

# FORMAÇÃO DE CONDUTORES 2015



Realização:



Apoio:



COMISSÃO DE VIAÇÃO  
E TRANSPORTES



Para o conteúdo desta obra, é permitida a sua redistribuição com as seguintes ressalvas: Mencionar a autoria do OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, mas sem poder modificar, ou compartilhar parte da obra modificada de nenhuma forma, nem utilizá-la para fins comerciais.

Este trabalho está licenciado sob uma Licença Creative Commons Atribuição-SemDerivações-SemDerivados 3.0 Brasil. Para ver uma cópia desta licença, visite:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/br/legalcode>

O OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público sem fins lucrativos, reconhecida como OSCIP pelo Ministério da Justiça e tem como visão de "ser o agente catalizador da sociedade brasileira na gestão da segurança viária e veicular", para cumprir sua missão de "por meio de estudos e pesquisas, dados e informação, educação e advocacy, atuar para promover os subsídios técnicos necessários para o desenvolvimento seguro do trânsito em prol do cidadão".

[www.onsv.org.br](http://www.onsv.org.br)

Este estudo faz parte do eixo de **Educação** da entidade, e tem como objetivo contribuir para a melhoria do processo de formação de condutores no Brasil.

## **EQUIPE TÉCNICA**

### **Coordenação Geral**

José Aurélio Ramalho – Diretor Presidente

Maximiliano Hahn Dalla Porta – Diretor de Projetos Estratégicos

### **Coordenação Técnica**

Roberta Mantovani – Pedagogia do Trânsito

### **Conteúdo Técnico**

Débora Damasco – Educação de Trânsito

Denise Vieira – Jornalismo e Comunicação

Renata Lima – Direito de Trânsito

### **Revisão de Conteúdo**

Daniela Gurgel – Educação de Trânsito e Comunicação

Paulo Guimarães – Segurança Viária

Ronaldo Fernandes – Segurança Veicular

### **Ilustração e Diagramação**

Natalia Gradim – Marketing

## SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO .....	8
2.	METODOLOGIA .....	8
3.	CARACTERIZAÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO DOS GRUPOS DE ANÁLISE .	12
1)	Habilitação.....	13
2)	Centros de Formação de Condutores .....	14
3)	Pós-Habilitação.....	15
4.	VOLUME 1 – HABILITAÇÃO .....	16
4.1.	Cadastro RENACH/BINCO – BCA Avançado .....	17
Estudo Analítico.....	17	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	23	
ANEXOS.....	29	
4.2.	Avaliação Psicológica .....	38
Estudo Analítico.....	38	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	40	
ANEXOS.....	46	
4.3.	Exame de Aptidão Física e Mental .....	52
Estudo Analítico.....	52	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	54	
ANEXOS.....	59	
4.4.	Curso Técnico Teórico.....	65
Estudo Analítico.....	65	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	69	
ANEXOS.....	76	
4.5.	Exame Técnico Teórico .....	83
Estudo Analítico.....	83	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	86	
ANEXOS.....	92	
4.6.	Pré-prática – Simuladores de Direção .....	94
Estudo Analítico.....	94	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	97	
ANEXOS.....	102	
4.7.	Curso de Prática de Direção Veicular .....	108
Estudo Analítico.....	108	
RELATÓRIO GERENCIAL.....	110	
ANEXOS.....	114	

4.8.	Exame de Prática de Direção.....	119
	Estudo Analítico.....	119
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	122
	ANEXOS.....	127
4.9.	Considerações Finais sobre Habilitação .....	141
5.	VOLUME 2 - CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES .....	160
5.1.	Competências, Classificação, Credenciamento (Requisitos, Renovação, Regras Territoriais) e Infrações e penalidades.....	161
	Estudo Analítico.....	161
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	167
	ANEXOS.....	176
5.2.	Qualificação .....	212
	Estudo Analítico.....	212
	RELATÓRIO GERENCIAL .....	213
	ANEXOS.....	217
5.3.	Avaliação Contínua.....	219
	Estudo Analítico.....	219
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	221
	ANEXOS.....	225
5.4.	Estrutura Curricular .....	235
	Estudo Analítico.....	235
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	236
	ANEXOS.....	239
5.5.	Instrutores não vinculados aos CFC's.....	262
	Estudo Analítico.....	262
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	263
	ANEXOS.....	265
5.6.	Funcionamento .....	271
	Estudo Analítico.....	271
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	272
	ANEXOS.....	275
5.7.	Considerações sobre os Centros de Formação de Condutores.....	276
6)	VOLUME 3 – PÓS-HABILITAÇÃO .....	280
6.1.	Período de Permissão .....	281
	Estudo Analítico.....	281
	RELATÓRIO GERENCIAL.....	283
	ANEXOS.....	287

6.2. Renovação da Habilitação .....	294
Estudo Analítico .....	294
RELATÓRIO GERENCIAL .....	295
ANEXOS .....	298
6.3. Renovação da Habilitação na Terceira Idade .....	302
Estudo Analítico .....	302
RELATÓRIO GERENCIAL .....	303
ANEXOS .....	307
6.4. Curso de Reciclagem para Condutores Infratores .....	317
Estudo Analítico .....	317
RELATÓRIO GERENCIAL .....	318
ANEXOS .....	320
6.5. Adição e Mudança de Categoria .....	331
Estudo Analítico .....	331
RELATÓRIO GERENCIAL .....	332
ANEXOS .....	334
6.6. Cursos Especializados para Condutores de Veículos .....	341
Estudo Analítico .....	341
RELATÓRIO GERENCIAL .....	344
ANEXOS .....	347
6.7. Considerações sobre o Pós-Habilitação .....	390
7) CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	397
7.1 Alianças Estratégicas .....	399
7.2 Sobre a elaboração da LDB .....	401
7.3. Proposta de sumário para a Minuta da LDB .....	403
ANEXOS FINAIS .....	406

## **1. APRESENTAÇÃO**

O presente trabalho apresenta estudo sobre a formação de condutores no Brasil, pautado na legislação existente, e, a partir deste estudo, propõe um plano de ação com o objetivo de qualificar o processo educativo e melhorar a formação dos condutores.

O estudo tem como foco principal o processo de ensino-aprendizagem do condutor, assim todas as análises, comentários, observações e indicações realizadas em relação a outros aspectos das etapas de Habilitação objetivam compreender e apontar possíveis intervenções para qualificar o processo educativo.

Considera-se que este estudo representa a primeira ação, de muitas que deverão ocorrer, para que seja possível estabelecer um processo educativo para a formação de condutores que efetivamente contribua no conjunto de outras ações que devem ser assumidas pelo governo e sociedade brasileira, para a redução dos óbitos e sequelas por acidentes de trânsito no Brasil.

Considera-se que o presente estudo aponta a necessidade de aprofundamentos, pesquisas complementares e análise de trabalhos acadêmicos nacionais e internacionais, pois muitos são os pesquisadores, profissionais, universidades estudando o tema. A troca de experiências, o aprendizado e reflexões ocorridas nas últimas décadas devem servir de base para a continuidade deste trabalho. A realização destas atividades podem corroborar as indicações realizadas nos relatórios. Estes estudos devem ser considerados e visitados com o objetivo de que "não tenhamos que inventar a roda".

Desta forma este processo deverá ser construído a muitas mãos e para que efetivamente resulte em transformação. Interesses econômicos, políticos e corporativos devem ser superados por um bem maior: a defesa da vida!

Mas não é só, o produto final deste trabalho possa constituir-se em uma Lei de Diretrizes e Bases para a Formação do Condutor no Brasil, que certamente terá impacto não somente na forma como educamos nossos condutores, mas também na melhoria da segurança no trânsito do país.

## **2. METODOLOGIA**

O estudo considerou que o resultado do processo de Habilitação (aprendizagem) é fruto de uma ação coletiva e está diretamente relacionado às estruturas nas quais a prática educativa está inserida e, portanto, procurou lançar um olhar sobre:

- A aprendizagem do condutor – instrutores e examinadores;

- Os conteúdos, métodos, técnicas e exames aplicados:
- As instituições:
- O sistema ao qual pertence: seus valores e objetivos.

Foram estruturados 3 (três) grupos de análise:

- Habilitação
- Centros de Formação de Condutores
- Pós-Habilitação

Os itens analisados em cada bloco estão apresentados no quadro abaixo:

HABILIAÇÃO	CFCs	PÓS-HABILITAÇÃO
- Cadastro RENACH	- Competência	- Período de Permissão
- Avaliação Psicológica	- Requisitos para Credenciamento	- Curso de Reciclagem para Condutores Infratores
- Exame de Aptidão Física e Mental	- Classificação	- Cursos Especializados para Condutores de Veículos
- Curso Teórico-Técnico	- Regras Territoriais para Credenciamento	- Renovação da Habilitação para a Terceira Idade.
- Exame Teórico-Técnico	- Qualificação do CFC	
- Curso de Pré-prática de Direção - Simuladores	- Renovação Credenciamento	
- Curso de Prática de Direção	- Avaliação Contínua	
- Exame de Prática de Direção	- Estrutura Curricular	
	- Instrutores não vinculados aos CFC's	
	- Funcionamento	
	- Infrações e Penalidades	

Para realização do trabalho, foram adotados os seguintes passos de análise em relação aos 3 (três) grupos definidos:

- Estudo Analítico;
- Relatórios gerenciais;
- Estudos acadêmicos e artigos científicos;

Destacamos que há a necessidade de que alguns temas sejam analisados no âmbito de atuação dos Estados e que pesquisas internacionais sejam consideradas em estudos complementares.

#### **a. Estudo Analítico**

A análise da legislação existente em âmbito federal com foco no processo de ensino e aprendizagem oferecido atualmente tem como objetivo verificar os parâmetros, processos, procedimentos e mecanismos existentes para subsidiar a realização do processo educativo. As legislações não foram transcritas integralmente para o relatório. Apenas artigos e trechos referentes aos itens em questão. No início de cada relatório é possível verificar toda a legislação consultada e pesquisá-las na íntegra. Em alguns relatórios, trechos ou anexos das resoluções foram transcritos para melhor entendimento das ações propostas nos relatórios gerenciais.

#### **b. Relatórios Gerenciais**

Apresentam a situação atual de cada item analisado e trazem proposições de ações e intervenções na formação do condutor. Os relatórios gerenciais foram desenvolvidos com base na análise da legislação e dos estudos acadêmicos pesquisados, considerando-se que outros poderão ser acrescentados e /ou incluídos ao trabalho.

#### **c. Pesquisa de Estudos Acadêmicos e Artigos Científicos**

Verificação dos estudos desenvolvidos ou em desenvolvimento no Brasil e no mundo com o objetivo de subsidiar o aprofundamento do trabalho sobre o tema e identificar parceiros e possíveis caminhos para o processo de ensino aprendizagem do condutor no Brasil. Os artigos acadêmicos selecionados são apresentados com título, autores e resenhas. Contudo, não são todos os itens que estão acompanhados por artigos acadêmicos, ou por não terem sido encontrados, ou por não considerarmos pertinente apontarmos como referência os que encontramos. Estes estudos estão apresentados como anexo aos relatórios gerenciais.

#### **QUESTÕES INICIAIS QUE SUBSIDIARAM A ESCOLHA DA METODOLOGIA E A COMPOSIÇÃO DOS RELATÓRIOS:**

- Quais objetivos são estabelecidos para a formação de condutores no Brasil?
- Quais conceitos, valores, influências sofrem o processo de formação dos condutores?
- Quais as expectativas de quem faz a gestão do processo? Quais as expectativas de quem inicia o processo de Habilitação?
- Quais conteúdos devem ser ensinados e aprendidos?
- Quais experiências de aprendizagem devem vivenciar os alunos?
- Quais são o currículo, propostas pedagógicas e planos de aulas utilizados no processo de formação? Com que frequência são

revisados, atualizados e avaliados em função do resultado da formação do condutor?

- Quais são os parâmetros utilizados pelos instrutores, Diretores de Ensino, Centros de Formação de Condutores, Sistema Nacional de Trânsito para o desenvolvimento do processo educativo?
- Quais objetivos pretendem ser alcançados?
- Quais são os métodos de avaliação utilizados? Em que medida estão integrados ao processo educativos e contribuem efetivamente para o aprendizado do condutor? Em que medida acabam por interferir nos conteúdos e nos procedimentos adotados em cada etapa do processo de formação para a Habilitação?
- Quais os mecanismos são utilizados para o acompanhamento dos resultados - propostas de formação continuada do conjunto dos profissionais que atuam no processo?
- Quais são os instrumentos de fiscalização considerando que todo o processo está baseado em legislações?

Os relatórios gerenciais foram estruturados com base na ferramenta de gestão 5W2H, procurando estabelecer as atividades que podem ser desenvolvidas para o processo de formação de condutores. A utilização deste modelo de relatório deve estar alicerçada em:

- Atuar sobre a causa dos problemas e não sobre seus efeitos;
- Analisar possíveis efeitos colaterais podendo tomar outras ações para saná-los;
- Propor diferentes soluções para os problemas, considerando custos, viabilidade real em relação à eficácia da solução.

O quadro, a seguir, demonstra a estrutura dos relatórios e o significado de cada item que o compõe.

<b>ESTRATÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>		<b>Quanto?</b>	
<b>Por que será feito?</b> <b>Justificativa, resultado que se espera.</b>		Quanto custará para fazer?	
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O que?</b>			
<b>Quais etapas e ações.</b>			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quando?</b>
<b>Como será feito (o método).</b>	Quem realizará a ação (responsáveis)	Em que local será realizada.	Quando a ação será realizada (tempo).

Em relação a alguns temas, outras pesquisas e observações foram realizadas e estão apresentadas, em anexo, em cada relatório gerencial como, por exemplo:

- Pesquisas referentes a notícias veiculadas em jornais, rádios, TV e internet;
- Blogs de especialistas do tema;
- Processos e consultas públicas sobre o tema; e
- Outros.

Pesquisas internacionais e análises das legislações estaduais devem completar este trabalho. Na ocasião da finalização deste relatório as informações fornecidas sobre estes dois itens não foram suficientes para a elaboração de análises (ver relatório sobre as informações internacionais anexo ao final do documento). Sugerimos a retomada destas ações com o propósito de corroborar as indicações geradas nos relatórios gerenciais.

### **3. CARACTERIZAÇÃO E FUNDAMENTAÇÃO DOS GRUPOS DE ANÁLISE**

O Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões causadas pelo Trânsito, publicado em 2006 pela Organização Mundial da Saúde, apresenta um conjunto de fatores que influencia a exposição ao risco de lesões causadas pelo trânsito. Razões sociais, políticas e econômicas fazem que a movimentação de pessoas e bens seja necessária, gerando a necessidade de transporte e, dessa forma, o risco de colisões no trânsito.

Segundo o relatório, são muitos os fatores que influenciam a exposição ao risco, a ocorrência de acidentes e a sua severidade. Deve-se considerar que é possível que o risco não seja completamente eliminado, mas é possível diminuir a intensidade, as consequências e a exposição ao risco de lesão grave.

Entre os fatores apontados pelo relatório destacam-se o crescimento do número de veículos motores, o crescimento substancial dos veículos motorizados de duas rodas, a vulnerabilidade dos pedestres e ciclistas e a pouca atenção as suas necessidades, os fatores demográficos observando-se em especial crianças, jovens e idosos, o planejamento do transporte, das redes viárias e do uso do solo, a escolha e uso de modos menos seguros de transporte, sendo o rodoviário aquele que apresenta o maior risco em razão da variação de fatores que o influenciam - variados meios de transporte utilizados, a infraestrutura e composição do trânsito.

Se olharmos estes fatores isoladamente, tendemos a intervir em apenas uma causa. Fatores como comportamento humano, infra estruturais, veiculares e contextuais acabam sendo olhados de forma fragmentada. Se

por um lado esse olhar pode facilitar a intervenção por quem toma as decisões, pois reduz a necessidade de negociação e coordenação entre vários atores; por outro, perde-se a oportunidade do olhar multidisciplinar, que permite ações integradas e, ao mesmo tempo, a influência de um fator sobre o outro pode gerar medidas mais apropriadas nas abordagens de segurança no trânsito.

Sendo assim, fatores socioeconômicos, políticos e culturais devem ser considerados para a proposição de intervenções, uma vez que interferem diretamente na educação do condutor. Pesquisas comprovam que inúmeros fatores determinam as escolhas e comportamentos dos condutores, bem como influenciam diretamente no envolvimento em acidentes.

Estudos realizados nas últimas décadas destacam a importância de se estabelecer processos pedagógicos e metodologias para a educação do condutor que englobem não somente os aspectos das competências e habilidades, mas também os aspectos de sua formação geral, que podem influir decisivamente em suas escolhas e na exposição ao risco e, por fim, no envolvimento em acidentes.

Não significa atribuir à formação do condutor a única e exclusiva responsabilidade pelo alto índice de lesões causadas pelo trânsito, mas considerar a qualificação permanente do processo educativo uma das intervenções essenciais à mudança desse quadro conforme exposto anteriormente.

Qual currículo e quais processos pedagógicos são necessários estabelecer para a formação do condutor no Brasil?

### **O que? Por quê? Para quê? Para quem? Como? e quando ensinar?**

A partir da reflexão sobre o exposto se optou por organizar o estudo em três (3) grupos para facilitar, ao mesmo tempo, as análises e as proposições de intervenções.

#### **1) Habilitação**

O olhar lançado para o bloco "Habilitação" buscou analisar o processo pelo qual passa o candidato à Habilitação em todas as suas etapas:

- Cadastro RENACH/BINCO-BCA Avançado;
- Avaliação Psicológica;
- Exame de Aptidão Física e Mental;
- Curso Teórico-Técnico;
- Exame Teórico-Técnico;
- Curso Pré-prática de Direção – Simuladores;
- Curso de Prática de Direção;
- Exame de Prática de Direção.

O estudo em relação às etapas do processo de Habilitação buscou:

- Identificar as características de cada etapa e suas especificidades;
- Identificar a interferência e/ou a inter-relação entre cada uma delas no processo de formação;
- Identificar a existência de metodologia e concepção pedagógica estabelecidas para as etapas de formação;
- Analisar a utilização de recursos pedagógicos e tecnológicos utilizados em cada etapa de formação.
- Analisar a coerência entre o aprendizado proposto e as avaliações e exames realizados.

Ainda foram analisados os impactos da Avaliação Psicológica e Exame de Aptidão Físico e Mental na formação do condutor.

Em relação ao Cadastro RENACH (Registro Nacional de Carteira de Habilitação) e ao BINCO (Base de Índice Nacional de Condutores), foram analisados principalmente, os impactos da criação de um banco de dados nacional que possa constituir uma ferramenta de gestão, fiscalização e aprimoramento do processo de formação.

## **2) Centros de Formação de Condutores**

O olhar lançado para o bloco "CFCs" buscou analisar o estabelecido na legislação quanto à caracterização da instituição como sendo uma instituição de ensino. Compreendeu a análise os seguintes itens:

- Competência;
- Requisitos para Credenciamento;
- Classificação;
- Regras Territoriais para Credenciamento;
- Qualificação do CFC;
- Renovação Credenciamento;
- Avaliação Contínua;
- Estrutura Curricular;
- Instrutores não vinculados aos CFC's;
- Funcionamento;
- Infrações e Penalidades;

Os estudos consideraram as exigências existentes na legislação em relação ao processo pedagógico, desenvolvido pelos CFCs, buscando estabelecer a caracterização como instituição de ensino e analisando os instrumentos existentes em relação ao processo de ensino-aprendizagem.

Também foram analisados os processos de avaliação propostos, seus possíveis impactos na realidade de formação existente hoje e a necessidade de ampliação e estabelecimentos de outros parâmetros para estes processos.

### **3) Pós-Habilitação**

O olhar lançado para o bloco “Pós-Habilitação” teve como principal propósito analisar qual é o acompanhamento, as oportunidades de manter uma formação e avaliação continuada dos condutores, como também verificar as necessidades de aprofundamento na formação para os cursos especializados.

Destacamos que este item merece atenção posterior com análise dos conteúdos e especificidades de cada curso, em razão de outros fatores que interferem neste item como os trabalhistas, de segurança, entre outros.

Compreendeu a análise os itens:

- Período de Permissão;
- Curso de Reciclagem para Condutores Infratores;
- Renovação da Habilitação;
- Renovação da Habilitação para a Terceira Idade;
- Adição e mudança de categoria;
- Cursos Especializados para Condutores de Veículos;

Destaca-se um olhar especial para a Reciclagem de Condutores Infratores e Renovação da Habilitação na Terceira Idade.

## HABILITAÇÃO

### 4. VOLUME 1 – HABILITAÇÃO

- 4.1. Cadastro RENACH/BINCO-BCA Avançado
- 4.2. Avaliação Psicológica
- 4.3. Exame de Aptidão Física e Mental
- 4.4. Curso Técnico Teórico
- 4.5. Exame Técnico Teórico
- 4.6. Pré-prática – Simuladores de Direção
- 4.7. Curso de Prática de Direção
- 4.8. Exame de Prática de Direção
- 4.9. Considerações sobre a Habilitação

#### 4.1. Cadastro RENACH/BINCO – BCA Avançado

##### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

*Leis e Decretos	Resoluções Principais	Resoluções complementares a 168/04
- Decreto 237/67 - Lei 9.503/97 (CTB): artigos 19; 140;147;159;290	168/2004 192/2006 425/2012	169/05; 222/07, 285/08; 347/10; 360/10; 409/2012; 413/2012; 413/2012; 422/12; 423/12; 435/13; 444/13; 474/14

#### CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – CTB

##### Artigo 19, incisos VI, VII e VIII

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

##### Artigo 140 – Informações do candidato à habilitação no RENACH:

A Habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à Habilitação serão cadastradas no RENACH.

## HABILITAÇÃO

### **Artigo 147 – Registro dos resultados dos exames no RENACH:**

O candidato à Habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I – de aptidão física e mental;

II – (VETADO);

III – escrito, sobre legislação de trânsito;

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

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

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998)

### **Artigo 159 – Registro da CNH no RENACH**

A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterà fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.

§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.

### **Artigo 290 - & Único – Registro no RENACH das penalidades, após apreciação do recurso**

A apreciação do recurso previsto no art. 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

**Resoluções sobre o RENACH e BINCO****Resolução 168/2004 – Sobre a expedição do documento de Habilitação**

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.

