cinquenta) minutos cada, serão distribuídas da seguinte forma e ordem:

....." (NR)

"1.9.2. As aulas ministradas no simulador de direção veicular deverão observar o seguinte conteúdo didático-pedagógico, de acordo com a quantidade de horas/aula optadas pelo candidato:

1. Conceitos Básicos – 1ª hora/aula:

1.1. Comprovações gerais do veículo, para segurança ao dirigir;

1.2. Verificação das condições dos equipamentos obrigatórios e da manutenção de um veículo;

1.3. Tomada de contato com o veículo;

1.4. Acomodações e regulagem;

1.5. Localização e conhecimento dos comandos de um veículo;

1.6. Controle dos faróis;

1.7. Ligando o motor;

1.8. Dando a partida no veículo.

2. Aprendendo a Conduzir – 2ª hora/aula:

2.1. Funcionamento mecânico do conjunto motor / embreagem / acelerador;

2.2. Aprendendo a controlar o volante, o posicionamento do veículo na via e realizar curva;

2.3. Direção em aclives e declives.

2.4. Uso da alavanca de câmbio e da embreagem;

2.5. Uso dos pedais, circulação e velocidade, elevação e redução de marchas;

2.6. Uso do Freio Motor;

3. Condução eficiente e segura, observação do trânsito, a entrada no fluxo do tráfego de veículos na via, domínio do veículo em marcha à ré, parada e estacionamento – 3ª hora/aula:

3.1. Mudança de faixa;

3.2. Manobra em marcha a ré;



- 3.3. Parada no ponto de estacionamento;
- 3.4. Estacionamento alinhado, em paralelo e em diagonal.
- 3.5. Situações de risco com pedestres e ciclistas;
- 3.6. Situações de risco com outros carros na cidade e congestionamento;
- 4. Movimento lateral, transposição de faixa de rolamento, aperfeiçoando o uso do freio e condições do condutor – 4ª hora/aula:
  - 4.1. Ultrapassagem: Técnicas para realizar ultrapassagem com segurança;
  - 4.2. Controlando a posição e velocidade, observando os retrovisores, sinalização e manobras;
  - 4.3. Aprendendo a dirigir nas rotatórias;
  - 4.4. Passagem em interseções (cruzamentos);
  - 4.5. Dirigindo sob o efeito do álcool;
- 5. Condução noturna, direção em cidade, direção em rodovia, obstáculos na via e condução em condições adversas – 5ª hora/aula:
  - 5.1. Condução e circulação na noite: controle dos faróis;
  - 5.2. Direção e Circulação por uma estrada secundária e estrada de terra;
  - 5.3. Condução e circulação em condições atmosféricas adversas: Chuva, neblina, pista molhada com situação de Aquaplanagem;
  - 5.4. Circulação pela rodovia;
  - 5.5. mudança de faixas e ultrapassagem;
  - 5.6. Técnicas para condução segura em situações de Aquaplanagem;
  - 5.7. Curvas, aclives e declives com visibilidade reduzida;
  - 5.8. Ofuscamento e obstáculos inesperados na vida.” (NR)

Art. 4º Os arts. 5º e 8º da Resolução CONTRAN nº 358, de 2010, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º .....

.....  
II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s), admitindo-se, quando optar pela utilização do simulador de direção veicular, o uso compartilhado do equipamento entre as entidades de ensino.

.....” (NR)

“Art. 8º .....

.....  
§ 11. O CFC poderá compartilhar o uso do simulador com outros CFC, desde que vinculado a outra instituição de ensino credenciada ou a centro de simulação fixo ou itinerante.

.....  
§ 14. Para ACC, o CFC poderá optar por possuir veículo ou permitir que o



candidato realize as aulas práticas em seu próprio veículo.

§ 15. Independentemente da opção previsto no § 14, a aula prática deverá ser realizada em um veículo automotor de duas rodas, de no máximo 50cc (cinquenta centímetros cúbicos), com ou sem câmbio, classificado como ciclomotor, com no máximo 5 (cinco) anos de uso, excluído o ano de fabricação.” (NR)

Art. 5º O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) deverá implementar procedimento de acompanhamento do uso de simulador no país, a fim de avaliar sua eficácia no processo de formação do condutor.