Nesta resolução os temas RENACH e BINCO estão previstos nos artigos 35 e 41. Vejamos:

**Art. 35. O documento de Habilitação terá 2 (dois) números de identificação nacional e 1 (um) número de identificação estadual, que são:**

I – o primeiro número de identificação nacional - Registro Nacional, será gerado pelo sistema informatizado da Base de Índice Nacional de Condutores - BINCO, composto de 9 (nove) caracteres mais 2 (dois) dígitos verificadores de segurança, sendo único para cada condutor e o acompanhará durante toda a sua existência como condutor não sendo permitida a sua reutilização para outro condutor.

II – o segundo número de identificação nacional – (Número do Espelho da CNH) será formado por 8 (oito) caracteres mais 1 (um) dígito verificador de segurança, autorizado e controlado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, e identificará cada espelho de CNH expedida;

III – o número de identificação estadual será o número do formulário RENACH, documento de coleta de dados do candidato/conductor gerado a cada serviço, composto, obrigatoriamente, por 11 (onze) caracteres, sendo as duas primeiras posições formadas pela sigla da Unidade de Federação expedidora, facultada a utilização da última posição como dígito verificador de segurança.

§1º O número do formulário RENACH identificará a Unidade da Federação onde o condutor foi habilitado ou realizou alterações de dados no seu prontuário pela última vez.

§2º O Formulário RENACH que dá origem às informações na BINCO e autorização para a impressão da CNH, deverá ficar arquivado em segurança, no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

## HABILITAÇÃO

Art. 41. A Base de Índice Nacional de Condutores – BINCO – conterà um arquivo de dados onde será registrada toda e qualquer restrição ao direito de dirigir e de obtenção da ACC e da CNH, que será atualizado pelos órgãos ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal.

§1º O condutor, que for penalizado com a suspensão ou cassação do direito de dirigir, terá o seu registro bloqueado pelo mesmo prazo da penalidade.

§2º O Registro Nacional do condutor de que trata o artigo 35, que teve cassado o direito de dirigir, será desbloqueado e mantido, quando da sua reabilitação.

§3º A suspensão do direito de dirigir ou a proibição de se obter a Habilitação, imputada pelo Poder Judiciário, será registrada na BINCO.

### **Alterações da Resolução 168 que interferem de alguma forma nos procedimentos e utilização do RENACH/BINCO:**

- **169/05, de 17/03/2005** - destaque para o artigo 40 – institui modelo único de Habilitação;
- “Art 40 A. O CONTRAN definirá, no prazo máximo de noventa dias da data publicação desta resolução, regulamentação especificando modelo único do documento de ACC, Permissão para Dirigir e CNH”;
- **222/07, de 11/01/2007** - Trata sobre o recadastramento das entidades credenciadas para ministrar cursos de especialização e renovação;
- **285/08, de 29/07/2008** - Trata sobre os cursos para Habilitação de condutores de veículos automotores);
- **347/10, de 29/04/2010** - Altera o art. 13 sobre carga horária para realização do Exame de Prática de Direção Veicular;
- **360/10 de 29/09/10** – Revoga as Resoluções Contran 193/06, 345/10 e art. 29, 30, 31 e 32 da Resolução nº 168, trata especificamente da Habilitação do candidato ou condutor estrangeiro para direção de veículos em território nacional. **O RENACH tem destaque.**
- **409/2012, de 02/08/2012** - Altera o caput Art. 1º Altera o caput do art. 33 da Resolução nº 168/2004 que passa a incluir os cursos especializados a condutores habilitados também para motofretistas;
- **413/2012, de 09/08/2012** Trata das homologações para os cursos de renovação e/ou reciclagem de condutores na forma do anexo III e/ou IV da resolução 168/2004;
- **422/2012, de 27/11/12** - Trata da nova estrutura curricular do curso teórico-técnico para formação de condutor categoria “B”. Alterou a

carga horária para 50 (cinquenta) horas aula. Dita que a simulação de prática de direção deve ter 5 (cinco) horas de 30 (trinta) minutos com intervalos de 30 (trinta) minutos.

- **423/12 de 27/11/12** - Trata de procedimentos de credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas voltadas ao aprendizado de candidatos e condutores, e dá outras providências.
- **435/13 de 20/02/13** - alterou o § 8º do art. 33 e os itens 1.1.1, 1.1.2.6 e 1.1.2.7. do anexo II da resolução 168.
- **444/13 de 26/06/13** - prorrogou a exigência do uso de simulador para até 31 de Dezembro de 2013 e aponta que as aulas realizadas no simulador de direção serão ministradas após o início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV. Vejamos:
  - 1.1.2.6 - aulas simuladores de 5h30m.
  - 1.1.2.7 - a cada aula ministrada preverá 10 situações que retratam normas gerais de circulação e conduta.
- **473/14 de 11/02/14** - Incluiu os §§ 10 e 11 no artigo 33, alterou os itens 1.1.2.6 e 1.1.2.10 e incluiu o item 1.1.2.10-A no anexo II da resolução 168, incluiu o artigo 43C.

## RESOLUÇÃO

### **192/2006, de 30/03/2006 – em especial o art. 2º**

A Resolução regulamenta a expedição do documento único da Carteira Nacional de Habilitação, com novo layout e requisitos de segurança. Prevendo no artigo 2º:

Art. 2º **Caberá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, criar e disciplinar o uso do formulário Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH**, destinado à coleta de dados dos candidatos à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, renovação, adição e mudança de categoria, bem como determinar aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, a sua utilização.

§ 1º O preenchimento dos formulários com o resultado do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica é de responsabilidade das entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º As informações prestadas pelo candidato são de sua responsabilidade.

Art. 3º Para fins desta Resolução considera-se candidato a pessoa que se submete ao exame de aptidão física e mental e/ou à avaliação psicológica

## HABILITAÇÃO

para a obtenção da ACC, da CNH, renovação, adição ou mudança de categoria.

Parágrafo Único. Ficam dispensados da realização dos exames previstos no caput deste artigo, os candidatos que se enquadrem no § 5º do Artigo 148 do CTB.

### **425/2012, de 27/11/2012 – em especial o art. 2º**

Trata do exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

### **Sendo que no artigo 2º, há destaque para o RENACH:**

Art. 2º Caberá ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, criar e disciplinar o uso do formulário Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, destinado à coleta de dados dos candidatos à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, renovação, adição e mudança de categoria, bem como determinar aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, a sua utilização.

§ 1º O preenchimento dos formulários com o resultado do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica é de responsabilidade das entidades credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º As informações prestadas pelo candidato são de sua responsabilidade.

Art. 3º Para fins desta Resolução considera-se candidato a pessoa que se submete ao exame de aptidão física e mental e/ou à avaliação psicológica para a obtenção da ACC, da CNH, renovação, adição ou mudança de categoria.

Parágrafo Único. Ficam dispensados da realização dos exames previstos no caput deste artigo, os candidatos que se enquadrem no § 5º do Artigo 148 do CTB.

**RELATÓRIO GERENCIAL****HABILITAÇÃO****TEMA: RENACH/BINCO – BCA Avançado****DATA: 24 de maio de 2014**

**RENACH** – Registro Nacional de Carteira de Habilitação. (é a interligação de todos os DETRANs numa só rede de controle de informações de condutores).

**BINCO**– Base de Índice Nacional de Condutores.

Conceito - O Registro Nacional de Carteira de Habilitação, instituído pelo Decreto n. 237/67 e disciplinado pela Resolução n.º 765/93-do CONTRAN, onde criou o novo modelo de Carteira Nacional de Habilitação tendo como fator preponderante a segurança, o combate aos documentos com vícios de origem e a facilitar a identificação de documentos falsos, falsificados ou adulterados, criando condições fundamentais e credibilidade como organizador do cadastro nacional de condutores, disponibilizando informações instantaneamente e tornando mais ágil a transferência de registro de condutores e candidatos via sistema, extinguindo a certidão de prontuário, ou seja, a exigência de papel nas transferências e acima de tudo coibindo definitivamente que um candidato tenha mais de um cadastro ou que um condutor se habilite mais de uma vez em qualquer unidade da federação.

Como funciona - O candidato à permissão é cadastrado junto ao DETRAN, que por sua vez faz a inclusão junto a BINCO "online", quando da solicitação do serviço, onde é gerado o número do processo e o número do formulário RENACH, que o acompanhará no processo e posteriormente é impresso na CNH, sendo este alterado no ato da solicitação de qualquer serviço que venha ser emitida uma nova CNH. O número do registro da CNH só acontecerá quando da emissão da mesma, sendo o número impresso com 09 (nove) dígitos mais 02 (dois) dígitos verificador. No caso de CNH da sistemática antiga, faz-se o mesmo procedimento para inclusão na BINCO, apenas o número de registro PGU de 09 (nove) dígitos e 01 (um) dígito verificador, é transformado num novo registro com 09 (nove) dígitos e 02 (dois) dígitos verificador.

## HABILITAÇÃO

ESTRATÉGICO			
Por quê?		Quanto?	
<p>Propor a utilização das informações geradas pelo RENACH/BINCO como ferramenta de gestão do processo de formação do condutor.</p>		<p>Investimento necessário para implantar, os relatórios indicados e os procedimentos definidos a partir deles.</p> <p>Podem ocorrer investimentos no âmbito federal e estadual.</p>	
GERENCIAL			
O que?			
<p>1. Analisar a disponibilidade, o funcionamento e o potencial do RENACH/BINCO, com o objetivo de produzir relatórios gerenciais, relatórios de perfil do condutor, entre outras informações que permitam a definição de ações destinadas à qualificação da formação do condutor.</p>			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando
<p>1. Verificação dos relatórios gerados hoje pelo BINCO - BCA Ampliada;</p> <p>2. Proposição de ações, a partir dos relatórios existentes;</p>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN</p> <p><b>Colaboração:</b> ONSV, Câmaras Temáticas, DETRANs, CFM, CFP, CFCs</p>	<p>Âmbito Nacional</p>	<p>2015</p>
<p>3. Proposição de relatórios a serem incluídos caso seja necessário;</p> <p>4. Estudos e contratações necessárias para a geração de outros produtos (inclusão de novos relatórios, informações etc.);</p> <p>5. Definições das ações a serem realizadas, a partir das informações geradas pelos novos relatórios.</p>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN SERPRO</p> <p><b>Colaboração:</b> ONSV, Câmaras Temáticas, DETRANs, CFM, CFP, CFCs</p>	<p>Âmbito Nacional</p>	<p>2016</p>

**ANÁLISE GERENCIAL**

O **RENACH/BINCO** é importante instrumento para qualificação, aprimoramento, fiscalização e gestão do processo de formação de condutores no país.

É preciso conhecer claramente o que já existe e como ocorrem os processos. Entender os diferentes procedimentos levará a uma análise mais eficaz da confiabilidade das informações e da projeção de ações a partir delas. Indicamos a análise dos documentos:

- RENACH - Manual do Usuário - Ministério das Cidades
- RENACH - Aperfeiçoamento – DETRAN/GO

Os documentos acima apresentam os procedimentos para o uso do BINCO. Citamos que podem existir outros complementares ou similares e destacamos ter havido dificuldade de acesso a estes documentos durante a realização da pesquisa.

Indicamos também a verificação de como ocorre a realização do Cadastro e a Alimentação do BINCO em cada DETRAN, no que diz respeito aos procedimentos estabelecidos e em relação ao recursos e estruturas necessárias a sua execução.

Fundamentalmente é necessário entender os interesses envolvidos no processo e a quantidade de atores que interferem para o resultado.

Uma vez que a base de dados já existe os passos essenciais são:

- Conhecer dados e informações que a base é capaz de gerar;
- Analisar com maior profundidade como é possível utilizá-la e, se é possível e necessário, aprimorá-la;
- Decidir pela utilização – fazer o processo acontecer.

**A utilização das informações geradas podem promover inúmeras ações:**

1) Contribuir para aprimorar o processo de Habilitação produzindo relatórios gerenciais que permitam melhorar a fiscalização e qualificação em todos os níveis e etapas:

- Instrutores;
- Examinadores;
- Diretores Gerais e de Ensino;
- CFCs;
- Psicólogos;
- Médicos.

**Exemplo:** A análise do perfil dos condutores habilitados em um determinado CFC (tipo de infrações cometidas, reincidências etc.) pode gerar dados para a indicação da necessidade de qualificação dos instrutores, revisão de conteúdos e abordagens pedagógicas etc. Essa análise de perfil dos condutores habilitados pode ser realizada em relação a cada item supracitado com o objetivo de apontar as correções e melhorias.

2) Utilizar as informações geradas para pesquisas, estudos e propostas de ações que qualifiquem o processo de Habilitação:

- Melhorias de procedimentos;
- Revisão e aprimoramento dos conteúdos e estratégias de ensino-aprendizagem para formação e reciclagem de condutores;
- Avaliação e capacitação de instrutores e examinadores;
- Credenciamento e qualificação de psicólogos e médicos peritos;
- Orientação ao instrutor para o curso de reciclagem;
- Informação aos psicólogos e médicos peritos para Avaliação Psicológica e Físico-Mental;
- Realização de Auditorias e Fiscalização dos CFCs e demais envolvidos no processo de Habilitação.

### **QUESTÕES QUE DEVEM SER LEVANTADAS:**

#### **- PARA OS DETRANS:**

- a) Como são aplicados os procedimentos de alimentação dos dados de cada Estado? .
- b) Todos os Estados estão com estruturas e processos similares?
- c) Quem lança as informações no cadastro?
- d) Qual a periodicidade?

#### **- PARA O DENATRAN:**

- a) Quais relatórios podem ser gerados pelo BINCO – BCA – Avançado?
- b) Havendo necessidade é possível realizar melhorias para qualificar as informações existentes hoje?

Outros custos que devem ser considerados em função das necessidades de implementações não existentes:

- Custo de implantação do SISTEMA - DENATRAN;
- Custos de implantação do SISTEMA e Recursos Humanos nos DETRANS;

- Custo para análise do SISTEMA existente e inclusão de relatórios e informações que ainda não fazem parte do banco de dados.
- Custos para adequação dos DETRANS que não estão atuando de acordo com os procedimentos estabelecidos.

Esta análise deve contribuir para verificar se os prazos estabelecidos são adequados para a execução das ações propostas.

Entre outros apontamentos, podemos destacar benefícios para:

1. Garantir a eficácia do sistema, evitar fraudes melhorando a qualidade da informação e fazendo melhor uso para a fundamentação de políticas públicas;
2. Facilitar acesso às informações sobre o histórico das ações dos condutores;
3. Garantir que condutores estrangeiros sejam autuados e cobrados por infrações cometidas em solo brasileiro;
4. Gerar dados sobre perfil dos condutores e utilizá-los na formação, qualificação e reciclagem;
5. Gerar relatórios que subsidiem a formulação de ações voltadas à formação do condutor para a redução dos acidentes de trânsito;
6. Gerar relatórios analíticos que permitam qualificar o processo de Habilitação em todos os seus níveis e etapas;
7. Garantir acesso fácil à consulta do RENACH para os órgãos do sistema e, também, para o cidadão, em âmbito nacional.

## CONCLUSÃO

Em um país com dimensões continentais como o Brasil a criação de mecanismos de auditoria e fiscalização de um processo tão importante para a segurança viária como a formação do condutor pode representar um avanço para a gestão pública como também um grande passo para a utilização da tecnologia como ferramenta de gestão. Pode representar ganhos de tempo, melhoria da utilização de recursos humanos e ações mais eficazes no controle e qualificação permanente do processo de Habilitação.

Entre os aspectos que devem ser considerados na confiabilidade das informações do Renach, está o fato do Brasil não contar com um cadastro nacional unificado para a emissão de carteiras de identidade, por exemplo. O que permite que cidadãos tenham ou possam tirar diversos documentos em Estados diferentes. Exemplo esclarecedor sobre a questão pode ser dado pela matéria publicada na Folha de São Paulo, quando um repórter daquele Jornal, em outubro/2013, conseguiu tirar nove RGs (Registro Geral) com o mesmo nome nos Estados AL, ES, MS, PB, RN, AC, RO, RS E MG. O mesmo

## HABILITAÇÃO

se aplica à questão dos registros penais, pois também não existe cadastro unificado no Sistema Judiciário. Em que se pese a inclusão do CPF, que melhora bastante o controle, a medida ainda não impede totalmente as possibilidades de fraudes.

Não há dúvida que a melhoria e qualificação de toda a gestão do processo de formação dos condutores têm no aprofundamento do uso das informações do RENACH um caminho obrigatório. Entretanto, há um potencial ainda a ser desvendado com a necessária redefinição dos contornos que a ferramenta pode oferecer.

Em síntese é determinante avançar no uso do Renach/Binco, potencializando o seu funcionamento, bem como no aprofundamento do sistema para o aperfeiçoamento de todas as etapas da formação, dos atores envolvidos, dos resultados alcançados, das metodologias aplicadas; enfim, de todo o processo.

## **ANEXOS**

### **ANEXO I**

#### **TRABALHOS ACADÊMICOS**

##### **1) A tecnologia da informação como propiciadora de processos de governo eletrônico: o caso do DETRAN-RJ.**

Artigo que analisa como a Tecnologia da Informação pode ser usada como propiciadora de transformação de processos produtivos associados às atividades de órgãos governamentais. Dá uma visão geral do RENACH em relação ao sistema para Habilitação e renovações.

**Fonte:** [http://www.read.ea.ufrgs.br/edicoes/pdf/artigo\\_65.pdf](http://www.read.ea.ufrgs.br/edicoes/pdf/artigo_65.pdf)

### ANEXO II

#### DEFINIÇÕES

##### **Da Criação/Implantação do Cadastro Nacional**

Instituído há 47 anos pelo Decreto 237/67 de 28/02/67, no Governo de Castello Branco, primeiro presidente do Governo Militar, o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH) está previsto no artigo 8º, Inciso II, como competência e atribuição do Denatran.

Grande parte do Decreto 237/67 foi revogado pela Lei 9.503/97 (CTB), destacando-se como exceções aos artigos 7º que cria o Denatran e 8º que define suas competências e atribuições, entre elas o Renach.

Vale destacar, também, que o CTB, em diversos artigos citados abaixo, prevê o RENACH, que só foi efetivamente implantado/regulamentado com a Resolução 168/2004, de 14/12/2004 - (artigos 35 e 41) - Renach e Binco; e Resolução 192/2006, de 30/03/2006 - (artigo 2º) - com a Regulamentação da Carteira Nacional de Habilitação, com novo layout e requisitos de segurança em todo país.

---

#### **RENACH/BINCO**

**RENACH** - É o Registro Nacional de Carteira de Habilitação. É um grande banco de dados que registra toda a vida do condutor, desde o seu "nascimento" como candidato até a sua Habilitação, controlando as mudanças de categoria, imposições de penalidades, suspensões do direito de dirigir e ainda mudança de domicílio e transferência de Estado. O RENACH controla ainda a emissão da CNH e da PID (Permissão Internacional para Dirigir), que é o documento necessário para que um brasileiro possa dirigir no exterior (nos países signatários da Convenção de Viena). O RENACH possui uma arquitetura de bases distribuídas, composto de uma base nacional (DENATRAN) e das bases estaduais (DETRAN). Todas estas bases estão integradas e em comunicação constante.

O RENACH tem bases distribuídas como o DENATRAN e das bases estaduais DETRAN. Todas essas são bases integradas com comunicação e envio de dados constantes.

***(Definição do site do Denatran).***

---

#### **BINCO – Base do Índice Nacional de Condutores**

Banco/Arquivo de dados onde está registrada toda e qualquer restrição ao direito de dirigir e de obtenção da ACC (Autorização para Conduzir)

Ciclomotor) e da CNH, que é atualizado pelos órgãos ou entidade executivos de trânsito do Estado e do Distrito Federal.

### **Das Vantagens e Avanços do Cadastro**

- O Novo modelo de Carteira Nacional de Habilitação/Renach/Binco podem contribuir para ampliação da segurança, com o combate aos documentos com vícios de origem e facilitar a identificação de documentos falsos, falsificados ou adulterados;
- Criar condições fundamentais e credibilidade como organizador do cadastro nacional de condutores;
- Disponibilizar informações instantaneamente e agilizar a transferência de registro de condutores e candidatos via sistema;
- Extinguir a certidão de prontuário, ou seja, a exigência de papel nas transferências e acima de tudo coibindo definitivamente que um candidato tenha mais de um cadastro ou que um condutor se habilite mais de uma vez em qualquer unidade da federação;
- Contribuir com a redução da impunidade dos motoristas infratores.

### **Disponibilidade e Funcionamento**

- Verificar se um candidato à Habilitação não possui impedimentos legais ou se o mesmo já não é candidato ou condutor em outra UF;
- Registrar os resultados dos exames e identificar os examinadores;
- Controlar a emissão da CNH, atribuindo o número de registro ou confirmando, no caso de condutor já habilitado;
- Manter a fidedignidade das informações nas bases estaduais, na base índice e no banco de imagens;
- Armazenar todas as penalidades aplicadas, pontuação, suspensão ou cassação do direito de dirigir;
- Possibilitar a transferência de registro de condutores de uma unidade da federação para outra, via sistema, de maneira rápida, sem papéis e sem intermediários.

**ANEXO III**

**MATÉRIAS**

**18/12/2013 - Motoristas estrangeiros que não pagam multas de trânsito deixam prejuízo milionário:**

A maioria dos motoristas que circula nas regiões de fronteira sai do Brasil sem pagar suas multas. A dívida em Foz do Iguaçu com essas infrações não quitadas passa de R\$ 10 milhões e no Rio Grande do Sul, ultrapassa R\$ 20 milhões.

**Fonte:** <http://globov.globo.com/rede-globo/bom-dia-brasil/v/motoristas-estrangeiros-que-nao-pagam-multas-de-transito-deixam-prejuizo-milionario/3025855/>

---

**Motorista estrangeiro multado no Brasil poderá deixar o país sem pagamento imediato:**

A Superintendência da Polícia Rodoviária Federal não poderá impedir a saída do país de veículos estrangeiros que tenham sido multados em território nacional, caso seu responsável voluntariamente não recolha o valor da autuação. A decisão liminar do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) atribui efeito suspensivo ao recurso de apelação interposto pelo Ministério Público Federal. No entender do MPF, o impedimento da saída pelo não pagamento da multa viola a Constituição Federal e a legislação comum, tanto no que diz respeito à administração pública quanto aos direitos individuais.

Caberá à autoridade policial, segundo a decisão judicial, lavrar auto de infração, comunicando da possibilidade do pagamento ao sair do Brasil ou a interposição de recurso. Caso as multas não sejam pagas, após esgotados os prazos de defesa, esses dados deverão ser enviados ao Departamento de Polícia Federal, que efetuará o controle do ingresso dos estrangeiros junto às aduanas existentes no Estado, quando do retorno dos mesmos.

De acordo com o procurador da República José Alexandre Pinto Nunes, o Ministério Público Federal, no recurso, baseou sua fundamentação em dois pontos principais: no princípio da reciprocidade, previsto nos artigos 139, parágrafo único e 260, parágrafo quarto, do Código de Trânsito Brasileiro, e no direito à ampla defesa e ao contraditório. De acordo com o Ministério Público Federal, "o motorista estrangeiro, quando da autuação, deverá ser orientado acerca da possibilidade de pagar ou recorrer. Confirmada a autuação por infração de trânsito, que origine em pena de multa, e caso não haja o pagamento pelo estrangeiro infrator, ai sim, é legítima a proibição de seu novo ingresso no país".

Segundo a decisão da desembargadora do TRF-4 Marga Tessler, a medida deverá ser mantida até o julgamento definitivo da ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal.

Assessoria de Comunicação - Procuradoria da República no Rio Grande do Sul

Tel.: (51) 3284.7370 - E-mail: [asscom@prrs.mpf.gov.br](mailto:asscom@prrs.mpf.gov.br)

**Fonte:** [http://noticias.pgr.mpf.mp.br/noticias/noticias-do-site/copy\\_of\\_geral/motorista-estrangeiro-multado-no-brasil-podera-deixar-o-pais-sem-o-pagamento-imediato](http://noticias.pgr.mpf.mp.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_geral/motorista-estrangeiro-multado-no-brasil-podera-deixar-o-pais-sem-o-pagamento-imediato)

### ANEXO IV

#### CRÍTICAS AO RENACH

**PGU** – são as carteiras de Habilitação antigas, sem foto. A Resolução 276 do Conselho Nacional de Trânsito, de 24/04/2008, que estabelecia procedimentos para o cadastramento das carteiras de Habilitação antigas, sem foto, as chamadas PGU (Prontuário Geral Único) foram suspensas pela deliberação número 71 do Contran, publicada em 22 de dezembro de 2013. Com a suspensão, o portador de PGU que perder o prazo de renovação do documento não corre mais o risco de ter a carteira de Habilitação extinta: a renovação poderá ser feita normalmente, a qualquer tempo, e não será mais necessário que o condutor reinicie o processo de Habilitação, como determinava a 276. A Resolução 276 estabelecia que os portadores de PGU que não renovassem o documento dentro do prazo regulamentar de 30 dias após o vencimento – ou no mínimo fossem cadastrados pelo órgão de trânsito – teriam a carteira de Habilitação extinta. Isso os obrigaria a procurar um Centro de Formação de Condutores e reiniciar todo o processo de aprendizagem, como se nunca houvessem sido habilitados.

A Deliberação 71, DE 22/12/2008 foi baseada em decisão judicial emitida liminarmente pela 22ª Vara Federal de Minas Gerais, em ação civil pública que questionava os termos da Resolução 276.

---

#### Duplicidade de PGU

##### 1. Por que ocorre?

Ocorre porque há um outro condutor utilizando o mesmo número de PGU.

##### 2. Que órgão está oferecendo o bloqueio/restrrição?

O bloqueio/restrrição foi colocado pelo DENATRAN/SERPRO.

##### 3. Como resolver?

Protocolizar a Gerência, solicitando regularização da CNH junto ao DENATRAN.

##### 4. Como é o procedimento adotado pela Gerência de RENAVAL e RENACH?

- a. Se condutor originário de Goiás, a Gerência analisará os registros primitivos do condutor e, sendo regulares, solicitará a regularização junto ao DENATRAN;
- b. Se CNH originária de outro Estado e transferida para Goiás, a Gerência solicitará ao Estado de origem informações sobre os seus

registros, como também solicitará providências do seu Estado de origem junto ao DENATRAN. Como o procedimento é demorado, e não temos como exigir resposta rápida, sugerimos ao condutor que busque solução diretamente em seu Estado de origem;

- c. Se a CNH originária de outro Estado - não transferida para Goiás, você deve dirigir-se ao seu Estado de origem.

#### **5. E se eu não concordar com o bloqueio, como impetrar ação judicial?**

A ação judicial deve ser impetrada perante à Justiça Federal, esfera competente para apreciar litígios em que a União (DENATRAN) é parte.

#### **6. E se eu não possuir recursos para custear o processo?**

Procure a Defensoria Pública da União, localizado na Rua 22, nº 305 - Quadra G 10, Lote 36 - Setor Oeste.

#### **7. E se a minha CNH foi obtida de maneira irregular?**

Não há alternativa: você deve solicitar o cancelamento de sua CNH irregular e submeter-se a novo processo de Habilitação.

#### **8. Qual a previsão de solução do meu problema?**

- a. Se condutor de Goiás, de 30 a 45 dias. Desses, apenas 5 dias tramitam em Goiás e o restante no DENATRAN.
- b. Se o condutor tiver CNH de outro Estado: sem previsão, por depender de solução de outro Estado.

---

### **Inclusão de PGU pelo DENATRAN**

#### **1. Por que ocorre?**

Porque o DENATRAN avocou (chamou para si) a tarefa de autorizar a inclusão no RENACH, caso a caso, dos condutores PGU (CNH sem foto).

#### **2. Que órgão está oferecendo o bloqueio/restrição?**

O bloqueio/restrição foi colocado pelo DENATRAN/SERPRO.

#### **3. Como resolver?**

Protocolizar a Gerência, solicitando cadastramento da CNH junto ao DENATRAN.

#### **4. Como é o procedimento adotado pela Gerência de RENAVAL e RENACH?**

- a. Se condutor originário de Goiás, a Gerência encaminhará os dados do condutor via comunicação eletrônica, por lotes;

## HABILITAÇÃO

- b. Se CNH originária de outro Estado e transferida para Goiás, a Gerência encaminhará cópia da CNH do outro Estado via comunicação eletrônica, por lotes;

### **5. E se eu não concordar com o bloqueio, como impetrar ação judicial?**

A ação judicial deve ser impetrada perante a Justiça Federal, esfera competente para apreciar litígios em que a União (DENATRAN) é parte.

### **6. E se eu não possuir recursos para custear o processo?**

Procure a Defensoria Pública da União, localizado na Rua 22, nº 305 - Quadra G 10, Lote 36 - Setor Oeste.

### **7. E se a minha CNH foi obtida de maneira irregular?**

Não há alternativa: você deve submeter-se a um processo legal de Habilitação.

### **8. Qual a previsão de solução do meu problema?**

Os lotes são enviados todas as sextas-feiras (por exigência do DENATRAN). Enviados os lotes, o DENATRAN pede cinco dias para autorizar a inclusão.

**9. CUIDADO:** A autorização vale por apenas 30 dias. Portanto, a cada 7 dias, solicite (na Gerência de Habilitação) o envio de seu processo à Gráfica para não perder o prazo.

---

## **RECUSA DE TRANSFERÊNCIA DE CONDUTOR DE OUTRA UF**

### **1. Por que ocorre?**

Porque os dados da transação eletrônica enviados pelo seu Estado de origem são inconsistentes (apresentam problemas). Por isso, a transferência não foi concluída.

### **2. Como resolver?**

- a. Dirigir-se diretamente ao Estado de origem e solicitar a correção dos dados;
- b. Protocolizar a Gerência do formulário ("Recusa de"), em DUAS VIAS, para mediação do DETRAN/GO junto ao Estado de origem.

### **3. Como é o procedimento adotado pela Gerência de RENAVAL e RENACH?**

A solicitação será enviada, *incontinenti*, por SEDEX, ao Gerente RENACH de seu Estado de origem, que será informado do problema e requerida à solução.

#### **4. Qual a previsão de solução do meu problema?**

Por se tratar de problema no DETRAN de origem, o qual não tem domínio, não há previsão de atendimento.

---

### **RECUSA DE SOLICITAÇÃO DE SERVIÇO – DOMÍNIO GOIÁS**

#### **1. Por que ocorre?**

Para adequação a regras impostas pelo DENATRAN, os dados existentes em seu prontuário exigem solução, correção ou confirmação.

#### **2. Como resolver?**

Protocolizar a Gerência do formulário ("Recusa de"), em DUAS VIAS, para solução.

#### **3. Como é o procedimento adotado pela Gerência de RENAVAL e RENACH?**

Se competência do DETRAN/GO, o problema é analisado e resolvido. Se o problema é competência do DENATRAN, é requerida a solução do problema via Ofício.

#### **4. Qual a previsão de solução do meu problema?**

É variável, conforme o caso. Se o problema for DUPLICIDADE DE PGU (mais grave), veja instruções neste painel. Embora o prazo legal prevê 30 dias, prorrogáveis, trabalhamos para atendê-lo no prazo razoável de 5 dias. No entanto, o atendimento depende da demanda, motivo pelo qual pedimos compreensão.

**Fonte:** <http://renavamerenach.blogspot.com.br/p/criticas-do-renach.html>

## HABILITAÇÃO

### 4.2. Avaliação Psicológica

#### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis 9.503/97 - CTB	Resoluções Principais		Normas complementares
	CFP	CONTRAN	
Art. 147, I, § 1º e § 4º  Art. 148	001/2002 007/2003 007/2009  009/2111	425/12	Código de Ética Psicólogos

#### Lei nº 9.503/97 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

**Art. 147** - O candidato à Habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

**I** - de aptidão física e mental;

**§ 1º** Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998);

**§ 4º** Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

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

#### RESOLUÇÕES CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA

##### Resolução CFP nº 1 / 2002 - 19/04/2002

Regulamenta a Avaliação Psicológica em Concurso Público e processos seletivos da mesma natureza Resolução nº 1 / 2002.

##### Resolução CFP nº 7 / 2003 - 14/06/2003

Institui o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de avaliação psicológica e revoga a Resolução CFP nº 17/2002 Resolução nº 7 / 2003 em formato PDF Resolução nº 7 / 2003 em formato DOC.

**Resolução CFP nº 007/09 - 17/09/2013**

Trata da regulamentação da profissão e revoga a Resolução CFP nº 12/00, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito.

**Resolução CFP nº 009/11 – 19/05/2011**

Estabelece a regulamentação da profissão e altera a Resolução CFP nº 007/09; traz recomendações aos profissionais que atuam no contexto do trânsito, sobre avaliação psicológica, o uso de testes e sugere a realização, constante, de estudos nacionais e internacionais que indiquem a relação teórica e empírica dos resultados de testes aplicados.

**RESOLUÇÕES CONTRAN****Resolução 425 – 02/2012:**

Revoga as Resoluções CONTRAN nº 267/2008, nº 283/2008 e nº 327/09 nº 267, e dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º e 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

No que tange ao presente tema, estabelece que só possa ser credenciado o psicólogo que tiver o título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia – CFP ou ter concluído com aproveitamento o curso “Capacitação Para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito”.

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**HABILITAÇÃO**

**TEMA: Avaliação Psicológica**

**DATA: 24 de abril de 2014.**

A avaliação psicológica é exigida na obtenção da ACC e CNH (não nas renovações) e na renovação no caso de condutor que exerça serviço remunerado de transporte (pessoas ou bens), substituição do documento de Habilitação obtido em país estrangeiro; solicitação do perito examinador.

A Avaliação Psicológica é uma exigência do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Nacional de Trânsito, regulamentada pelo Conselho Federal de Psicologia e fiscalizada pelos Conselhos Regionais de Psicologia.

São utilizados para a avaliação psicológica testes, entrevistas, questionários e observações. A etapa de aplicação de Testes Psicológicos pode ser realizada coletivamente e possui uma duração média de 02 (duas) horas. A etapa de Entrevista deve ser individual e a duração média é de 30 (trinta) minutos.

A partir de fevereiro de 2013, somente pode ser credenciado o psicólogo que tiver o título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia para a aplicação dos testes para obtenção da CNH.

ESTRATÉGICO	
Por quê?	Quanto
Analisar o impacto da avaliação psicológica na qualificação do processo de Habilitação do condutor.	<p><b>Quanto necessita de investimento?</b></p> <p>Custos indiretos para geração de dados relativos ao vínculo do psicólogo perito ao RENACH (vínculo com o candidato aprovado, relatórios, apontamentos etc.).</p> <p>Custos para aplicação de pesquisa sugerida, composição de grupo de trabalho.</p> <p>Custos para a implantação de novos procedimentos após finalizações dos estudos</p>

GERENCIAL			
O que?			
<p><b>1.</b> Analisar a efetividade da Avaliação Psicológica para obtenção da CNH e criação de procedimentos que garantam a qualidade na aplicação dos exames psicológicos e aprovações;</p> <p><b>2.</b> Analisar o impacto e a necessidade da realização da avaliação psicológica nas renovações da CNH.</p>			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<p>1. Realizar pesquisa amostral em todas as unidades da federação sobre como são realizadas as Avaliações Psicológicas para a obtenção da CNH:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ver sugestão de pesquisa na análise gerencial.</li> </ul>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN/ CONTRAN/CFP</p> <p><b>Colaboradores:</b> DETRANs FEDERAÇÃO DOS PSICÓLOGOS ONSV</p>	Âmbito Nacional	2015/ 2016
<p>2. Propor grupo de trabalho com profissionais da área, validado pelo CFP e Federação dos Psicólogos para avaliar o resultado da pesquisa, validade dos testes e a adequação que se fizer necessária, considerando a realização da avaliação psicológica também nas renovações;</p> <p>3. Analisar estudos acadêmicos já realizados e em andamento para compor os estudos e definições sobre o tema;</p> <p>4. Efetivar processo de auditoria e fiscalização dos testes aplicados com validação do CFP. (ver considerações Relatório Gerencial RENAHC/BINCO).</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN/CONT RAN/CFP</p> <p><b>Colaboradores:</b> DETRANs FEDERAÇÃO DOS PSICÓLOGOS ONSV</p>	Âmbito Nacional	2015/ 2016

## HABILITAÇÃO

5. Analisar a exigência e a efetivação das regulamentações para a formação do psicólogo perito: Especialista em Psicologia no Trânsito.			
<b>ANÁLISE GERENCIAL</b>			
<p>As técnicas da avaliação psicológica utilizadas pelos psicólogos do trânsito estão diretamente ligadas às adequações psicológicas mínimas para o correto e seguro exercício da atividade (remunerada ou não) de conduzir um veículo automotor, sendo determinante para a garantia da segurança do condutor, do trânsito e dos demais envolvidos.</p> <p>A análise do impacto das avaliações psicológicas na Habilitação do condutor pode contribuir para a qualificação do processo.</p> <p>Consideramos necessário analisar trabalhos científicos realizados no Brasil e exterior, assim como considerar a contribuição das universidades e pesquisadores na qualificação do tema.</p> <p>Estabelecer critérios de fiscalização será imprescindível para melhorar o resultado no processo de Habilitação, para qualificar os profissionais e os testes aplicados.</p> <p>O tema requer a atuação de diversos atores e envolve interesses, políticos, corporativos e econômicos que podem influir nas ações.</p> <p>A utilização de relatórios gerenciais e analíticos, por meio da base de dados existente no RENACH, poderá ser fator significativo para determinar critérios para auditorias, fiscalização, credenciamento e melhoria dos atendimentos. Deve ser realizada e construída com a participação do CFP e Federação dos Psicólogos.</p> <p><b>Pontos de destaque e possível atuação para serem analisados:</b></p> <p>1) Averiguação do cadastro do psicólogo perito vinculado ao RENACH e a aprovação do condutor, garantindo, assim, a responsabilização deste em relação às consequências das aprovações incorretas.</p> <p>1.1. Criação de ferramentas que garantam avaliar a qualidade das aprovações por esse profissional, com possibilidade de auditorias para acompanhamento da aplicação dos testes (instrumento que aponte o número de candidatos aprovados, envolvidos em acidentes com vítimas fatais, apreensão da CNH por uso de álcool etc.).</p> <p>1.2. Definição de Auditoria: disponibilização da informação entre DENATRAN E CFP; definir a auditoria (processo, critérios etc.).</p> <p>1.3. Análise da utilização das informações do RENACH/BINCO para a</p>			

proposição de ações de fiscalização e auditorias.

2) Proposição de Resolução do CONTRAN que garanta um número máximo de atendimentos por carga horária. Estudo para checagem do tempo despendido em cada avaliação e para a elaboração de normatizações que padronizem a quantidade de avaliações diárias. Avaliar a revogação do artigo 85 da Resolução CFP 003/07 - que fixa a quantidade máxima de atendimentos (10) por carga horária de 8h, considerando que a carga horária (indicada pelo próprio CFP) necessária para a realização da avaliação é de 1h30 por candidato.

3) Proposição aprofundamento de estudos para a aplicação da Resolução: orienta que os dados advindos dos testes psicológicos devem ser reunidos às informações fornecidas por outros recursos avaliativos, com o objetivo de que sua compreensão final inclua as informações contextuais. Os documentos conclusivos da avaliação psicológica deverão estar contidos no laudo. Incentiva, também, estudos nacionais e internacionais para qualificação das avaliações. Avaliar a necessidades e impactos para viabilizar a efetivação da Resolução 09/2011 CFP.

4) Avaliação da necessidade de realização da avaliação psicológica em todas as renovações, independente da categoria;

Em relação aos testes existentes:

- Quanto impactam na qualificação do condutor? Em que é preciso intervir com o que se tem hoje para qualificar o resultado?
- Estes testes impactariam em que na renovação? São necessários?
- Aplicados na renovação conseguiriam interferir na condição do condutor?

5) Análise dos conteúdos da formação, carga horária, critérios de aprovação para credenciamento dos psicólogos.

### **Bases para a realização das pesquisas:**

Questões a serem respondidas

- 1) Como são aplicados os critérios para credenciamento das instituições?
- 2) Como é realizada a Fiscalização?
- 3) Como são aplicados conteúdo e carga horária – breve pesquisa das instituições que oferecem o curso.
- 4) Como é feito o processo de credenciamento?
- 5) Há uma fiscalização/vistoria para o credenciamento?
- 6) Existe em algum lugar a discriminação dos aparelhos e da caracterização do imóvel?

## HABILITAÇÃO

- 7) O que a legislação determina e o que é feito na prática?
- 8) Em que situações é aplicado? Destacar aspectos relevantes
  - 1ª Habilitação
  - Mudança de categoria
  - Renovação para profissionais
- 9) Como, quando e quanto se fiscaliza a aplicação dos testes?
- 10) Quem fiscaliza?
- 11) Há algum instrumento, auditoria ou análise de aprovações e/ou reprovações relacionadas aos profissionais credenciados?
- 12) Que instrumentos existem hoje? Relatórios etc.

Orientações para produção de questionários aos profissionais:

- 1) Há quanto tempo exerce a profissão?
- 2) Qual a formação?  
( ) 180h ( ) 360h
- 3) Como foi o processo de credenciamento?
  - Quais documentos apresentou:
  - Foi realizada vistoria no local:
  - Foi realizada vistoria dos equipamentos e aparelhos exigidos:
- 4) Recebe algum tipo de fiscalização?
  - Relatórios: quais, de quanto em quanto tempo, para quem?
  - Vistorias: que tipo, de quanto em quanto tempo, quem realiza?
- 5) Quais testes utiliza?
- 6) Por que escolheu estes testes?
- 7) Quanto tempo leva para aplicar uma avaliação psicológica conforme orientação da legislação vigente?
- 8) Quantos atendimentos realiza por dia?
- 9) Qual o índice de reprovações?
- 10) Quais os 5 principais motivos de reprovações?
- 11) O que acontece depois de uma reprovação? Você acompanha o que acontece com a pessoa?
- 12) Você acha que os testes devem ser realizados nas renovações de Habilitação? Por quê?
- 13) Descreva qual a importância da avaliação psicológica para o processo de Habilitação do condutor.
- 14) Você acha que os testes são adequados? Sim ou não? Por quê?
- 15) Sugeriria outros testes ou complementações?

**Referências de custos para o Candidato realizar o exame psicológico:**

RJ – R\$ 80,00

SP – R\$ 77,54

PR – R\$ 72,91

MG – R\$ 93,29

CE – R\$ 57,33

**CONCLUSÃO:**

Cabe destacar que muitas questões podem ser levantadas sobre o tema e muitas são realizadas pelos profissionais que atuam na área. Talvez não seja possível chegar a um consenso quanto à avaliação psicológica, mas entendemos que é possível, com o envolvimento do setor, aprimorar os testes aplicados e criar mecanismos que garantam maior efetividade na aplicação e resultados. A avaliação psicológica é uma importante etapa do processo de formação do condutor, consideramos inclusive, que seja incluída em outras situações da vida do condutor como as renovações, reciclagens, renovação na terceira idade.

Repensar a avaliação psicológica no processo de formação do condutor é uma etapa que soma-se a outras na qualificação dos futuros condutores. É preciso um olhar, de forma ampliada, sobre os profissionais que atuam com os exames e sua qualificação, sua produção, seu comprometimento com a qualidade dos resultados; sobre a adequação dos testes aplicados e sua eficiência; sobre o acompanhamento dos resultados e seus impactos, exigindo-se uma maior responsabilização dos profissionais pelos seus resultados.

Promover este debate com as entidades envolvidas, psicólogos, entidades de classe e alunos, trata-se de medida urgente e necessária.

## HABILITAÇÃO

### ANEXOS

#### ANEXO I

#### ARTIGOS CIENTÍFICOS E ESTUDOS ACADÊMICOS

##### **Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileira**

Maria Helena de Lemos Sampaio e Tatiana de Cássia Nakano

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas – SP – Brasil

Levantamento de artigos de periódicos sobre a temática, publicados nas bases de dados Pepsic e Scielo e trabalhos apresentados nas quatro edições do Congresso Brasileiro de Avaliação Psicológica.