Art. 6º Os atuais proprietários de ciclomotores, ou que tenham posse regular desse veículo, para fins de obtenção da ACC, no período de 12 (doze) meses, contados a partir da publicação oficial desta Resolução, poderão abster-se de realizar as aulas teóricas e práticas, realizando apenas as respectivas provas.

Parágrafo único. Em caso de reprovação na prova prática, o candidato deverá submeter-se às aulas práticas.

Art. 7º Fica o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) responsável pela consolidação das Resoluções CONTRAN nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, com prazo de 60 (sessenta) dias para essa finalidade, a fim de que haja apenas uma resolução tratando da formação do Condutor brasileiro.

Art. 8º Ficam revogados:

I - os §§ 1º e 2º do art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004;

II - as alíneas “a” e “g” do inciso III do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 358, de 2010; e

Art. 9º Esta Resolução entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Brandão de Oliveira, Coordenador-Geral**, em 20/05/2019, às 10:09, 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 **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 20/05/2019, às 10:10, 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.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **1579135** e o código CRC **D9CACDCD**.



Referência: Processo nº 50000.025064/2019-18



SEI nº 1579135





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF) TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

**DESPACHO n. 01157/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.025064/2019-18**

**INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT E OUTROS**

**ASSUNTOS: PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DAS RESOLUÇÕES CONTRAN Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004, E Nº 358, DE 13 DE AGOSTO DE 2010.**

1. Aprovo o Parecer n. 441/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.

2. Em adição, haja vista o disposto no Decreto n. 9.191, de 2017, sobretudo, o que consta dos arts. 14 e 17, inciso VI, alínea "a", recomenda-se as seguintes alterações na minuta acostada sob protocolo SEI 1579135, adiante destacadas:

Art. 2º A Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. ....

I - obtenção ou adição da ACC: mínimo de 10 (dez) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

II - obtenção da CNH na categoria "A": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

III - adição da categoria "A" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

IV - obtenção da CNH na categoria "B": mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

V - adição da categoria "B" na CNH: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais pelo menos 01 (uma) no período noturno;

.....  
§ 3º Os Centros de Formação de Condutores deverão comprovar junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a realização das aulas de prática de direção veicular e de aulas em simulador de direção veicular executadas nos termos desta Resolução.

.....  
§ 6º Para obtenção da CNH na categoria "B", o candidato poderá optar por realizar até 05 (cinco) horas/aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública.” (NR)

.....  
**ANEXO II**

.....  
“1.9.1. As aulas opcionalmente realizadas em simuladores de direção veicular deverão anteceder as aulas práticas em veículo, limitadas a 50 (cinquenta) minutos cada e distribuídas da seguinte forma e ordem:

.....” (NR)

“1.9.2. As aulas ministradas no simulador de direção veicular deverão observar o seguinte conteúdo didático-pedagógico, de acordo com a quantidade de horas/aula optadas pelo candidato:

1. Conceitos Básicos – 1ª hora/aula:



- 1.1. Comprovações gerais do veículo, para segurança ao dirigir;
- 1.2. Verificação das condições dos equipamentos obrigatórios e da manutenção de um veículo;
- 1.3. Tomada de contato com o veículo;
- 1.4. Acomodação e regulagem;
- 1.5. Localização e conhecimento dos comandos de um veículo;
- 1.6. Controle dos faróis;
- 1.7. Ligando o motor;
- 1.8. Dando a partida no veículo.