Fonte: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v13n1/v13n1a02.pdf>

---

##### **Ano da Avaliação Psicológica/Textos geradores Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2011**

Reunião de trabalhos acadêmicos sobre o tema, histórico sobre a inserção das avaliações psicológicas no processo de Habilitação do condutor, reflexões sobre os testes aplicados, contextos de aplicação etc.

Fonte: [http://www3.ucdb.br/mestrados/arquivos/UpFiles/mpsicologia/file/anodaavaliacaopsicologica\\_prop8.pdf#page=107](http://www3.ucdb.br/mestrados/arquivos/UpFiles/mpsicologia/file/anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf#page=107)

---

##### **A importância da avaliação psicológica periódica para a segurança veicular no trânsito**

Centro Universitário de Araras - Luciana Decrescenzo Sturzenegger

Pesquisa de campo, aplicada a condutores que tenham Habilitação há mais de 5 anos, e de uma pesquisa bibliográfica sobre personalidade, transtornos de personalidade, avaliação psicológica e contra perfil do condutor, visando correlacionar alterações psicológicas do condutor com acidentes do trânsito, sendo assim a importância de manter a avaliação psicológica durante a vida desse condutor, em cada renovação de sua Habilitação.

**Fonte:** <http://www.fcla.edu.br/portal/siteunar/images/monografias/importanciadaavaliacao.pdf>

---

### **Instrumentos Psicológicos para a avaliação do processo da tomada de informação dos candidatos à obtenção da CNH**

Camila Genari Braga, Jefferson Silva Krug

Trabalho com objetivo de apresentar aos Psicólogos Peritos e Examinadores do Trânsito possíveis testes para avaliar a área do Processo de Informação no momento da Avaliação Psicológica com candidatos à obtenção da CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

Fonte: <https://psicologia.faccat.br/blog/wp-content/uploads/2013/11/Camila-Genari.pdf>

---

**Sobre o Fator contexto:** estudos na Área de Saúde Pública, Segurança do Trabalho e Psicologia: impunidade, legislação, condições de trabalho, stress, insegurança e tipo de vida próprio da modernidade.

Dra. Elza Machado de Melo, do Núcleo de Saúde e Paz da UFMG; o pesquisador Eugênio Paccelli Hatem Diniz, da Fundacentro; e o psicólogo Rogério Oliveira.

Diversos estudos têm mostrado que a sensação de impunidade (morosidade da justiça, ausência de agentes de trânsito, inexistência de radares e etilômetros...); lacunas, fragilidade e falta de regulamentação da legislação; pressões exercidas pela organização do trabalho (carga horária, alcance de metas, prêmios, punições...) e pelo mercado; aumento na violência urbana e criminalidade; ritmo de vida acelerado, competitivo, individualista e monetarizado; entre outros fatores, têm induzido o comportamento responsável pela grande maioria dos acidentes de trânsito.

Fonte: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0303-76572005000100006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572005000100006)

<http://www.crprs.org.br/upload/edicao/arquivo52.pdf>

---

### ANEXO II

#### 1.1 Da formação o profissional

A Resolução 425 de 2012, do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), estabelece que só possa ser credenciado o psicólogo que tiver o título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP - ou ter concluído com aproveitamento o curso "Capacitação Para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito (art. 18, III). Para as adequações necessárias, a citada resolução determina os prazos seguintes:

A Resolução CFP nº. 013/07 determina que todos os cursos para Especialistas em Psicologia do Trânsito credenciados tenham, no mínimo, 500 horas/aula.

Os cursos de Especialização devem formar profissionais para o desenvolvimento de ações qualificadas, nas diversas áreas da Psicologia do Trânsito, reconhecida pelo Código Brasileiro de Ocupações - CBO do Ministério do Trabalho, sob nº 2515-35/2002, 074.45/1992, em especial, pesquisa bibliográfica e de campo, trabalho em grupo multidisciplinar, realização de documentos da psicologia. Devem ainda proporcionar uma visão técnica e prática da aplicação concreta, ética, e de qualidade do Exame da Avaliação Psicológica, constante na Resolução nº. 267/2008 e 283/2008 do CONTRAN, suas especificações nesta área, como peritos examinadores de trânsito; e dando cumprimento às normas e resoluções editadas pelo Conselho Federal de Psicologia - CFP, atender aos princípios da Política Nacional de Trânsito, propiciando que os psicólogos cumpram a Resolução CONTRAN nº. 283, de 01 de julho de 2008.

O título de Especialista pode ser obtido de três maneiras: concluindo-se curso de Especialização em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo MEC e pelo Conselho Federal de Psicologia; curso em nível de pós-graduação com mínimo de 360 horas/aula ou realizando-se Concurso de Provas e Títulos para Concessão do Título de Especialista em Psicologia de Trânsito, promovido pelo CFP. Para obter o título através do concurso, um dos requisitos é experiência mínima de dois anos na área do trânsito.

A Resolução determina que, a partir de 2013, todo psicólogo, já atuante e/ou que deseja atuar na área, para credenciar-se junto no DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito, e atuar no setor de Avaliação Psicológica para Motoristas, terá que possuir o título de Especialista em Psicologia do Trânsito, oferecido somente por instituições devidamente reconhecidas pelo MEC.

- Até 14 de fevereiro de 2015 tem assegurado o direito de solicitar credenciamento ou de continuar a exercer a função de perito examinador, o psicólogo que até a citada data tenha concluído e sido aprovado no curso de

“Capacitação Para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito” ou curso de “Especialista em Psicologia do Trânsito”;

- A partir de 15 de fevereiro de 2015, a solicitação para credenciamento só será permitida aos psicólogos portadores do título de Especialista em Psicologia do Trânsito.

Do credenciamento dos psicólogos junto aos DETRANs:

- Possuir o diploma de ensino superior devidamente reconhecido pelo MEC na área de Psicologia;
- Estar inscrito no Conselho Regional de Psicologia do Estado de São Paulo;
- Ter concluído Curso de Capacitação para Psicólogo Perito Examinador do Trânsito com carga horária de 180 horas (válido até 14/02/2015), ministrado por Universidades e/ou Faculdades Públicas ou Privadas, reconhecidas pelo MEC, reconhecido em nível nacional, independentemente do Estado onde tenha sido realizado ou “Título de Especialista em Psicologia de Trânsito”, reconhecido pelo CFP (válido até 14/02/2015);
- Dispor de materiais necessários (testes e aparelhos) para a realização dos exames;
- Dispor de um imóvel adequado para o desempenho da atividade, conforme estabelecido nas Portarias DETRAN 541/99, 1708/02; e Resolução CONTRAN 425/12.

### ANEXO III

#### 1.2 Testes psicológicos

Embora a expressão Exame Psicotécnico esteja fortemente associada à exigência legal para Habilitação de motorista ou para contratações de pessoas em empresas, o psicotécnico é um tipo de avaliação psicológica ou processo que pressupõe a utilização de recursos para abordar os dados psicológicos de forma sistemática, através de métodos e técnicas orientados para a resolução do problema, ou identificação das diferenças individuais.

Esse tipo de exame se realiza por meio de entrevista, testes psicológicos, questionário, autobiografia, dinâmica de grupo etc.

O Teste Psicológico é um dos instrumentos mais conhecidos da psicologia e representa o único campo de atuação privativa do psicólogo, ou seja, em outras palavras, o teste psicológico é de uso exclusivo do psicólogo.

Segundo pesquisa do Conselho Federal de Psicologia, hoje em dia, existe um manual com mais de 80 testes psicológicos com parecer favorável do CFP; entretanto, nem todos são adequados para esse tipo de avaliação. Embora estejam todos regularizados e padronizados, a escolha por alguns deles não é homogênea.

Parte das dúvidas está associada aos aspectos de adequação à nova lei por parte dos atuais credenciados, principalmente no que se refere à nova carga horária, de 180 horas, contra as 120 horas exigidas até então. Outras questões remetem à aplicação dos testes, exclusividade de local, divisão equitativa e requisitos para cadastramento.

#### Testes Obrigatórios

- O teste PMK, com 6 folhas, com exceção das escadas e das cadeias verticais. Outros testes de personalidade, e somente os grafos ou projetivos como, por exemplo, Palográfico, Pfister e Zulliger, podem ser utilizados apenas como complementares;
- Um teste não verbal de inteligência, de livre escolha; e
- Três testes de atenção (um de atenção distribuída, um de atenção difusa e um de atenção concentrada), também de livre escolha.

Convém lembrar que o PMK é obrigatório, podendo ser substituído apenas em casos excepcionais, isto é, se o examinando não dispuser de condições para realizá-lo, como no caso dos portadores de deficiência física nos membros superiores.

Também é importante lembrar que o PMK deve ser aplicado integralmente dentro das normas, como consta no manual do teste do CFP (Normas de Aplicação), não sendo aceitável, portanto, sua aplicação parcial.

O mesmo rigor vale para o teste Palográfico, que não dispensa a análise quantitativa, além da qualitativa e que, quando usado nas condições descritas acima, não deve ser utilizado como teste único de personalidade, necessitando sempre de um complementar.

Ainda quanto aos testes, é importante que o psicólogo alterne os testes de livre escolha, para minimizar o aspecto "treino" por parte dos candidatos.

## HABILITAÇÃO

### 4.3. Exame de Aptidão Física e Mental

#### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis e Decretos		Resoluções Principais		Resolução Complementar A 425/12
Leis	Decretos	CFM	CONTRAN	
3.268/57 6.932/81 9.503/97(CT B) 9.602/98	44.045/58	1402/94 1666/03	425/12	474/14

#### LEIS

##### **Lei n.º 3.268/1957, de 30/09/1957**

Regulamenta a profissão médica, estabelece o exercício da Medicina no território nacional.

##### **Lei nº 6.932, de 07 de julho de 1981**

Dispõe sobre as atividades do médico residente e dá outras providências.

##### **Lei 9503/97 – CTB**

Art.147 prevê que o candidato à Habilitação deverá submeter-se ao exame de aptidão física e mental.

##### **Lei nº 9.602, de 1998 – acréscimos ao CTB sobre o tema**

Prevê o exame preliminar e renovável a cada 5 anos ou a cada 3 anos para maiores de 65 anos; prazo no caso de redução da progressividade da doença, designação de junta em caso de recursos, dispensa do exame aos tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental; condiciona a validade da CNH ao prazo de vigência do exame físico e mental, entre outros.

#### DECRETOS

##### **Decreto nº 44.045, de 19 de julho de 1958**

Aprova o regulamento do Conselho Federal e Conselhos Regionais de Medicina a que se refere à Lei nº 3.268/57.

**RESOLUÇÕES DO CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA (CFM)****Resolução do CFM nº 1402/1994**

Reconhece "A Medicina do Tráfego como especialidade médica".

**Resolução CFM nº 1666/2003**

Define a formação para a obtenção do Título de Especialista em Medicina de Tráfego, num período de formação de 02 (dois) anos em Programa de Residência Médica em Medicina do Tráfego reconhecido pela Associação Médica Brasileira.

**RESOLUÇÕES DO CONTRAN****Resolução 425/12, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) – revogou as resoluções nº 267/2008, nº 283/2008 e nº 327/09**

Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

**Procedimentos médicos exigidos no exame de aptidão:**

- Anamnese (questionário e interrogatório complementar);
- Exame físico (avaliação do tipo morfológico, comportamentos, atitudes, atenção, memória etc.);
- Exames específicos (oftalmológico, otorrinolaringológico, neurológico, aparelho motor, distúrbios do sono no caso de mudança de categorias);
- Exames complementares definidos pelo perito;
- Prevê Junta Médica especial para avaliação de pessoas com deficiência.

**RESOLUÇÃO COMPLEMENTAR****A Resolução 474/14 de 11.02.14**

Altera o Anexo XV da Resolução nº 425/2012, do CONTRAN em específico a exclusão da restrição referente ao item V do anexo XV.

Assim, esta resolução determina que não mais é necessário constar na CNH quando o candidato passar no exame físico pela análise "apto com restrições".

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**HABILITAÇÃO**

**TEMA: Exame de Aptidão Física e Mental**

**DATA: 25 de abril 2014.**

Exigido para obtenção e renovação da ACC e CNH; adição e mudança de categoria; substituição de documento de Habilitação obtido em país estrangeiro. Renovável a cada 5 anos e a cada 3 anos para condutores com mais de 65 anos.

O candidato responde a um questionário com dados e informações pessoais de relevância para o exame de aptidão física e mental e passa por um exame Clínico Geral (avaliação oftalmológica, otorrinolaringológico, neurológica, cardiorrespiratória, do aparelho locomotor e exames complementares ou especializados a critério médico).

Para categorias profissionais são acrescentados outros exames que compõem a avaliação.

Somente podem ser aplicados os exames por médicos que tenham no mínimo, dois anos de formados, regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional e com Título de Especialista em Medicina de Tráfego.

O exame de aptidão física e mental é fator determinante para a obtenção da CNH, já que avalia o estado de saúde do candidato e verifica sua condição para dirigir um veículo, sendo, condição imprescindível para garantir a segurança no trânsito.

ESTRATÉGICO	
Por quê?	Quanto?
Analisar o impacto da realização do exame de aptidão física e mental na qualificação do processo de formação do condutor.	Custos indiretos para geração de dados relativos ao vínculo do psicólogo perito ao RENACH (vínculo com o candidato aprovado, relatórios, apontamentos etc.). Custos para aplicação de pesquisa sugerida, composição de grupo de trabalho. Custos para a implantação de novos procedimentos após finalizações dos estudos.

GERENCIAL			
O que?			
1. Analisar a aplicação dos exames de aptidão física e mental; 2. Analisar o processo de credenciamento, vistoria e fiscalização para o credenciamento/renovação dos profissionais e/ou instituições responsáveis pela realização da atividade.			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
1. Realizar pesquisa amostral em todas as unidades da federação sobre como são realizados os exames de Aptidão Física e Mental a obtenção e renovação da CNH: • Ver sugestão de pesquisa na análise gerencial.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAN CFM	Âmbito Nacional	2015/ 2016
2. Propor grupo de trabalho com profissionais da área, validado pelo CFM e ABRAMET para avaliar o resultado da pesquisa, validade dos exames e a adequação que se fizer necessária;	<b>Colaboradores:</b> DETRANs CRMS ASCRED ABRAMET		
3. Analisar estudos acadêmicos já realizados e em andamento para compor os estudos e definições sobre o tema;			
4. Efetivar processo de auditoria e fiscalização dos exames aplicados com validação do CFM. (ver considerações Relatório Gerencial RENAHC/BINCO).			

## ANÁLISE GERENCIAL

O exame de aptidão física e mental é uma etapa importante para a obtenção da CNH, uma vez que determina o estado de saúde do candidato e verifica sua condição para dirigir um veículo, sendo condição imprescindível para garantir a segurança no trânsito.

Indicamos a realização de estudos mais aprofundados e sugerimos pesquisa com profissionais e candidatos que passaram por renovação ou 1ª Habilitação. – amostragem por região.

Ver indicação de questões para pesquisa abaixo. Analisar a inclusão de outras com base na resolução e determinações de exames a serem aplicados.

Qualquer comentário, indicação ou proposição, deverá ser feita com indicação de casos reais e pesquisas de campo.

### **A realização das ações indicadas podem proporcionar outras intervenções:**

1. Revisão dos procedimentos dos exames aplicados.
2. Desenvolvimento de ferramentas que garantam avaliar a qualidade das aprovações por esse profissional.
  - 2.1 Definições de instrumento que aponte o número de candidatos aprovados, envolvidos em acidentes com vítimas fatais, apreensão da CNH por uso de álcool etc. (RENACH). Criação de instrumento de auditoria e fiscalização dos serviços prestados.
  - 1.2 Definição de critérios para auditorias e proposição de melhorias no processo. (RENACH) Auditoria: disponibilização da informação entre DENATRAN E CFM; definir a auditoria (processo, critérios etc.)
3. Número de atendimentos sem limite por dia – quais os riscos? O CFM (Conselho Federal de Medicina), em parecer consulta Nº 30/90, conclui que "não deve ser da competência de nenhum órgão ou entidade a determinação do número de atendimentos médicos para qualquer carga horária em qualquer especialidade e que o tempo de duração de cada consulta não pode ser determinado por instruções, mas pelas circunstâncias que cada caso clínico requer.
4. Verificar a compatibilidade dos exames com o que se pretende avaliar;
5. Verificar se são eficientes para detectar aptidão ou inaptidão do candidato ou condutor;

Obs: No art. 27 da resolução 425, consta que: caberá ao DENATRAN criar e disciplinar o registro das entidades credenciadas objetivando o aperfeiçoamento e qualificação do processo de formação dos condutores,

bem como a verificação da qualidade dos serviços prestados, que conterà anotações das ocorrências de condutores envolvidos em acidentes de trânsito, infratores contumazes e os que tiverem sua CNH cassada.

Como é realizada a fiscalização? De acordo com a Resolução, ela deve ser feita pelos órgãos de trânsito e com o apoio dos CRMs, uma vez ao ano. Elas acontecem mesmo? Uma vez que os CRMs mal conseguem fiscalizar denúncias médicas em suas regionais; Há qualquer disponibilização desses números de fiscalização?

### **Base para a realização de pesquisas:**

#### **Relação de questões a serem consideradas:**

- 1) Há quanto tempo exerce a profissão de médico perito?
- 2) Qual a formação?
- 3) Tem residência em Medicina de Tráfego?
- 4) Como foi o processo de credenciamento?
- 5) Questionamentos para o credenciamento:
  - Quais documentos apresentou?
  - Foi realizada vistoria no local?
  - Foi realizada vistoria dos equipamentos e aparelhos exigidos?
  - Recebe algum tipo de fiscalização?
  - Relatórios: quais, de quanto em quanto tempo, para quem?
  - Vistorias: que tipo, de quanto em quanto tempo, quem realiza?
- 6) Quanto tempo leva para fazer o exame de aptidão física e mental completo, conforme orientação da legislação vigente?
- 7) Quantos atendimentos realiza por dia?
- 8) Qual o índice de reprovações?
- 9) Quais os 5 (cinco) principais motivos de reprovações?
- 10) O que acontece depois de uma reprovação? Você acompanha o que acontece com o candidato?
- 11) Você acha que os testes devem ser realizados nas renovações de Habilitação? Por quê?
- 12) Descreva qual a importância dos testes físicos para o processo de Habilitação do condutor.
- 13) Você acha que os testes devem ser realizados nas renovações de Habilitação? Por quê?
- 14) Descreva qual a importância do exame de aptidão física e mental para o processo de Habilitação do condutor.
- 15) Você considera que os testes são adequados? Sim ou não? Por quê?
- 16) Sugeriria outros testes, complementações ou procedimentos?

### **Para o candidato:**

- 1) Quanto tempo durou o exame?
- 2) Quais os exames aplicados?
- 3) Quais os procedimentos realizados pelo médico?

### **Referência de custo para o candidato: valor médio**

PR- R\$ 48,80

SP – R\$ 66,46

DF – R\$ 47,68

RJ – R\$ 59,00

MG – R\$ 73,13

Destaca-se que encontramos dificuldade em encontrar estudos acadêmicos sobre o assunto. Indicamos contatar órgão e instituições de referência sobre o tema, como por exemplo, ABRAMET, Faculdade de Medicina do Trauma/UNICAMP entre outras referências e profissionais estudiosos sobre o tema para aprofundamentos e estudos.

### **CONCLUSÃO**

Cabe destacar que muitas questões podem ser levantadas sobre o tema e muitas são realizadas pelos profissionais que atuam na área. Talvez não seja possível chegar a um consenso quanto ao exame de aptidão física e mental, mas entendemos que é possível, com o envolvimento do setor aprimorar os exames aplicados e criar mecanismos que garantam maior efetividade na aplicação e resultados que certamente contribuirão para a melhoria do processo de formação do condutor. Ainda destacamos que a realização do exame nas renovações poderá contribuir para a qualificação do processo de Habilitação.

São inúmeras as questões que devem ser destacadas sobre essa etapa do processo de formação, dentre elas, a adequação e compatibilidade dos exames com aquilo que eles realmente devem avaliar. A forma como os exames são tratados pelos profissionais médicos, que os encaram, muitas vezes, como apenas um processo produtivo – no qual mais e mais não significa qualidade; a eficiência da avaliação para detectar a aptidão ou não do candidato, estudos sobre a necessidade de incluir exames complementares aos já padrões, a padronização e ampliação de novos procedimentos, o debate sobre a qualificação dos médicos-peritos, os interesses envolvidos nessa etapa do processo.

Ainda que o tema seja complexo e não consensual, envolva questões corporativas, reflexões devem apontar melhorias nesta etapa tão impactante na formação do novo condutor.

**ANEXOS****ANEXO I****TRABALHOS ACADÊMICOS E ARTIGOS CIENTÍFICOS****Legislação de Trânsito – Exame de Aptidão Física e Mental – revisão da literatura.**

Maria Beatriz Xavier Soares, Nelson Pinto Carriço.

O presente artigo tem o objetivo de relatar as mudanças ocorridas na Legislação de Trânsito, relacionadas ao exame de aptidão física e mental para candidatos à obtenção, renovação ou mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, tendo em vista a importância da adaptação das leis às mudanças de comportamento dos veículos, das vias, dos pedestres e dos condutores. Enfatiza-se, também, a criação das diretrizes utilizadas atualmente na Resolução 267.

Fonte: <file:///C:/Users/RobertaMantovani/Downloads/70-221-1-PB.pdf>

**ANEXO II**

**Resolução 425 de 2012, de 27/11/2012, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) – revogou as Resoluções nº 267/2008, nº 283/2008 e nº 327/09**

**Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental**, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

**Procedimentos médicos exigidos no exame de aptidão:**

- Anamnese (questionário e interrogatório complementar);
- Exame físico (avaliação do tipo morfológico, comportamentos, atitudes, atenção, memória etc.);
- Exames específicos (oftalmológico, otorrinolaringológico, neurológico, aparelho motor, distúrbios do sono no caso de mudança de categorias);
- Exames complementares definidos pelo perito;
- Prevê Junta Médica especial para avaliação de pessoas com deficiência.

**Resultados:**

I - apto – quando não houver contraindicação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida;

II - apto com restrições – quando houver necessidade de registro na CNH de qualquer restrição referente ao condutor ou adaptação veicular;

III - inapto temporário – quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for passível de tratamento ou correção;

IV - inapto – quando o motivo da reprovação para a condução de veículo automotor na categoria pretendida for irreversível, não havendo possibilidade de tratamento ou correção.

Parágrafo Único. No resultado “apto com restrições” constarão da CNH as observações codificadas no Anexo.

Para os casos específicos de surdez e epilepsia:

**Surdez:** o tema é tratado no Artigo 4º da Resolução 425 – Exames específicos, que prevê a avaliação otorrinolaringológica (Anexo III) e

exames complementares ou especializados, com previsão de avaliação de Junta Médica (& 1º e & 2º, seguindo preceitos da NBR 14.970).

No Anexo III, avaliação otorrinolaringológica destaca:

Item 1.5 – que se houver perda de acuidade auditiva igual ou superior que 40 dB, o candidato será considerado inapto, devendo haver avaliação complementar.

Item 1.6 – Trata do uso de aparelhos auditivos.

E, ainda, o Anexo IV trata do procedimento médico para prova de voz coloquial em lugar silencioso.

**Epilepsia** – O anexo I da Resolução 425, no questionário do candidato aborda a questão de convulsões e crises epiléticas nas questões 3 e 5, mas responsabiliza os candidatos pela veracidade da informação.

Na avaliação neurológica (anexo VIII), no item 2, o tema também é tratado. E o anexo IX, oferece um Relatório-modelo para preenchimento de parecer de médico assistente na avaliação da epilepsia.

Avaliação oftalmológica e procedimentos estão no Anexo II.

Avaliação Cardiorrespiratória, com relatório médico estão nos Anexos V e VI.

Avaliação Cardiológica e procedimentos no Anexo VII.

E o Anexo X trata dos distúrbios do sono.

**A Resolução 474/14, de 11.02.14**, alterou o Anexo XV da Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, do CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

Alterações apenas o Anexo XV da 425/12, excluindo o a restrição referente ao item V do anexo XV.

**Parágrafo Único.** No resultado “apto com restrições” constarão da CNH as observações codificadas no Anexo XV.

É previsto, ainda, o arquivamento dos documentos, conforme determina o CFM.

*Inaptidões temporárias ou inaptidão, o perito examinador de trânsito deverá comunicar este resultado aos Setores Médicos e Psicológicos do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou à circunscrição de trânsito do local de credenciamento, para imediato bloqueio do cadastro nacional, competindo a esse órgão o devido desbloqueio no vencimento do prazo.*

## HABILITAÇÃO

### REVISÕES

Serão feitas por Junta Médica com 3 médicos peritos ou especialistas em Med. de Tráfego (Art.12)

### RECURSOS

Deverão ser enviados aos Cetrans (Conselhos Estaduais de Trânsito), de onde residir.

### PRAZOS

- 15 dias úteis para designação da Junta Médica
- 20 dias para envio dos documentos aos Cetrans
- 30 dias para o resultado, a contar da designação da Junta.

### NOVOS RECURSOS

Os Cetrans designarão Junta Especializada de Saúde com 3 (três) médicos, sendo 2 (dois) especialistas em Medicina de Tráfego.

### CRENCIAMENTO – pelos órgãos executivos de trânsito no Estado

#### Exigências para o credenciamento - entidades públicas e privadas

- Relacionadas às Instalações:
- Adequadas, com alvará de funcionamento, licença sanitária etc.
- Cumprimento da NBR 9050 - ABNT
- Disponibilizar acesso à internet e equipamentos de informática
- Relativas às entidades médicas (salas equipamentos, divã, aparelhos etc.).

**ANEXO III****Exigências para os médicos**

I – No mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II - O médico deve ter Título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira - AMB - e do Conselho Federal de Medicina – CFM - ou Capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de **Residência** Médica - CNRM (Anexo XVI);

*§ 1º Será assegurado ao médico credenciado que até a data da publicação desta Resolução tenha concluído e sido aprovado no "Curso de Capacitação para Médico Perito Examinador Responsável pelo Exame de Aptidão Física e Mental para Condutores de Veículos Automotores" o direito de continuar a exercer a função de perito examinador.*

**DESTAQUE****A. Atendimentos/dia**

Diferentemente do que acontece com os psicólogos que contam com uma recomendação de atendimento de no máximo 10 candidatos por dia, não há para os médicos uma limitação de pacientes. No Rio de Janeiro, o DETRAN sugere 6 candidatos/hora, de acordo com pesquisa da consultoria F&C.O tema é controverso para os CRMs, que orientam quantidades diferentes e conclamam a liberdade e autonomia do médico:

CREMERS – até 14 pacientes em jornada de 4 horas, em situações de baixo risco;

CREMERJ – na assistência ambulatorial indica 12 pacientes para jornada de 4 horas, o mesmo que o CREMEPE.

Já o Código de Ética Médica preconiza no Capítulo do Princípio Fundamental XVI e nos Art. 20 e 32 do atual Código, que é vedado ao médico:

Art. 20. Permitir que interesses pecuniários, políticos, religiosos ou de quaisquer outras ordens, do seu empregador ou superior hierárquico ou do financiador público ou privado da assistência à saúde interfiram na escolha dos melhores meios de prevenção, diagnóstico ou tratamento disponíveis e cientificamente reconhecidos no interesse saúde do paciente ou da sociedade.

Art. 32. Deixar de usar todos os meios disponíveis de diagnóstico e tratamento, cientificamente reconhecidos e a seu alcance, em favor do paciente.

## HABILITAÇÃO

O CFM (Conselho Federal de Medicina), em parecer consulta N° 30/90, conclui que "não deve ser da competência de nenhum órgão ou entidade a determinação do número de atendimentos médicos para qualquer carga horária em qualquer especialidade e que o tempo de duração de cada consulta não pode ser determinado por instruções, mas pelas circunstâncias que cada caso clínico requer".

### **B. Sobre a formação**

Em relação às exigências de formação do profissional médico para o atendimento ao exame:

Veja consulta formulada pela Associação das Clínicas Credenciadas pelo DETRAN-DF (ASCRED) ao CFM, que em resumo diz que não é necessário o título de Medicina de Tráfego:

A Medicina do Tráfego foi reconhecida como especialidade médica através da Resolução do CFM n° 1402/1994, e a obtenção do Título de Especialista em Medicina do Tráfego, como observado na Resolução CFM n° 1666/2003 implica um período de formação de 02 anos em Programa de Residência Médica em Medicina do Tráfego, reconhecido pela CNRM e aprovação em Concurso pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, sob a chancela da AMB.

A Lei n.º 3.268/1957, que regulamenta a profissão médica, estabelece que para o exercício da Medicina no território nacional é obrigatório o registro do Diploma de Graduação, no Ministério da Educação e Cultura e, conseqüente, inscrição no CRM da jurisdição competente. A partir deste registro, o médico pode exercer a medicina em qualquer de suas áreas, independentemente de possuir título de especialista ou não. Entretanto, não poderá anunciar esta atividade se não possuir o título correspondente.

### **Íntegra do parecer neste**

**link:**[http://www.portalmedico.org.br/notasdespachos/CFM/2012/329\\_2012.pdf](http://www.portalmedico.org.br/notasdespachos/CFM/2012/329_2012.pdf)

#### 4.4. Curso Técnico Teórico

##### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resolução Principal	Resoluções Complementares à 168/04
	CONTRAN	
<b>9.503/97 (CTB)</b> <b>1.202/10</b>	168/04	169/05 222/07 265/07 285/08 307/09 347/10 409/12 413/12

#### LEIS

##### Lei 9.503/97 – CTB

Trata do exame teórico no seguinte artigo:

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

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

##### Lei Nº 12.302/10

Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Brasília: Presidência da República, 2010. CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN.

#### RESOLUÇÃO CONTRAN

##### Resolução 168/04

A resolução 168/04 criou normas e procedimentos para a formação de condutores, em especial nos artigos:

## HABILITAÇÃO

### **Art. 2º - Define o curso como pré-requisito para a ACC e CNH**

O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de Habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:(...)

§1º O processo de Habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH – deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

### **Art. 7º - Define como será o Curso Teórico (conteúdo, carga horária – Anexo II)**

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-Técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II.

### **Art. 11 – Define o Curso Teórico como pré-requisito para o Exame Teórico, total das questões e aproveitamento para aprovação**

O candidato à obtenção da ACC ou da CNH, após a conclusão do curso de formação, será submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.

Parágrafo único. O exame referido neste artigo será aplicado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou por entidade pública ou privada por ele credenciada.

## **RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES**

### **Resolução 169/05**

Alterou os artigos: 12, 15, 23, 24, 27, 34, § 2º do artigo 16; alínea “e” do inciso II do artigo 20 e caput do artigo 42, da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004:

Art. 12 - Define que haverá regulamentação específica para cursos aos examinadores:

Artigo 15 - Locais e horários para o exame de Direção Veicular

Art. 16 - O tempo para balizas será definido pela autoridade de trânsito

Art. 23 - Requisitos do Exames de Direção Veicula (veículos) para cada categoria

Art. 24 – Requisitos relacionados a cilindradas

Art. 27. Tempo de exercício dos examinadores e recondução

Art. 34 – Trata da emissão da ACC e CNH e permissão para dirigir

Art. 42. O condutor que tiver a CNH cassada poderá requerer sua reabilitação, após decorrido o prazo de dois anos da cassação.”

### **Resolução 222/07**

Estabelece que as entidades que, quando da publicação da Resolução nº. 168/04, se encontravam credenciadas para ministrar exclusivamente cursos especializados, para continuidade do exercício de suas atividades, deverão efetuar recadastramento, renovando-o a cada dois anos.

### **Resolução 265/2007**

O Contran institui a formação teórico-técnica do processo de Habilitação de condutores, como atividade extracurricular em escolas de ensino médio, conforme conteúdos estabelecidos. De acordo com o anexo I da Resolução 265/07, o Curso Teórico-Técnico deve conter carga horária mínima de 90 (noventa) horas-aula presenciais.

A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade com esta Resolução, será reconhecida como o Curso de Formação Teórico - Técnica, necessário para que o aluno possa submeter-se ao exame escrito de legislação de trânsito para, se habilitado, conduzir veículo automotor. No caso de reprovação no exame escrito prestado no órgão executivo de trânsito, o candidato deverá frequentar curso de formação de condutor, nos moldes da legislação vigente.

### **Resolução 285/08**

Altera e complementa o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do CONTRAN, que trata dos cursos para Habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências, especificando o conteúdo, carga horária e cursos para cada categoria.

## HABILITAÇÃO

### **Resolução 307/09**

Altera a Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – em seu Artigo 2º e Parágrafo Único, assegurando aos alunos matriculados em cursos regulamentados pela Resolução nº 168/04, na vigência do seu Anexo II, as condições nele estabelecidas, e dá outras providências.

**Resolução 347/10** - Altera a Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, 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.

**Resolução 409/12** - Altera dispositivos da resolução 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.

**Resolução 413/12** – Alterou a 168 e mudanças dadas pela 409/12, tratando dos cursos especializados, incluindo motofretistas e o Anexo III – que trata da documentação para a homologação dos cursos à distância.

**RELATÓRIO GERENCIAL****HABILITAÇÃO****TEMA: Curso Teórico-Técnico****DATA: 04 de abril de 2014**

Obrigatório no processo de primeira Habilitação, o curso teórico-técnico é o passo seguinte aos exames físico e mental e avaliação psicológica para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. A carga horária mínima exigida pelo Denatran é de 45 horas/aula, de 50 minutos cada.

O curso deve compreender as seguintes matérias:

- Legislação de Trânsito (18 horas/aula).
- Direção Defensiva (16 horas/aula).
- Noções de Primeiros Socorros (4 horas/aula).
- Noções de Meio Ambiente e convívio social (4 horas/aula).
- Noções sobre o funcionamento de veículos de 4 e 2 rodas (3 horas/aula).

Uma vez concluído o curso, o candidato recebe um certificado de conclusão e poderá solicitar a marcação do exame teórico-técnico. O certificado de conclusão do curso se mantém válido mesmo quando o candidato escolhe trocar de Centro de Formação de Condutor e por tempo indeterminado.

Já para a renovação da CNH é necessário curso de atualização, composto de 15 (quinze) horas aula sendo, 10 horas aula de Direção Defensiva - Abordagens do CTB para veículos de duas ou mais rodas e Noções de Primeiros Socorros - 5 (cinco) horas aula, podendo ser realizado de forma presencial à distância, validado por prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada.

<b>ESTRATÉGICO</b>	
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>
<p>Melhorar o resultado da aprendizagem do Curso Teórico-Técnico no processo de ensino-aprendizagem de forma que garanta ao condutor a formação em no mínimo três fases da tarefa de condução:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Recolha da informação</li> <li>2. Tratamento da Informação</li> <li>3. Ação: condução do veículo que será determinada por vários fatores (destreza, conhecimentos, fatores físicos, mentais, psicológicos etc.).</li> </ol>	<p>Custos para o desenvolvimento dos conteúdos.</p> <p>Custos para disponibilização da informação aos DENTRANS e CFCs.</p> <p>Custos para a requalificação dos profissionais do sistema.</p>

## HABILITAÇÃO

GERENCIAL			
O que?			
<p>Desenvolver Parâmetros Curriculares Nacionais para subsidiar o processo educativo dos CFCs e parametrizar a utilização de materiais (contratações e produção) e recursos didáticos complementares, a definição de metodologias e avaliações. Os parâmetros devem abranger todas as etapas do processo de Habilitação: Conteúdos e concepção pedagógica (Curso Técnico-Teórico, Exame Técnico-Teórico  Avaliação , Pré-prática  simuladores ; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático  Avaliação ).</p>			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<p>1. Conhecimento de trabalhos existentes no Brasil e em outros países – em desenvolvimento e já aplicados;</p> <p>2. Avaliação dos materiais enviados ao DENATRAN para a produção do Manual de Boas Práticas para compor a produção do material;</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN</p> <p><b>Colaboradores:</b> ONSV CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	2014
<p>3. Produção de conteúdos Referencial para os Parâmetros Curriculares;</p> <p>4. Validação junto aos DETRANs, CFCs E SINDICATOS;</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV</p> <p><b>Colaboração:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES DETRANs CFCs SINDICATO</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	2015
<p>5. Redação do Documento Final;</p> <p>6. Publicação do Referencial para os Parâmetros Curriculares.</p>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN ONSV</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	2016
ANÁLISE GERENCIAL			
<p>O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Técnico teórico, Exame Técnico Teórico  Avaliação , Pré-prática  Simuladores ;</p>			

Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático| Avaliação|).

Em relação ao Curso Teórico-Técnico deve-se:

Analisar o Curso Teórico-Técnico considerando sua especificidade (objetivos, carga horária, conteúdos, recursos didáticos e tecnológicos etc.), e a correlação com o processo ensino-aprendizagem, ou seja, todas as etapas da formação. A qualificação do curso poderá trazer significativas mudanças na forma como preparamos o condutor para a condução do veículo.

Considerar que a qualificação dos Cursos Teórico-Técnicos está diretamente relacionada ao funcionamento dos CFCs, a sua caracterização como instituição de ensino, as exigências em relação à proposta pedagógica, planos de aula, qualificação dos instrutores, periodicidade na apresentação de documentação e fiscalização entre outros aspectos.

Requer análise de:

- Abordagem pedagógica orientada;
- Conteúdos estabelecidos e a necessidade de novos conteúdos;
- Carga horária;
- Relação teoria e prática – especificidade da etapa de formação e correlação com aulas de pré-prática e prática de direção;
- Avaliação de aprendizagem – exames.

Orientações para análise:

### **1) Conteúdos:**

- Verificação dos conteúdos: são suficientes e adequados ao objetivo que se pretende atingir? É necessário incluir conteúdos?
- Verificação se a listagem dos conteúdos somada à descrição de abordagem pedagógica é suficiente para garantir a qualidade do curso e do processo ensino-aprendizagem.
- Analisar conteúdos não tratados: mobilidade urbana sustentável, acessibilidade, fragilidade do corpo humano, sequelas e saúde, que podem e/ou devem ser considerados transversais ao processo de formação do condutor.

Ver os conteúdos a serem abordados que estão descritos no anexo II da Resolução 168 (anexo).

Considerar ainda que os conteúdos e metodologia sejam considerados suficientes para a preparação do condutor, a preparação do profissional interfere diretamente em seu resultado.

### **2) Concepção e Abordagem Pedagógica:**

Analisar qual é a abordagem didático-pedagógica? Existe uma abordagem correta dos conteúdos? É adequada?

Observa-se o uso quase que restrito da cartilha de apresentação de conteúdos; na sua maioria, as autoescolas, durante aulas teóricas, a abordagem expositiva está sustentada apenas nesta ferramenta.

*A RESOLUÇÃO prevê:*

### *4.3 - ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA*

*4.3.1 Os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro;*

*4.3.2 Todos os conteúdos devem ser desenvolvidos em aulas dinâmicas, utilizando-se técnicas que oportunizem a participação dos condutores procurando, o instrutor fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, oportunizando a reflexão e o desenvolvimento de valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções;*

*4.3.3 A ênfase, nestas aulas, deve ser de atualização dos conhecimentos e análise do contexto atual do trânsito local e brasileiro.*

Quanto ao processo de formação, baseado nos conteúdos e metodologia proposta pela Resolução 168, atende “minimamente” ao processo de ensino-aprendizagem necessário às três fases da tarefa de condução?

- Recolha da informação
- Tratamento da Informação
- Ação: condução do veículo que será determinada por vários fatores (destreza, conhecimentos, fatores físicos, mentais, psicológicos etc.).

São comuns questionamentos, inclusive dos CFCs e profissionais que atuam na área, quanto à necessidade de revisão da metodologia e recursos adotados nas aulas teóricas: uso de cartilha de apresentação de conteúdos com o objetivo de memorizar a informação para a realização do Exame Teórico. Existem modelos no Exterior que poderíamos adotar? Como são os cursos teóricos em outros países?

### **3) Carga Horária**

7. A proposição de aumento de carga horária deve recair sobre a questão econômica:

Verificação da adequação da carga horária para todos os conteúdos propostos: é suficiente? Permite abordar com profundidade suficiente os conteúdos?

Revisão da carga horária - sugestão preliminar entre 90 e 100 horas – realizar estudo de adequação metodológica e abordagem aprofundada dos conteúdos já existentes e inclusão de conteúdos necessários (ver item 1). Após este estudo pode-se chegar à carga horária adequada.

- Quanto representa de aumento de custo para o CFC?
- Quanto representa de aumento de custo para o candidato à Habilitação ou renovação?
- Considerar a proposição de reciclagem em todas as renovações resultará no aumento da procura de serviços para os CFCs (ver relatório pós-Habilitação)?
- O aumento da carga horária do curso teórico deve impactar no aumento da carga horária do curso de prática de direção?

#### **4) Relação teoria e prática:**

Verificação de quanto o Curso Teórico-Técnico tem relação e prepara o candidato à Habilitação para o curso prático: há relação teoria e prática entre os dois cursos?

Análise de como ocorre a atualização dos instrutores e como ela é acompanhada pelos CFCs, DETRANs E DENATRAN:

- Estudo sobre qual a periodicidade de revisão do conteúdo do Curso Teórico.
- Análise da metodologia e impacto do ENIT (Exame Nacional de Instrutores de Trânsito) para a definição de ações para este item (ver Relatórios CFCs).

Análise sobre qual a relação de aproveitamento do curso e aprovação ou reprovação nos exames:

- Pesquisa sobre a relação de aproveitamento do curso e aprovação ou reprovação nos exames. Refletir sobre o quanto os tipos de exames aplicados têm influenciado nas escolhas metodológicas, abordagem dos conteúdos e uso dos recursos e, por fim, determinando a aprendizagem do condutor.
- 3.** Estudar e propor a utilização de mais ferramentas tecnológicas (como a internet ou o simulador de direção) nos cursos para facilitação e atração de candidatos.
  - 4.** Analisar a realização da atividade extracurricular para formação de condutores no Ensino Médio como parte integrante do processo de Habilitação.

*Aplicação da Resolução nº 265/2007 do Contran, que institui a formação teórico-técnica do processo de Habilitação de condutores, como atividade extracurricular em escolas de Ensino Médio, conforme conteúdos estabelecidos.*

*De acordo com o anexo I da Resolução 265/07, o Curso Teórico-Técnico deve conter carga horária mínima de 90 (noventa) horas-aula presenciais. A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade será reconhecida como o curso de formação teórico – técnica.*

- Rever conteúdo da Resolução 265/07 adotando os parâmetros definidos para a revisão do Curso Teórico-Técnico;
- Realizar levantamento de aplicação da Resolução 265/07: Quem está aplicando? Quais os motivos da não aplicação? Existem questões já estudadas ou apontadas pelos DETRANs que facilitariam a efetivação?

5. O Art. 2º do Anexo III da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, lista a documentação exigida para a homologação dos cursos à distância, com nova redação.

Considerar a existência de cursos à distância tanto para a análise do Curso Teórico-

Técnico quanto para a produção dos Parâmetros Curriculares Nacionais.

### **CONCLUSÃO:**

O Curso Teórico Técnico insere o candidato no processo de Habilitação, trata os conceitos e conteúdos que fundamentarão todo o processo pelo qual passará. A qualidade da abordagem pedagógica, os recursos, técnica e metodologia influirão no aprendizado do aluno. Rever os conteúdos e as abordagens, estabelecer parâmetros para a realização das intervenções pedagógicas realizadas pelos instrutores trará outro padrão de ensino para os CFCs.

A intervenção no Curso Teórico Técnico deve ter o propósito de qualificar a aprendizagem e proporcionar as informações e instruções necessárias para que o instrutor promova a construção de conhecimento significativa para o aluno, compondo a base para as etapas de aprendizagens futuras, bem como promovendo os conhecimentos necessários para a realização nos exames. O foco da atenção deve migrar da preparação para responder as perguntas do exame teórico (situações muitas vezes observadas nos CFCs) para a intervenção pedagógica de qualidade que efetivamente promova a educação do condutor.