2. Aprendendo a Conduzir – 2<sup>a</sup> hora/aula:
  - 2.1. Funcionamento mecânico do conjunto motor / embreagem / acelerador;
  - 2.2. Aprendendo a controlar o volante, o posicionamento do veículo na via e realizar curva;
  - 2.3. Direção em aclives e declives.
  - 2.4. Uso da alavanca de câmbio e da embreagem;
  - 2.5. Uso dos pedais, circulação e velocidade, elevação e redução de marchas;
  - 2.6. Uso do Freio Motor;
  3. Condução eficiente e segura, observação do trânsito, a entrada no fluxo do tráfego de veículos na via, domínio do veículo em marcha à ré, parada e estacionamento – 3<sup>a</sup> hora/aula:
    - 3.1. Mudança de faixa;
    - 3.2. Manobra em marcha a ré;
    - 3.3. Parada no ponto de estacionamento;
    - 3.4. Estacionamento alinhado, em paralelo e em diagonal.
    - 3.5. Situações de risco com pedestres e ciclistas;
    - 3.6. Situações de risco com outros carros na cidade e congestionamento;
  4. Movimento lateral, transposição de faixa de rolamento, aperfeiçoando o uso do freio e condições do condutor – 4<sup>a</sup> hora/aula:
    - 4.1. Ultrapassagem: Técnicas para realizar ultrapassagem com segurança;
    - 4.2. Controlando a posição e velocidade, observando os retrovisores, sinalização e manobras;
    - 4.3. Aprendendo a dirigir nas rotatórias;
    - 4.4. Passagem em interseções (cruzamentos);
    - 4.5. Dirigindo sob o efeito do álcool;
  5. Condução noturna, direção em cidade, direção em rodovia, obstáculos na via e condução em condições adversas – 5<sup>a</sup> hora/aula:
    - 5.1. Condução e circulação na noite: controle dos faróis;
    - 5.2. Direção e Circulação por uma estrada secundária e estrada de terra;
    - 5.3. Condução e circulação em condições atmosféricas adversas: Chuva, neblina, pista molhada com situação de Aquaplanagem;
    - 5.4. Circulação pela rodovia;
    - 5.5. mudança de faixas e ultrapassagem;
    - 5.6. Técnicas para condução segura em situações de Aquaplanagem;
    - 5.7. Curvas, aclives e declives com visibilidade reduzida;
    - 5.8. Ofuscamento e obstáculos inesperados na vida.” (NR)

Art. 3º A Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º .....

.....  
II - infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s), admitindo-se, quando optar pela utilização do simulador de direção veicular, o uso compartilhado do equipamento entre as entidades de ensino.

.....” (NR)

“Art. 8º .....

.....  
§ 11. O CFC poderá compartilhar o uso do simulador com outros CFC, desde que vinculado a outra



instituição de ensino credenciada ou a centro de simulação fixo ou itinerante.

.....  
§ 14. Para ACC, o CFC poderá optar por possuir veículo ou permitir que o candidato realize as aulas práticas em seu próprio veículo.

§ 15. Independentemente da opção previsto no § 14, a aula prática deverá ser realizada em um veículo automotor de duas rodas, de no máximo 50cc (cinquenta centímetros cúbicos), com ou sem câmbio, classificado como ciclomotor, com no máximo 5 (cinco) anos de uso, excluído o ano de fabricação.” (NR)

Art. 4º O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) deverá implementar procedimento de acompanhamento do uso de simulador no país, a fim de avaliar sua eficácia no processo de formação do condutor.

Art. 5º Os atuais proprietários de ciclomotores, ou que tenham posse regular desse veículo, para fins de obtenção da ACC, no período de 12 (doze) meses, contados da entrada em vigor desta Resolução, poderão abster-se de realizar as aulas teóricas e práticas, realizando apenas as respectivas provas.

Parágrafo único. Em caso de reprovação na prova prática, o candidato deverá submeter-se às aulas práticas.

Art. 6º Fica o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) responsável pela consolidação das Resoluções CONTRAN nº 168, de 2004, e nº 358, de 2010, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da entrada em vigor desta Resolução, a fim de que haja apenas uma resolução tratando da formação do Condutor brasileiro.

Art. 7º Ficam revogados:

- I - os §§ 1º e 2º do art. 13 da Resolução CONTRAN nº 168, de 2004; e
- II - as alíneas “a” e “g” do inciso III do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 358, de 2010.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

3. Ante o exposto, restituam-se os autos à Secretaria Executiva, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 05 de junho de 2019.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA  
PROCURADORA FEDERAL  
CONSULTORA JURÍDICA

---

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000025064201918 e da chave de acesso d7e832e8