Destacamos ainda as exigências colocadas em relação aos cursos de EAD (ensino à distância). Colocam-se como exigência desejável nos cursos de EAD, titulação de mestre e até doutorado aos profissionais, quando se sabe que a realidade salarial dos profissionais nos CFCs não é compatível com tal qualificação.

Na estrutura dos cursos EAD, fica clara a necessidade de uma proposta pedagógica com objetivos, conteúdos, estrutura dos módulos do curso, metodologia, há preocupação com a interação, navegabilidade e suporte pedagógico. Entendemos que o padrão de exigência dos cursos presenciais deve

perseguir o dos cursos de EAD com as devidas adequações e aprofundamentos previstos no desenvolvimento dos parâmetros curriculares.

A lista para análise e reflexão sobre esse item é bastante extensa. Há de se considerar um profundo estudo sobre os conteúdos atuais, uma avaliação para construção de parâmetros nacionais, com abordagem regional desses conteúdos, e análise dos temas abordados atualmente para verificação da necessidade de inclusão de novos temas na formação. Os materiais (cartilhas) e ferramentas utilizadas na formação, a periodicidade de suas atualizações, inclusive a adoção de novas tecnologias durante o Curso Teórico-Técnico devem ser outro ponto da abordagem.

É preciso, ainda, se debruçar sobre a pedagogia e a metodologia de ensino/aprendizado, analisando o aproveitamento e resultados da formação. Outro olhar necessário deve ser voltado à ampliação da carga horária que nos parece insuficiente para assimilação de todo conteúdo. Conteúdo, este, que deve ser avaliado sob a perspectiva da adequação entre teoria e prática.

Por fim, uma avaliação dos profissionais que formam os futuros condutores, trata-se de exigência para a melhoria do processo, pois o seu papel nas aprovações e reprovações dos alunos/candidatos é determinante. E a partir dos resultados dessa avaliação, há de se discutir/planejar a requalificação dos profissionais inaptos, num processo gradativo de aperfeiçoamento e atualização dos instrutores, examinadores e diretores dos centros de formação. Não podemos negligenciar ainda o processo didático que não favorece o aprendizado, e, sim, a memorização durante os cursos teóricos durante os cursos teóricos.

**ANEXOS**

**ANEXO I**

**TRABALHOS ACADÊMICOS E ARTIGOS CIENTÍFICOS**

**O perfil dos instrutores do Centro de Formação Teórico-Técnico (CFC da cidade de Rio Claro).**

Trabalho com o objetivo de realizar um estudo a respeito do perfil profissional dos instrutores dos CFCs tipo A com o intuito de analisar informações coletadas em pesquisa sobre a percepção que estes instrutores têm sobre sua profissão e seu local de trabalho.

Disponível em:

[www.inar.edu.br](http://www.inar.edu.br) procurar o ícone biblioteca

**ANEXO II****Informações Complementares:**

- Lei Nº 12.302/10. Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Brasília: Presidência da República, 2010. CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN.
- Iniciativa do Denatran que abriu chamada para elaboração de "Manual de Boas Práticas na Formação do Condutor", no site do Denatran. As contribuições devem ser encaminhadas à Coordenação Geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Denatran, até o dia 15 de março de 2014, no seguinte endereço: Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco H, Ed. Telemundi II, 5º andar, sala 506, CEP 70070-010 Brasília-DF. Fones: (61) 2108-18150. E-mail: [manualcondutor@cidades.gov.br](mailto:manualcondutor@cidades.gov.br)

**ANEXO III**

**RESOLUÇÃO - 168 - ANEXO II**

**ESTRUTURA CURRICULAR BÁSICA, ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA E DISPOSIÇÕES GERAIS DOS CURSOS**

1. Curso de formação para Habilitação de condutores de veículos automotores;
2. Curso para mudança de categoria;
3. Curso para adição de categoria;

**1. CURSOS DE FORMAÇÃO PARA HABILITAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**

**1.1. CURSO TEÓRICO-TÉCNICO**

- 1.1.1. Carga horária total: 45 (quarenta e cinco) horas aula
- 1.1.2. Estrutura curricular
- 1.1.3. Legislação de Trânsito: 18 (dezoito) horas aula

**1.1.4. Determinações do CTB quanto aos veículos de duas ou mais rodas:**

- Formação do condutor;
- Exigências para categorias de Habilitação em relação ao veículo conduzido;
- Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade;
- Sinalização viária;
- Penalidades e crimes de trânsito;
- Direitos e deveres do cidadão;
- Normas de circulação e conduta.
- Infrações e penalidades para veículos de duas ou mais rodas referentes à:
  - Documentação do condutor e do veículo;
  - Estacionamento, parada e circulação;
  - Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;
- Meio ambiente.

**1.1.5. Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas: 16 (dezesseis) horas aula.**

- Conceito de direção defensiva;

- Conduzindo em condições adversas;
- Conduzindo em situações de risco;
- Ultrapassagens
- Derrapagem
- Ondulações e buracos
- Cruzamentos e curvas
- Frenagem normal e de emergência
- Como evitar acidentes em veículos de duas ou mais rodas;
- Abordagem teórica da condução de motocicletas com passageiro e ou cargas;
- Cuidados com os demais usuários da via;
- Respeito mútuo entre condutores;
- Equipamentos de segurança do condutor motociclista;
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- Situações de risco.

#### **1.1.6. Noções de Primeiros Socorros: 4 (quatro) horas aula**

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer);
- Cuidados especiais com a vítima motociclista.

#### **1.1.7. Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito: 4 (quatro) horas aula**

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do automóvel e da motocicleta para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Diferenças individuais;
- Relacionamento interpessoal;
- O respeito mútuo entre condutores;
- O indivíduo como cidadão.

#### **1.1.8. Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas: 3 (três) horas aula**

## HABILITAÇÃO

- Equipamentos de uso obrigatório do veículo, sua utilização e cuidados que se deve ter com eles;
- Noções de manuseio e do uso do extintor de incêndio;
- Responsabilidade com a manutenção do veículo;
- Alternativas de solução para eventualidades mais comuns;
- Condução econômica e inspeção mecânica (pequenos reparos);
- Verificação diária dos itens básicos: água, óleo, calibragem dos pneus, dentre outros.
- Cuidados e revisões necessárias anteriores a viagens.

## DISPOSIÇÕES GERAIS

- Devem participar deste curso os condutores que em sua formação, em situação anterior, na forma do Art. 150 do CTB, não tenham recebido instrução de direção defensiva e primeiros socorros;

Este curso poderá ser realizado nas seguintes modalidades:

- Em curso presencial com carga horária de 15 horas aula, que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas aula, ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição/entidade por ele credenciada, com frequência integral comprovada, dispensada a aplicação de prova;
- Em curso realizado à distância, validado por prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada de forma que atenda aos requisitos mínimos estabelecidos no anexo IV desta resolução;
- Em estudos realizados pelo condutor de forma autodidata, submetendo-se a prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada; em caso de reprovação, o condutor só poderá repeti-la decorridos cinco dias da divulgação oficial do resultado. Persistindo a reprovação deverá frequentar obrigatoriamente o curso presencial para a renovação da CNH.
- Poderá ser feito o aproveitamento de cursos com conteúdos de primeiros socorros e de direção defensiva, dos quais o candidato apresente documentação comprobatória de ter realizado tais cursos, em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;
- O certificado de realização do curso será conferido ao condutor que:

- Frequentar o curso de 15 horas/aula na sua totalidade. Neste caso o processo de avaliação, sem caráter eliminatório ou classificatório, deve ocorrer durante o curso;
- Tiver aprovação em curso à distância ou estudos autodidata, através de aproveitamento mínimo de 70 % de acertos em prova teórica de 30 questões de múltipla escolha;
- Apresentar documentação ao DETRAN, e este a validar como aproveitamento de cursos realizados em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;
- O certificado de realização do curso terá validade em todo o território nacional, devendo ser registrado no RENACH pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- Considera-se hora-aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

## ANEXO IV

### Matérias

**Das 658 autoescolas do estado, 453 não atingiram percentual mínimo de alunos aprovados Sem alcançar pelo menos 60% de aprovação de alunos nos exames teóricos e práticos, em períodos de três meses, as empresas ficam impedidas de renovar o credenciamento anual do DETRAN.**

RIO - Se você está pensando em tirar carteira de motorista fique atento: este ano, 453 das 658 autoescolas no estado não atingiram o mínimo de 60% de aprovação de alunos nos exames teóricos e práticos, em períodos de três meses, determinado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para a renovação do credenciamento anual do DETRAN. E cuidado com as armadilhas: a demora para marcar aulas em autoescolas e provas no DETRAN têm feito candidatos perder o prazo de um ano para a conclusão do processo. Mesmo superando obstáculos, muitos chegam ao fim do curso despreparados e são reprovados.

**Link para íntegra:** <http://oglobo.globo.com/rio/das-658-autoescolas-do-estado-453-nao-atingiram-percentual-minimo-de-alunos-aprovados-10266655#ixzz2tPdIDjuA>

---

**De acordo com a matéria da BBC, na Inglaterra o exame teórico é também pré-requisito para o prático.**

O exame custa 31 libras (cerca de R\$100,00).

Todos os candidatos à carteira de motorista precisam ser aprovados neste teste antes do exame prático de direção. No total, a prova conta com 50 questões de múltipla escolha e o mínimo de acertos deve ser de 43 questões. Os candidatos também precisam fazer um teste de percepção de riscos no qual 44 de um total de 75 questões precisam estar corretas.

**Disponível em:** [www.terra.com.br](http://www.terra.com.br) - **acesso em** 06 de Novembro de 2012 às 11h20 atualizado às 11h36.

#### 4.5. Exame Técnico Teórico

##### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resoluções CONTRAN	Resoluções Complementares à:	
		168/09	358/10
<b>9.503/97 - CTB</b> <b>12.302/10</b>	168/04 358/10	169/05	411/12

#### LEIS

##### Lei 9.503/97 – CTB

Trata do Exame Teórico nos seguintes artigos:

Art. 147 - prevê o Exame

O candidato à Habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, incluindo o inciso III: “escrito, sobre legislação de trânsito”; e no inciso IV: de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN.

Art. 151 – aborda a reprovação no Exame/prazo para novo – 15 dias

No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.

##### Lei Nº 12.302/10.

Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

#### RESOLUÇÕES

##### Resolução 168/04

A Resolução 168/04 criou normas e procedimentos para a formação de condutores, em especial sobre o tema tratado neste relatório, os seguintes artigos:

##### Art. 3º, Inciso III – Prevê o Exame Teórico

Para a obtenção da ACC e da CNH, o candidato deveria submeter-se a realização de:

## HABILITAÇÃO

III – Exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Condutor;

**Art. 7º** - Define como será o Curso Teórico (conteúdo, carga horária – Anexo II)

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II.

**Art. 11** – Define o Curso Teórico como pré-requisito para o Exame Teórico, total das questões e aproveitamento para aprovação.

O candidato à obtenção da ACC ou da CNH, após a conclusão do curso de formação, será submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.

Parágrafo único. O exame referido neste artigo será aplicado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou por entidade pública ou privada por ele credenciada.

**Art. 22** – Aborda a reprovação no Exame Teórico

No caso de reprovação, o candidato poderá repetir o exame 15 dias decorridos da divulgação do resultado anterior.

**Artigo 27** – Sobre a formação dos examinadores – exigências, requisitos e penalidades.

### **Resolução Nº 358/10.**

Estabelece normas para o credenciamento, acompanhamento e controle de instituições ou entidades públicas ou privadas e profissionais 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.

## **RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES A 168/04**

### **169/05**

Alterou, em específico sobre o tema aqui tratado, os seguintes artigos:

Art. 12 - Define que haverá regulamentação específica para cursos aos examinadores:

Artigo 15 - Locais e horários para o exame de Direção Veicular

Art. 23 - Requisitos do Exames de Direção Veicula (veículos) para cada categoria

Art. 27. Tempo de exercício dos examinadores e recondução.

## **RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES A 358/12**

### **411/12**

Não altera substancialmente a resolução, na medida que complementa o § 1º e incisos III e IV do artigo 1º, estipulando a necessidade de "comprovada capacidade técnica" das instituições ou entidades públicas ou privadas.

## RELATÓRIO GERENCIAL

## HABILITAÇÃO

TEMA: Exame Teórico-Técnico

DATA: 25 de abril de 2014.

O candidato à obtenção da ACC ou da CNH, após a conclusão do curso teórico-técnico é submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.

ESTRATÉGICO			
Por quê?		Quanto	
Analisar o impacto e o resultado do Exame Teórico-Técnico para o processo de ensino-aprendizagem da condução de veículos.		Investimentos para a revisão e/ou elaboração do banco de questões.  Investimentos na estrutura de disponibilização para os DETRANs.	
GERENCIAL			
O que?			
Desenvolver Parâmetros Curriculares Nacionais para subsidiar o processo educativo dos CFCs e parametrizar a utilização de materiais (contratações e produção) e recursos didáticos complementares, a definição de metodologias e avaliações. Os parâmetros devem abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico  Avaliação , Pré-prática  Simuladores ; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático  Avaliação  ).			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
1. Conhecimento de trabalhos existentes no Brasil e em outros países – em desenvolvimento e já aplicados;	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN  <b>Colaboradores:</b> ONSV	<b>Âmbito Nacional</b>	2014

2. Avaliação dos materiais enviados ao DENATRAN para a produção do Manual de Boas Práticas para compor a produção do material;	CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES		
3. Produção de Referencial para os Parâmetros Curriculares;  4. Validação junto aos DETRANs, CFCs E SINDICATOS;	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN Câmara Temática Habilitação e Educação ONSV <b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES DETRANs CFCs SINDICATO	<b>Âmbito Nacional</b>	2015
5. Redação do Documento Final;  6. Publicação do Referencial para os Parâmetros Curriculares.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV	<b>Âmbito Nacional</b>	2016

### ANÁLISE GERENCIAL

O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico-Técnico |Avaliação|, Pré-prática |Simuladores|; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático |Avaliação|).

Em relação ao Exame Teórico-Técnico deve-se:

Indica-se analisar quanto o Exame Teórico-Técnico influi na qualidade do processo de Habilitação do condutor. Para isso é necessário um olhar específico para o instrumento de avaliação utilizado e, ao mesmo tempo, para o processo ensino-aprendizagem proposto, uma vez que tanto a melhoria do processo de avaliação pode trazer impacto para o aprendizado quanto à melhoria no aprendizado pode trazer impacto para o processo de avaliação.

### **Avaliação:**

*Concepção 1 - compreender como um conjunto de ações que acontece continuamente e que assume o papel de alimentar, sustentar e orientar o processo de ensino-aprendizagem.*

*Concepção 2 - não ensinamos sem avaliar e não aprendemos sem avaliação.*

### **Avaliação:**

*Contexto - É importante destacar que no Exame Teórico-Técnico, o instrutor e o examinador têm o protagonismo central, mas há de se considerar o coletivo dos profissionais que trabalham e conduzem o processo de formação de condutores, guiados por um "projeto político-pedagógico coletivo" dos CFCs. Há ainda que considerar o sistema (um conjunto - DENATRAN, DETRANs, CFCs, na qual a responsabilidade principal é do poder público).*

Para realização de intervenções no processo de avaliação pode-se propor:

1. Garantir que o exame realmente avalie se houve aprendizado do conteúdo programático do Curso Teórico;
2. Garantir que o condutor se recicle periodicamente (Curso na Renovação);
3. Avaliar se a qualidade do serviço prestado pelos examinadores tem reflexo direto no resultado da avaliação dos candidatos à Habilitação;
4. Verificar se não há fraudes para as aprovações/reprovações;
5. Exigir frequência mínima de 90% em cada módulo do curso; manutenção da aprovação de 70% das questões;
6. Em caso de reprovação, receber atendimento individualizado, a fim de superar suas dificuldades; Na atualização, o aluno deverá ter frequência integral no curso.

## **2. Verificação da efetividade da avaliação.**

A avaliação realmente verifica o aprendizado do conteúdo programático do Curso Teórico? As questões são pertinentes ao aprendizado pretendido ou apenas um ato de memorizar?

*(Prova convencional ou eletrônica, de múltipla escolha, de no mínimo 30 questões, devendo obter aproveitamento de, no*

*mínimo, 70% de acertos para aprovação).*

1.1. Mudança na legislação quanto a forma de avaliação e frequência mínima de 90% dos módulos e manutenção dos 70% de acertos para aprovação (*indicação do GT Educação - planilha*).

1.2. Avaliação conjunta do processo ensino-aprendizagem e da formação do instrutor e do examinador.

1.3. Análise do que se avalia e quanto impacta na qualidade do aprendizado.

## **2. Revisão quanto à periodicidade da aplicação do exame.**

*Atualmente é realizado apenas uma vez na obtenção da primeira Habilitação, nas renovações não é necessário (apenas se a pessoa fizer a renovação depois do vencimento da CNH ou não fez em situação anterior os módulos de primeiros socorros e direção defensiva ou no caso de mudança ou adição de categoria).*

**2.1.** Modificar a legislação incluindo a obrigatoriedade também nas renovações, garantindo reciclagem periódica;

**2.2.** Havendo a possibilidade de análise do perfil do condutor, via RENACH/BINCO, é possível criar módulos de reciclagem adequados aos perfis deixando-os em disponibilidade aos CFCs?

## **3. Critérios rígidos para credenciamento dos examinadores**

**3.1.** Os requisitos para credenciamento dos examinadores são suficientes para garantir uma boa qualidade do serviço prestado?

## **4. Revisão dos critérios para a Reprovação**

**4.1** O candidato pode solicitar uma segunda prova após 15 dias. Em caso de nova reprovação o candidato deve fazer o curso novamente. ***Em caso de reprovação, receber atendimento individualizado a fim de superar suas dificuldades. Na atualização, o aluno deverá ter frequência integral do curso. (PROPOSTA DO GT – planilha).***

*Verificar se tem uma quantidade limitadora para o candidato ser reprovado definitivamente, sem o direito da CNH. Há algum acompanhamento dos CFCs em relação à ampliação ou queda de reprovações? Existe pesquisa entre os reprovados para elencar as principais motivações da reprova? As reprovadas não podem significar despreparo também dos formadores dos condutores? Como o Denatran acompanha isso?*

## **5. Análise e Revisão - Simulados**

**5.1** Reforçam a questão do aprendizado por memorização e não por

incorporação dos conteúdos?

**5.2** Um banco de dados nacional de perguntas constantemente atualizadas e revistas importaria em uma melhora na qualidade e eficiência do ensino? (proposta do GT - planilha).

*Considerar iniciativa do Estado de São Paulo, entendendo que a medida isolada deve impactar menos do que se for implantada em conjunto com a revisão do Curso Teórico-Prático, a formação do instrutor e do examinador.*

*Analisar exemplo da Inglaterra que inclui questões sobre percepção de risco no exame Teórico-técnico. (ver anexo II).*

Analisar o impacto das avaliações propostas pelo DENATRAN para os instrutores e examinadores. Os Exames nacionais poderão ser importantes diagnósticos da realidade da formação de condutores no país e servir como referência para o planejamento de ações que intervenham em médio prazo, neste tema.

Analisar os atores envolvidos, interesses econômicos e políticos e processos já existentes que podem representar ações a serem aprofundadas em relação ao tema, como no caso do ENIT E ENET (Exame Nacional de Examinadores de Trânsito).

### **QUESTÕES A SEREM RESPONDIDAS - DENATRAN**

- a) Há algum acompanhamento dos CFCs em relação à ampliação ou queda de reprovações?
- b) Existe pesquisa entre os reprovados para elencar as principais motivações de reprova?
- c) As reprovadas não podem significar despreparo também dos formadores dos condutores?
- d) Qual o perfil de quem forma os condutores e os prepara para o Exame Teórico?
- e) Com a inclusão dos simuladores, qual foi a capacitação dos formadores/instrutores?
- f) Como o Denatran acompanha esses números? Quais medidas estão sendo adotadas?

### **INFORMAÇÕES SOBRE O CUSTO DOS EXAMES PARA O CANDIDATO:**

Valor do exame: média nos Estados

SP- R\$ 55,79

MG – R\$ 52,76

CE- R\$ 25,66

PR – R\$ 37,64

### CONCLUSÃO:

Repensar os exames aplicados deva passar por reflexões quanto ao sentido da avaliação do processo de ensino-aprendizagem.

- a. É fundamental** - transformar a prática avaliativa em prática de aprendizagem.
- b. É necessário** - avaliar como condição para a mudança de prática e para o redimensionamento do processo de ensino/aprendizagem.
- c. Avaliar** - faz parte do processo de ensino e de aprendizagem: não ensinamos sem avaliar, não aprendemos sem avaliação. Dessa forma, rompe-se com a falsa dicotomia entre ensino e avaliação, como se esta fosse apenas o final de um processo.

Fato a destacar é que o Exame é realizado, hoje, uma única vez, na primeira Habilitação, e com a adoção do “método decoreba”, o que não exige reflexão, mas sim memorização do candidato. Toda assimilação que já é questionável, com o decorrer do tempo, pode cair em boa parte no esquecimento.

Aprendizado, avaliação e resultados formam uma tríade indissociável no processo de formação. Não podem ser trabalhados de forma estanques, portanto, se o aprendizado apresenta falhas estas estarão presentes na avaliação ou exame e impactarão na próxima etapa; e, por consequência comprometerão todos os resultados do processo. Investir em qualquer etapa garantirá melhoria no conjunto da formação, mas apostar em ações conjuntas em todo o processo potencializará a transformação do ensino-aprendizado para os condutores no Brasil. Vale a máxima de que “*não ensinamos sem avaliar e não aprendemos sem avaliação.*”

Na etapa de avaliação ou exame, é imprescindível verificar se o conteúdo cobrado esteve presente no processo de teorização, ter a certeza de que os formadores têm não só habilidade didática e metodológica, mas também ampla apropriação dos conteúdos e conhecimentos propostos; e o mais importante, se os gestores estão atentos à promoção da atualização e qualificação desses profissionais.

Outra medida sob responsabilidade dos gestores nesta etapa é desenvolver instrumentos que possam coibir, por meio de auditoria/fiscalizações periódicas, falhas ou fraudes nas aprovações/reprovações. De forma específica, nos casos de reprovações, é preciso criar mecanismos para garantir o aprendizado após uma reprova, podendo-se apostar em medidas especiais como atendimento individualizado/personalizado, ampliação de frequência, a fim de superar as dificuldades do aluno.

### ANEXOS

#### ANEXO I

#### CONSIDERAÇÕES GERAIS

##### 1. Carga horária, conteúdos e requisitos para aprovação

O Exame Teórico só poderá ser realizado após a participação em Curso Teórico que prevê 45 horas/aula, sendo 18 horas sobre Legislação; 16 horas sobre Direção Defensiva; 14 horas para Primeiros Socorros; 4 horas para Meio Ambiente e Cidadania e três horas para Mecânica Básica. E, agora, as aulas em simuladores devem preceder também o Exame Teórico.

**No Exame Teórico**, o candidato à Habilitação terá 40 minutos para responder 30 questões sobre os temas do curso teórico e para ser aprovado terá que acertar 70% das questões, ou seja, 21 questões. O resultado sai no mesmo dia.

**Os Conteúdos** – de um banco de dados com 600 questões são retiradas as 30 questões. Hoje, o Banco de Dados é sigiloso. As provas são objetivas. Para cada questão, são dadas cinco alternativas. Nas provas on-line, são quatro alternativas.

## ANEXO II

### MATÉRIAS

O DETRAN SP pretende abrir o Banco de Dados que será ampliado para mil questões e ficará aberto para simulados (ver matéria O Estado de São Paulo no link abaixo:)

#### Casos especiais:

- RECICLAGEM PARA CONDUTORES INFRATORES – 30 horas/aula
- CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA RENOVAÇÃO DA CNH – 15 horas/aula

#### Nova metodologia

Em relação ao método mais reflexivo, são necessárias capacitação e atualização dos instrutores e aplicadores dos testes:

O consultor em segurança de trânsito Philip Gold também aprovou o novo método (mais reflexivo), mas sugeriu ao DETRAN que as provas sejam aplicadas também aos instrutores das autoescolas e aos agentes de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para avaliar a capacidade dos formadores e dos fiscais de condutores. "Se eles não acertarem 100% das questões, é sinal de que precisam ser requalificados ou que as perguntas devem ser reavaliadas", disse.

**Fonte:** <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,exame-teorico-da-cnh-ficara-menos-decoreba,1124126,0.htm>

#### O Diário Digital - DETRAN muda exame teórico para Carteira Nacional de Habilitação

**Fonte:** <http://www.odiarionline.com.br/noticia/21075/DETRAN-MUDA-EXAME-TEORICO-PARA-CARTEIRA-NACIONAL-DE-HABILITACAO>

---

#### Ver também

De acordo com matéria da BBC, na Inglaterra o Exame teórico é também pré-requisito para o prático. O exame custa 31 libras (cerca de R\$100,00). Todos os candidatos à carteira de motorista precisam ser aprovados neste teste antes do exame prático de direção. No total, a prova conta com 50 questões de múltipla escolha e o mínimo de acertos deve ser de 43 questões. Os candidatos também precisam fazer um teste de percepção de riscos no qual 44 de um total de 75 questões precisam estar corretas.

**Fonte:** [www.terra.com.br](http://www.terra.com.br) – acesso em 06 de Novembro de 2012 às 11h20 - atualizado às 11h36.

### 4.6. Pré-prática – Simuladores de Direção

#### Estudo Analítico

#### CONSIDERAÇÃO PRELIMINAR:

A Resolução 435/12 tornou o curso de simulador um módulo específico e pré-prático, tirando, portanto, do curso teórico-técnico. Assim, trataremos neste estudo, toda matéria sobre simuladores, no denominado item **Pré-Prático**.

Embasamento legal consultado:

Leis	Resoluções CONTRAN
<b>9.503/97 - CTB</b>	188/04
	422/12
	423/12
	435/12
	444/13
	473/14

#### LEIS

#### Lei 9503, de 23/09/1997 – CTB

#### RESOLUÇÕES PRÉ-PRÁTICA

#### 422/12

Art. 3º - Redefiniu a carga do Curso Teórico-técnico, incluiu tempo das aulas em simulador e nova estrutura curricular.

#### 423/12

Art. 1 – Alterou o inciso II do art. 5º da Resolução nº 358, admitindo o uso compartilhado do simulador.

#### 435/12

**Art. 2º** - Estabeleceu carga horária para simuladores e determinação do curso para a categoria B.

#### 444/13 – Entre as principais determinações estão as dos artigos:

Art. 1º- Alterou os itens 1.1.1, 1.1.2.6, 1.1.2.7 e 1.1.2.8 e incluir os itens 1.1.2.9 a 1.1.2.13, no Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168/04,

determinando carga horária, realizações de software com obrigação de prever no mínimo 10 (dez) situações que retratem normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III, associadas às correspondentes infrações de trânsito previstas no Capítulo XV, ambos do CTB.

No item 1.1.2.8. Ditou-se que durante a realização das aulas de simulação de direção veicular, o equipamento registrará no monitor, em local que não prejudique a continuidade da atividade de ensino, as infrações de trânsito porventura cometidas pelo aluno. Ao final de cada aula, o simulador de direção veicular relacionará as infrações de trânsito, com transcrição completa do dispositivo legal previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

No item 1.1.2.9. Estabeleceu-se que o Instrutor, o Diretor de Ensino ou o Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores realizará a supervisão do aluno durante as aulas ministradas no simulador de direção veicular, prestando-lhe todos os esclarecimentos solicitados. Será permitida a supervisão simultânea de no máximo 3 (três) alunos, desde que no interior de um único ambiente.

No item 1.1.2.10. - As imagens das aulas e do ambiente do local de instalação dos simuladores de direção veicular serão transmitidas aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para fins de fiscalização e monitoramento.

1.1.2.11. - Os resultados das aulas realizadas em simulador de direção veicular serão disponibilizados ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mediante relatórios estatísticos, visando o estabelecimento de políticas públicas de educação.

1.1.2.12. - Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão disponibilizar os dados relativos ao aluno condutor do simulador para início das aulas virtuais.

1.1.2.13. - A realização de aulas em simuladores de direção veicular para os portadores de necessidades especiais cujo veículo dependa de adaptação especial, será regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 3º Tratou da infraestrutura mínima e estabeleceu exigências, sendo:

a) laudo técnico de avaliação, vistoria e verificação de conformidade do protótipo, expedido por Organismo Certificador de Produto – OCP, acreditado pelo INMETRO na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade;

b) homologação do protótipo pelo DENATRAN, com análise de hardware, software e respectivos funcionamentos;

c) laudo técnico de avaliação, vistoria e verificação de conformidade dos equipamentos, estrutura física e outros itens do local em que serão produzidos os simuladores, expedido por Organismo Certificador de Produto

## HABILITAÇÃO

- OCP, acreditado pelo INMETRO na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade;

d) inspeção individualizada do simulador instalado, quando requisitado pelo DENATRAN, realizada por Organismo Certificador de Produto - OCP, acreditado pelo INMETRO na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade.

### **473/14**

Art. 2º - Alterou os itens 1.1.2.6 e 1.1.2.10 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168/4 e incluiu o item 1.1.2.10-A, estabelecendo a carga horária e sistema de funcionamento das aulas pré práticas em simulador

Art. 3º - Alterara o inciso II do art. 5º da Resolução CONTRAN nº 358/10 e incluiu o inciso II-A, de forma que determinou possível o uso compartilhado do simulador de direção veicular, desde que entre CFC das categorias "A, B, A/B", no ambiente físico da entidade de ensino credenciada ou em local diverso, se estes forem autorizados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal.

No que tange ao item II-A, restou autorizado que o órgão executivo de Trânsito do Estado ou do Distrito Federal poderá aceitar a vinculação da instituição de ensino a um Centro de Simulação fixo ou itinerante, com comprovação de recursos instrucionais necessários à formação, administrado por outra unidade de ensino credenciada ou por terceiros autorizados pelo DETRAN, em conjunto com empresas homologadas pelo DENATRAN para fornecimento e fabricação de simulador de direção veicular. A administração terceirizada não eximirá o acompanhamento e a instrução realizada por Instrutor de Ensino, Diretor de Ensino ou Diretor Geral, os dois últimos necessariamente vinculados ao Centro de Formação de Condutores.

Art. 4º - Determinou a infraestrutura física e funcional para aulas de simulação.

Art. 5º - Criou novos procedimentos e prazos para implementação dos simuladores, determinando o período de implantação para os órgãos executivos normatizarem o funcionamento dos simuladores de direção veicular e para que as empresas homologadas integrem seus sistemas junto aos órgãos e os Centros de Formação de Condutores adequem-se.

Determinou, ainda, que o órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal deverá promover a implementação da nova estrutura curricular tão logo o sistema da empresa fornecedora esteja homologado e os Centros de Formação de Condutores adequados.

Obs: Este relatório considerou a legislação anterior à RESOLUÇÃO 493/2014.

**RELATÓRIO GERENCIAL****BLOCO: HABILITAÇÃO****TEMA: Pré-prática – Simuladores de Direção****DATA: 25 de abril de 2014**

O uso dos simuladores como parte do processo de formação dos condutores, está passando por uma exaustiva discussão.

A Resolução 435/12 tornou o curso de simulador um módulo específico e pré-prático, tirando, portanto, do curso teórico-técnico.

A Resolução 444/13 prorrogou a exigência do uso de simulador para até 31 de Dezembro de 2013 e estabelece ainda:

Carga horária total: 45 (quarenta e cinco) horas aula, sendo que as aulas realizadas em simuladores de direção veicular serão de 5 (cinco) horas aulas de 30 (trinta) minutos cada, com intervalos de 30 (trinta) minutos, ministradas após início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV, que deverão ser realizadas nos Centros de Formação de Condutores.

Prevê ainda, situações simuladas e conteúdos (Conceitos Básicos, aprendendo a conduzir, Aprendizado da circulação, condução segura e situações de risco).

As infrações de trânsito cometidas pelo aluno nos simuladores são registradas e a supervisão do aluno no simulador é realizada pelo Instrutor, Diretor de Ensino ou o Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores.

As aulas são transmitidas aos órgãos de trânsito para fins de fiscalização e monitoramento e os resultados das aulas são disponibilizadas ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mediante relatórios estatísticos, visando o estabelecimento de políticas públicas de educação.

## HABILITAÇÃO

ESTRATÉGICO			
Por quê?		Quanto?	
<p>O curso Pré-prática Veicular (no conjunto do processo de formação) deve oferecer um processo de ensino-aprendizagem que garanta ao condutor a formação em, no mínimo, três fases da tarefa de condução:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Recolha da informação</li> <li>2) Tratamento da Informação</li> <li>3) Ação: condução do veículo que será determinada por vários fatores (destreza, conhecimentos, fatores físicos, mentais, psicológicos etc.).</li> </ol>		<p>Custos para o desenvolvimento dos conteúdos.</p> <p>Custos para disponibilização da informação aos DETRANs e CFCs.</p> <p>Custos para a requalificação dos profissionais do sistema.</p>	
GERENCIAL			
O que?			
<p>Desenvolver Parâmetros Curriculares Nacionais para subsidiar o processo educativo dos CFCs e parametrizar a utilização de materiais (contratações e produção) e recursos didáticos complementares, a definição de metodologias e avaliações. Os parâmetros devem abranger todas as etapas do processo de Habilitação: concepção metodológica (Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-Técnico  Avaliação , Pré-prática  Simuladores ; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático  Avaliação  ).</p>			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<p>1. Conhecimento de trabalhos existentes no Brasil e em outros países – em desenvolvimento e já aplicados;</p> <p>2. Avaliação dos materiais enviados ao DENATRAN para a produção do Manual de Boas Práticas para compor a produção do material;</p>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN</p> <p><b>Colaboradores:</b> ONSV CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES</p>	<p><b>Âmbito Nacional</b></p>	<p><b>2014</b></p>
<p>3. Produção dos conteúdos do Referencial para os Parâmetros Curriculares;</p>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN</p> <p><b>Colaboradores:</b></p>	<p><b>Âmbito Nacional</b></p>	<p>2015</p>

4. Validação junto aos DETRANs, CFCs E SINDICATOS;	ONSV CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES DETRANs CFCs SINDICATO		
5. Redação do Documento Final;  6. Publicação dos Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação do Motorista.	Responsáveis: DENATRAN ONSV	<b>Âmbito Nacional</b>	2016

### ANÁLISE GERENCIAL

O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico Técnico|Avaliação|, Pré-prática |Simuladores|; Curso de Prática de Direção Veicular; |Avaliação| Exame Prático).

Em relação aos Cursos de Pré-prática – Simuladores de Direção indicamos:

Analisar a realização das aulas em simuladores considerando a realização de estudos para a adequação de conteúdos e carga horária destinada à abordagem em simuladores: avaliar como os conteúdos são apresentados, quais as situações simuladas propostas, quais os desafios e possibilidade de auto avaliação do candidato, quais as orientações para a relação teoria e prática (uso do aprendizado adquirido dos conteúdos teóricos, preparação para as aulas práticas). Considerar a necessidade de estabelecer a relação teoria e prática na construção do conhecimento e aplicação – as aulas em simulador podem integrar tanto conteúdos das aulas práticas quanto das aulas teóricas.

Outras possibilidades para o uso do simulador no processo de Habilitação devem ser consideradas, como por exemplo, a utilização de situações simuladas que possam propor avanço no processo de Habilitação ou a retomada de aulas e conteúdos que sejam identificados insuficientes e indiquem necessidade de revisão. Não necessariamente, deve-se considerá-lo como instrumento de reprovação, mas um mecanismo de verificação e/ou fixação de aprendizagem com parâmetros de resultados estabelecidos. Esta concepção vem de encontro com as reflexões propostas para se pensar as práticas de avaliação empregadas.

Considera-se que as análises em relação ao uso do simulador sejam realizadas de forma integrada ao estudo para a proposição de uma

## HABILITAÇÃO

concepção pedagógica que fundamente o processo de formação como um todo (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico-Técnico |Avaliação|, Pré-prática |Simuladores|; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático |Avaliação|).

Outros aspectos que devem ser observados em relação ao uso do simulador de direção que devem impactar no seu resultado para a formação do condutor:

- Estudo e definição de procedimentos para as exceções e para pessoas que por algum motivo não possam ou consigam utilizar o simulador (aproximadamente 10% da população).
1. Analisar a necessidade e/ou o impacto da realização de prática de direção e simuladores nas renovações e/ou cassações ou mudança de categoria;
  2. Revisão do processo de formação (pré-prática e prática de direção) considerando a estrutura dos CFCs e o impacto no conjunto da formação do condutor;
  3. Analisar os itens considerando a estrutura dos CFCs e o impacto no conjunto da formação do condutor;
  4. Analisar o impacto da capacitação do instrutor e dos examinadores no processo de formação incluindo a pré-prática;
  5. Revisão da capacitação do instrutor e dos examinadores no processo de formação incluindo a pré-prática;
  6. Avaliar impactos econômicos para as decisões quanto à ampliação de carga horária para estas etapas do processo, bem como em relação ao uso do simulador;

Considerar custos para:

- ampliação de carga horária para estas etapas do processo;
- uso do simulador;

7. Analisar quais setores econômicos relacionados ao tema podem ser financiadores do processo.

## CONCLUSÃO

É necessário rever o processo de ensino e aprendizagem que se pretende, definir objetivos e parametrizar resultados esperados. A partir das definições podem-se estabelecer conteúdos e abordagens metodológicas para o processo de formação, preservando a característica de cada etapa de aprendizagem e ao mesmo tempo integrando-as em um processo contínuo, construtivo e de significado para o aluno.

Sem rever as diretrizes básicas e redefinir o conceito macro do processo de formação continuaremos vivendo a queda na qualidade da formação dos futuros condutores, seja pela diminuição cada vez mais acentuada da credibilidade dos processos em função das normas equivocadas que surgem, seja pelo conteúdo das próprias normas que são editadas, que se mostram

cada vez mais deficientes e incoerentes.

Por fim, destacamos:

O simulador é uma ferramenta importante que certamente tem potencial para contribuir para o processo ensino/aprendizagem.

Seu uso pode ser facultativo, considerando alguns parâmetros:

- Percentual de candidatos que não conseguem fazer as aulas em simulador de direção;
- Candidatos que no decorrer do processo apresentem dificuldades e necessidades específicas à aprendizagem para o qual o simulador pode ser fundamental.

Consideramos que as aulas em simulador possam ser incluídas no processo ou por indicação profissional, ou por escolha do candidato. Para isso, deve estar previsto seu uso nos parâmetros curriculares nacionais conforme indicações anteriores.

Nesta etapa da formação, é possível verificar se teoria e prática caminham ou caminharão juntas no processo, pois é o momento da tradução dos conhecimentos em ações para os alunos. A recente adoção dos simuladores, nesta fase, e todo vaivém para fixação do seu uso (com alterações de datas e da própria aplicação do equipamento) trouxeram questionamentos, alterações no processo, com impacto para os alunos no aprendizado; e, também, nos custos para os CFCs e para os futuros condutores. Não podemos esquecer, ainda, que novas exigências também foram colocadas para os instrutores pela necessidade de qualificação. E, também, é importante citar um “clima” de desconfiança da sociedade em relação às vantagens do equipamento.

Frente às alterações constantes e definições recentes sobre os simuladores, formular ações imediatas para o uso do equipamento, bem como o seu impacto na melhoria do processo de aprendizado pode ser arriscado. O passo atrás dos gestores em relação ao equipamento refletiu, de certo modo, esse cuidado. Entretanto, já é possível adiantar a necessidade de estudar os procedimentos para atender segmentos que, por quaisquer motivos ou limitações físicas não consigam utilizar o equipamento; de ficar atentos para avaliar a relação custo/benefício e medidas que reduzam o impacto financeiro para os CFCs e alunos; e de verificar momentos específicos para apostar no uso dos simuladores e avaliar a sua carga horária, como, por exemplo, na preparação dos alunos antes de encarar situações adversas nas ruas – o que seria uma etapa que privilegiaria a segurança de todos.

### ANEXOS

#### ANEXO I:

#### AULAS EM SIMULADOR - REGRAS

##### **Carga horária e período das aulas, quando podem ser iniciadas as simulações**

1.1.1. Carga horária total: 45 (quarenta e cinco) horas aula.

1.1.2.6. As aulas realizadas em simuladores de direção veicular serão de 5 (cinco) horas aulas de 30 (trinta) minutos cada, com intervalos de 30 (trinta) minutos, ministradas após início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV. As aulas serão realizadas nos Centros de Formação de Condutores das categorias “A, B ou A/B”, desde que cumpridos os requisitos de infraestrutura física previstos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

##### **Situações simuladas e conteúdos**

1.1.2.7. A cada aula ministrada no simulador de direção veicular, o software nele instalado, obrigatoriamente preverá, no mínimo, 10 (dez) situações que retratem as normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III, associadas às correspondentes infrações de trânsito previstas no Capítulo XV, ambos do Código de Trânsito Brasileiro, observado o seguinte conteúdo didático:

##### **CONCEITOS BÁSICOS**

- Verificação das condições dos equipamentos obrigatórios e da manutenção de um veículo;
- Acomodação e regulagem do equipamento ao aluno;
- Localização e conhecimento dos comandos de um veículo;
- Ligando o motor.

##### **APRENDENDO A CONDUZIR**

- Uso dos pedais e início da condução em 1ª marcha;
- Mudança da 1ª para a 2ª marcha;
- Mudança da 2ª para a 3ª marcha;
- Mudança da 4ª para a 5ª marcha;
- Controlando a condução veicular;
- Efetuando uma curva;

- Aperfeiçoando o uso da alavanca de câmbio e relação das marchas;
- Aperfeiçoando o uso do volante;
- Aperfeiçoando o uso da embreagem;
- Aperfeiçoando o uso do freio;
- Domínio do veículo em marcha à ré.

### **APRENDIZADO DA CIRCULAÇÃO**

- Posição do veículo na via, velocidade e observação do trânsito;
- Entrada no fluxo do tráfego de veículos na via;
- Movimento lateral e transposição de faixa de rolamento;
- Parada e estacionamento;
- Ultrapassagens;
- Passagem em intersecções (cruzamentos);
- Mudança de sentido;
- Condução e circulação por vias urbanas e rurais;
- Condução e circulação em vias de tráfego intenso;
- Condução e circulação em condições atmosféricas adversas;
- Condução e circulação noturna;
- Condução e circulação em região montanhosa.

### **CONDUÇÃO SEGURA**

- A partida e a mudança de marchas;
- Utilizando os freios;
- Circulação e velocidade;
- Aclives e declives;
- Curvas;
- Condução em congestionamentos e paradas do veículo com o motor em funcionamento;
- Entrada e saída no fluxo de tráfego de veículos;
- Obstáculos durante a condução (na via e no tráfego).

### **SITUAÇÕES DE RISCO**

- Aquaplanagem;
- Condução sob chuva;
- Condução sob neblina.

### **Registro de infrações de trânsito porventura cometidas pelo aluno nos simuladores**

**1.1.2.8.** Ao final de cada aula, o simulador de direção veicular relacionará as infrações de trânsito, com transcrição completa do dispositivo legal previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

## HABILITAÇÃO

### **Supervisão do aluno no simulador e máximo de alunos sob supervisão**

**1.1.2.9.** O Instrutor, o Diretor de Ensino ou o Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores realizará a supervisão do aluno durante as aulas ministradas no simulador de direção veicular, prestando-lhe todos os esclarecimentos solicitados.

Será permitida a supervisão simultânea de **no máximo 3 (três) alunos**, desde que no interior de um único ambiente.

### **Transmissão das aulas aos órgãos de trânsito**

**1.1.2.10.** As imagens das aulas e do ambiente do local de instalação dos simuladores de direção veicular serão transmitidas aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para fins de fiscalização e monitoramento.

### **Disponibilização para o Denatran**

**1.1.2.11.** Os resultados das aulas realizadas em simulador de direção veicular serão **disponibilizados ao DENATRAN** e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, mediante relatórios estatísticos, visando o estabelecimento de políticas públicas de educação.

### **Disponibilização dos dados ao aluno**

**1.1.2.12.** Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão disponibilizar os dados relativos ao aluno condutor do simulador para início das aulas virtuais.

### **Simuladores para as pessoas com deficiência**

**1.1.2.13.** A realização de aulas em simuladores de direção veicular para os portadores de necessidades especiais cujo veículo dependa de adaptação especial, será regulamentada pelo CONTRAN.

**ANEXO II****QUESTÕES DISCUTIDAS DURANTE A ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO**

- 1) Como avaliar a formação dos instrutores e sua capacitação; principalmente, agora com os simuladores? Sobre os conteúdos do curso prático, raramente, se vê candidatos prontos para enfrentar situações com complexidade simples, logo no período pós-avaliação do exame prático, assim deve considera-se que a cada 5 ou 10 anos, os conteúdos não deveriam passar por análise dos órgãos de trânsito, considerando inclusive principais motivações dos acidentes do trânsito?
- 2) Em casos de situações adversas, muitos alunos remarcam suas aulas. É possível mensurar qual a presença dos alunos neste caso? Também, vale ressaltar a avaliação de risco para o principiante nestas situações. Neste caso, os simuladores podem ter peso e papel muito importante na redução de riscos desde que tenham as situações simuladas projetadas de forma adequada e não substituam 100% das aulas práticas.
- 3) Como o Denatran avalia as condições da implantação dos simuladores, destacando-se ainda a formação dos instrutores neste tema? No caso do monitoramento pela webcam, o Denatran terá uma equipe só para acompanhar essas aulas do Simulador? Como fazer isso? Tal monitoramento é tarefa extremamente dispendiosa e a fiscalização exigirá uma grande logística.
- 4) Qual a real condição de o instrutor acompanhar até 3 alunos ao mesmo tempo, considerando que: a) existe a dificuldade da aquisição do equipamento; b) uma vez ocorrendo a existência de 2 ou 3 simuladores, qual a real condição de acompanhamento considerando as situações simuladas existentes, a necessidade de orientação e avaliação das atividades dos alunos?
- 5) Os simuladores devem ser analisados com o objetivo que explorar e conseguir com o uso da ferramenta o melhor resultado possível para a qualificação do processo de formação. Sendo assim questões estruturais e conceituais devem ser levantadas:
  - Os conteúdos devem ser pré-definidos ou deve funcionar como um veículo virtual?
  - Que relação deve estabelecer com a teoria e prática podendo ser mesclado no processo de formação? Quais as implicações teóricas, conceituais da formação do instrutor serão importantes?

**ANEXO III**

**MATÉRIAS**

**Folha de São Paulo (03/01/2014) - Simulador torna mais cara a primeira CNH**

Coloca que os simuladores vão aumentar em R\$ 200, o preço da CNH. Em estados como Santa Catarina, até R\$ 284. E traz o questionamento da eficácia dos simuladores?

Acesse o link: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/01/1392660-simulador-torna-mais-cara-1-carteira-de-motorista.shtml>

---

**Estadão/Brasil (02/01/2014) - Custo para tirar CNH vai subir até 20% com aulas em simulador de direção**

Nova regra determina que sejam feitas cinco aulas no aparelho, de 30 minutos cada, antes do início da parte prática; cada sessão no volante virtual deve custar, em média, R\$ 40,00. Segundo jornal, mais caro que as aulas práticas que custam em média entre R\$ 30 e 35,00.

Acesse o link: <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,custo-para-tirar-cnh-vai-subir-ate-20-com-aulas-em-simulador-de-direcao,1114458,0.htm>

---

**Gazeta do Espírito Santo (06/12/2013) - Prepare o bolso: carteira de motorista vai custar até R\$ 3 mil em 2014.**

Segundo o jornal, os valores podem ampliar entre 30 a 40% para quem quiser tirar a CNH. E coloca que: *"Se hoje os Centro de Formação de Condutores (CFCs) cobram cerca de R\$ 1.300, acreditamos que os valores poderão ficar entre R\$ 2.800 e R\$ 3 mil", diz o presidente da Associação das Autoescolas e diretor do Movimento Autoescolas Espírito Santo, Paulo Roberto Rodrigues.*

Acesse o link para a íntegra:

<http://agazeta.redegazeta.com.br/conteudo/2013/12/noticias/cidades/1471049-prepare-o-bolso-carteira-de-motorista-vai-custar-ate-r-3-mil-em-2014.html>

---

**Gaúcha (04/10/2013) - Porto Alegre, RS - Carteira de motorista deve ficar 15% mais cara com o uso de simuladores**

O custo da **carteira de motorista** vai ficar até 15% mais alto a partir de janeiro de 2014. O DETRAN deve assinar uma portaria ainda em outubro

para regulamentar as condições para o **uso de simuladores** de direção nas **autoescolas**.

Hoje, o custo mínimo da primeira Carteira de Habilitação para carro no Rio Grande do Sul é de R\$ 1.113, conforme o DETRAN. Com o aumento de 15%, o investimento dos condutores poderá chegar a R\$ 1279,80.

Acesse o link: <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/carteira-de-motorista-deve-ficar-15-mais-cara-com-o-uso-de-simuladores-22300.html>

---

### **G1- São Paulo (08/01/2014) - DETRAN-SP pede mais 90 dias para instalação de simuladores de trânsito**

Na matéria, governador de SP critica aumento para os condutores com o uso dos novos simuladores e pede mais tempo para a implantação dos equipamentos.

**Fonte:** <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/01/detran-sp-pede-mais-90-dias-para-instalacao-de-simuladores-de-transito.html>

## HABILITAÇÃO

### 4.7. Curso de Prática de Direção Veicular

#### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resoluções CONTRAN	Resoluções Complementares
<b>9.503/97 - CTB</b> <b>12.302/10</b>	168/04	222 285 347 409

#### LEIS

##### Lei 9.503/97 – CTB

##### Lei Nº 12.302/10.

Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

#### RESOLUÇÕES PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

##### Resolução 168/04

Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Art. 7º – prevê o curso de prática de direção veicular

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-Técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II.

Art. 8º – Obrigatoriedade do instrutor e da LADV durante a prática e penalidade em caso de descumprimento (6 meses de suspensão).

Art. 9º- Prevê a carga horária, aulas noturnas e programa curricular para o curso de Prática de Direção Veicular e para caso de mudança de categoria.

#### RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES À RESOLUÇÃO 168/04 (PRÁTICA)

**222/07** – Acrescentou o art. 5º, que prevê o recadastramento e renovação a cada dois anos das entidades credenciadas para os cursos especializados e continuidade de suas atividades.

**285/08** – Altera e complementa o anexo II que trata dos cursos, garante condições aos alunos já matriculados, define a qualificação de professores para a formação de instrutor, devendo ter nível superior e experiência na matéria e que o Denatran promoverá cursos de qualificação desses professores:

**347/10** – Altera o artigo 13 e itens 1.2.1; 2.1.1 e 3.1.1 do anexo II da Resolução 168/04 e estabelece carga horária para o curso de prática, conforme a abaixo:

**409/12** - Altera dispositivos da resolução nº 168/04, 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.

**444/13, de 26/06/13** - Prorrogou a exigência do uso de simulador para até 31 de Dezembro de 2013 e apontou que as aulas realizadas no simulador de direção serão ministradas após o início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.

## RELATÓRIO GERENCIAL

### BLOCO: HABILITAÇÃO

**TEMA: Prática de Direção Veicular**

**DATA: 25 de abril de 2014**

O curso de prática de direção veicular é a etapa final na preparação do aluno para a obtenção da carteira de motorista. O curso é obrigatório e tem duração mínima de 20 horas/aulas (aulas de 50 minutos cada, definida pelo MEC) para primeira Habilitação, e 15 horas/aulas para adição de categoria.

Vinte por cento da carga horária devem ser ministradas no período noturno e somente instrutores credenciados podem orientar os candidatos.

A estrutura curricular/programa do curso prevê os seguintes módulos:

#### **Para veículos de quatro ou mais rodas:**

- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação;
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;
- Os cuidados com o condutor motociclista.

#### **Para veículos de duas rodas:**

- Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo;
- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática de pilotagem defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação:
  - a) em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo;
  - b) em via pública, urbana e rural, em prática monitorada.
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;
- Cuidados na condução de passageiro e cargas;
- Situações de risco: ultrapassagem, derrapagem, obstáculos na pista, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência.

Ao final da carga horária mínima, o condutor recebe seu certificado e poderá solicitar a qualquer momento a marcação do exame de prática de direção.

ESTRATÉGICO			
Por quê?		Quanto?	
<p>O curso de Prática de Direção Veicular (no conjunto do processo de formação) deve oferecer um processo de ensino-aprendizagem que garanta ao condutor a formação em, no mínimo, três fases da tarefa de condução:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Recolha da informação</li> <li>2) Tratamento da Informação</li> <li>3) Ação: condução do veículo que será determinada por vários fatores (destreza, conhecimentos, fatores físicos, mentais, psicológicos etc.).</li> </ol>		<p>Custos para o desenvolvimento dos conteúdos.</p> <p>Custos para disponibilização da informação aos DETRANs e CFCs.</p> <p>Custos para a requalificação dos profissionais do sistema.</p>	
GERENCIAL			
O que?			
<p>Desenvolver Parâmetros Curriculares Nacionais para subsidiar o processo educativo dos CFCs e parametrizar a utilização de materiais (contratações e produção) e recursos didáticos complementares, a definição de metodologias e avaliações. Os parâmetros devem abranger todas as etapas do processo de Habilitação: Concepção metodológica (Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-Técnico  Avaliação , Pré-prática  Simuladores ; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático  Avaliação ).</p>			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<p>Conhecimento de trabalhos existentes no Brasil e em outros países – em desenvolvimento e já aplicados;</p> <p>Avaliação dos materiais enviados ao DENATRAN para a produção do Manual de Boas Práticas para compor a produção do material;</p>	<p><b>Responsáveis:</b></p> <p>DENATRAN</p> <p>ONSV</p> <p><b>Colaboradores:</b></p> <p>CFP</p> <p>EDUCAÇÃO</p> <p>UNIVERSIDADES</p>	<p><b>Âmbito Nacional</b></p>	<p><b>2014</b></p>

## HABILITAÇÃO

<p>Produção de Referencial para os Parâmetros Curriculares; Validação junto aos DETRANs, CFCs E SINDICATOS;</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV</p> <p><b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES DETRANs CFCs SINDICATO</p>	<p><b>Âmbito Nacional</b></p>	<p>2015</p>
<p>Redação do Documento Final;  Publicação Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação do Condutor.</p>	<p><b>Colaboradores:</b> DENATRAN ONSV</p>	<p><b>Âmbito Nacional</b></p>	<p>2016</p>

### ANÁLISE GERENCIAL

O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdo e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico Técnico|Avaliação|, Pré-prática |Simuladores|; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático|Avaliação|).

Em relação ao Curso de Prática de Direção Veicular propomos:

Analisar a realização das aulas práticas na 1ª Habilitação considerando a necessidade da adequação de conteúdos e carga horária. Recomenda-se que a análise objetive uma abordagem que promova a relação entre teoria e prática na construção e aplicação do conhecimento para a condução do veículo. Ao analisar o curso deve-se considerar:

- A necessidade e/ou o impacto da realização de prática de direção e simuladores nas renovações e/ou cassações ou mudança de categoria;
- A revisão do processo de formação considerando a classificação e a estrutura dos CFCs e o impacto no conjunto da formação do condutor;
- A capacitação do instrutor e dos examinadores para a abordagem e intervenções pedagógicas referentes aos conteúdos propostos;

**Adição e mudança de Categoria**

Avaliar a carga horária de 15 h/aulas e os conteúdos e orientações didáticas propostas para mudanças e adições de categoria. Considerar riscos, ambiente e complexidade e diferenças dos veículos.

**Motocicletas:**

Ampliar as exigências para prática de pilotagem, situações que promovam, com os devidos requisitos de segurança, aproximação das situações cotidianas. Avaliar tanto os conteúdos e situações pedagógicas promovidas quanto a carga horária ideal para garantir um aprendizado mais aprofundado.

Neste caso existem centros de referência em pilotagem que podem ser parceiros na qualificação do ensino aprendizagem.

**CONCLUSÃO:**

Não são claras as informações sobre aulas práticas em estradas e rodovias, assim como as abordagens de conteúdos das aulas práticas, ficando dúvidas sobre se existe padronização para todas as autoescolas. Percebe-se um roteiro básico com diretrizes gerais, mas sem detalhamento de cada item/conteúdo. Sabe-se, por exemplo, que em grande parte dos Centro de Formação de Condutor os alunos durante o treinamento só podem usar até a segunda marcha do câmbio. Em outras, eles podem ir além.

Consideramos que a existência de parâmetros mais aprofundados e detalhados trarão diferenças significativas para a formação do condutor.

Este relatório foi concluído anteriormente à publicação da Resolução 493/2014 que muda a estrutura curricular das aulas de prática de direção. Destacamos que apesar de ampliar a relação de conteúdo a serem abordados nas aulas de prática de direção não há detalhamento ou orientação da prática pedagógica.

**ANEXOS**

**ANEXO I**

**REGULAMENTAÇÃO DA PRÁTICA DE DIREÇÃO**

**O Curso de Prática de Direção é disciplinado pelas seguintes Resoluções:**

**Resolução 168/04**

Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.

**Art. 7º da 168/04 – prevê o Curso de Prática de Direção Veicular**

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso Teórico-Técnico e de Prática de Direção Veicular, cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II.

**Art. 8º da 168/04 – Obrigatoriedade do instrutor e da LADV durante a prática e penalidade em caso de descumprimento (6 meses de suspensão)**

Para a Prática de Direção Veicular, o candidato deverá estar acompanhado por um Instrutor de Prática de Direção Veicular e portar a Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV expedida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, contendo no mínimo, as seguintes informações:

I – identificação do órgão ou entidade executivo de trânsito expedidor;

II – nome completo, número do documento de identidade, do Cadastro de Pessoa Física - CPF e do formulário RENACH do candidato;

III – categoria pretendida;

IV – nome do Centro de Formação de Condutores – CFC responsável pela instrução;

V – prazo de validade.

§1º A LADV será expedida em nome do candidato com a identificação do CFC responsável e/ou do Instrutor, depois de aprovado nos exames

previstos na legislação, com prazo de validade que permita que o processo esteja concluído de acordo com o previsto no § 3º, do art. 2º, desta Resolução.

§2º A LADV será expedida mediante a solicitação do candidato ou do CFC ao qual o mesmo esteja vinculado para a formação de prática de direção veicular e somente produzirá os seus efeitos legais quando apresentada no original, acompanhada de um documento de identidade e na Unidade da Federação em que tenha sido expedida.

§3º Quando o candidato optar pela mudança de CFC será expedida nova LADV, considerando-se as aulas já ministradas.

§4º O candidato que for encontrado conduzindo em desacordo com o disposto nesta resolução terá a LADV suspensa pelo prazo de seis meses.

**Art. 9º da 168/04 - Prevê a carga horária, aulas noturnas e programa curricular para o Curso de Prática de Direção Veicular e para caso de mudança de categoria**

**1.2 - CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR prevê:**

Carga Horária Mínima: 20 (vinte) horas/aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno. E estrutura curricular/programa do curso: (Alterado pela Resolução Contran 347/2010)

**1.2.2 Estrutura curricular**

**1.2.2.1 Para veículos de quatro ou mais rodas:**

- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática nas vias pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação;
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;
- Os cuidados com o condutor motociclista.

**1.2.2.2 Para veículos de duas rodas:**

- Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo;
- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática de pilotagem defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação:
  - a) em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo;
  - b) em via públicas, urbana e rural, em prática monitorada.
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;
- Cuidados na condução de passageiro e cargas;
- Situações de risco: ultrapassagem, derrapagem, obstáculos na pista, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência.

### Já o item 3, define tempo das aulas e condições adversas no treinamento

#### 1.3 DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora/aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.
- O candidato deverá realizar a prática de direção veicular, mesmo em condições climáticas adversas tais como: chuva, frio, nevoeiro, noite, dentre outras, que constam do conteúdo programático do curso.

**Resolução 347/10** – altera o artigo 13 e itens 1.2.1; 2.1.1 e 3.1.1 do anexo II da Resolução 168/04 e estabelece carga horária para o curso, conforme a abaixo:

“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;

II – obtenção da CNH: mínimo de 20 (vinte) horas/aula por categoria pretendida;

III – adição de categoria: mínimo de 15 (quinze) horas/aula em veículo da categoria na qual esteja sendo adicionada;

IV – mudança de categoria: mínimo de 15 (quinze) horas/aula em veículo da categoria para a qual esteja mudando.

**Parágrafo único** - Deverão ser observados, em todos os casos, 20% (vinte por cento) da carga horária cursada para a prática de direção veicular no período noturno.

Art. 2º Os itens 1.2.1, 2.1.1 e 3.1.1 do anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, com a redação dada pela Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, passam a vigorar com a seguinte redação:

#### 1.2 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

1.2.1 Carga Horária Mínima: 20 (vinte) horas aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno.

### 2. CURSO PARA MUDANÇA DE CATEGORIA

#### 2.1 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

2.1.1 Carga Horária Mínima: 15 (quinze) horas aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno.

### **3. CURSO PARA ADIÇÃO DE CATEGORIA**

#### **3.1 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR**

3.1.1 Carga Horária Mínima: 15 (quinze) horas aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno.

**Resolução 409/12** - Altera dispositivos da Resolução 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.

**Resolução 422/12** – Redefiniu a carga do Curso Teórico-Técnico, incluiu tempo das aulas em simulador e nova estrutura curricular:

#### **1.1.1. Carga Horária Total: 50 (cinquenta) horas aula**

**ANEXO II**

**QUESTÕES ELABORADAS DURANTE A REALIZAÇÃO DO RELATÓRIO**

- 1) No caso das aulas práticas no período noturno, esse período é definido como aquele iniciado no por do sol e findado ao nascer do sol, mas como ficam as aulas no horário de verão, quando o escurecer é tão retardado. Existe alguma previsão? A avaliação se dá pelo instrutor, qual a regra?
- 2) Quais os números de reprovação no Exame de Prática de Direção? O Renach disponibiliza essas informações?
- 3) Como os candidatos à CNH poderiam avaliar também os CFCs e seus instrutores?
- 4) Um número grande de reprovações no exame prático não poderia colocar também em xeque os CFCs; e sob fiscalização mais rígida pelos órgãos de trânsito? Há algum acompanhamento dos CFCs em relação à ampliação ou queda de reprovações? Existe pesquisa entre os reprovados para elencar as principais motivações da reprova? As reprovadas não podem significar despreparo também dos formadores dos condutores? Como o Denatran acompanha isso?
- 5) A carga horária brasileira é semelhante a de outros países? Na Austrália, por exemplo, a carga horária e período são infinitamente maiores. São cerca de 5 anos para conclusão de todo processo de aprendizado, no qual o aluno passa por estágios, recebendo licenças específicas, provisórias até a carta definitiva.
- 6) A legislação prevê cursos teóricos para a RECICLAGEM PARA CONDUTORES INFRATORES – 30 horas/aula e CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA RENOVAÇÃO DA CNH – 15 horas/aula. No caso dos infratores, a exigência de um novo exame de Prática de Direção não poderia contribuir na redução das infrações e até mesmo como medida para reduzir a impunidade?
- 7) Como avaliar se a metodologia utilizada nos Exames de Práticas de Direção no Brasil é a mais adequada?

## 4.8. Exame de Prática de Direção

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resoluções CONTRAN	Resoluções Complementares a 168
<b>9.503/97 - CTB</b>	168/04	169/05 347/10

### LEIS

#### Lei 9.503/97 – CTB

Trata do Exame Prático nos seguintes artigos:

#### Art. 14

Inciso VIII – Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN - e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

VIII- acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

#### 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.

#### Art. 147 - Prevê o Exame

O candidato à Habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito: (...)

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

#### Art. 151 – trata da reprovação no Exame/prazo para novo

No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito **ou de direção veicular**, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias.

## RESOLUÇÕES

### Resolução 168/04

A Resolução 168/04 criou normas e procedimentos para a formação de condutores, em especial sobre o tema tratado neste relatório, nos seguintes artigos:

Art. 3º Inciso III – Prevê o Exame Prático de Direção Veicular

Art. 12 – Estabelece que o Exame Prático deverá ser realizado pelo órgão ou entidade executivo e aplicado pelos examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados.

Art. 13 -Dita os pré-requisitos para realização do Exame Prático

Art. 14. Estabelece que o Exame de Direção deverá ser acompanhado por Comissão.

Art. 15 – Determina os horários e locais para Exames em veículos de quatro rodas ou mais

Art. 16 – Estabelece as etapas do exame em duas partes, sendo, estacionar e conduzir o veículo, bem como, o tempo para realização do Exame de Prática de Direção

Art. 17 – Trata dos exames para motos (veículos de duas rodas)

Art. 18 – Cria regras para pontuação no Exame/reprovação

Art. 19 - Constitui faltas no Exame de Direção Veicular, para veículos das categorias "B", "C", "D" e "E":

Art. 20 - Constituem faltas, no Exame de Direção Veicular, para obtenção da ACC ou para veículos da categoria "A":

Art. 21 – Trata do exame para Pessoas com Deficiência

Art. 22 – Relata p prazo para novo exame, em caso de reprovação.

Art. 23. Cria especificidades para cada categoria em relação ao tipo de veículo a ser utilizado no exame

Art. 24. Quando se tratar de candidato à categoria "A", o Exame de Direção Veicular deverá ser realizado em veículo de duas rodas com cilindrada acima de 120 (cento e vinte) centímetros cúbicos.

Art. 25. A aprendizagem e o Exame de Direção Veicular, para a obtenção da ACC, deverão ser realizados em qualquer veículo de duas rodas classificado como ciclomotor.

Art. 26. Os condutores de veículos automotores habilitados na categoria "B", "C", "D" ou "E", que pretenderem obter a categoria "A" e a ACC, deverão se submeter aos Exames de Aptidão Física e Mental e de Prática de Direção Veicular, comprovando a realização de, no mínimo, 15 (quinze) horas/aula de prática de direção veicular em veículo classificado como ciclomotor.

Artigo 27 – Estabelece exigências, requisitos e penalidades referente à formação dos examinadores.

#### **RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES A 168/04**

##### **169/05**

Alterou, em específico sobre o tema aqui tratado, os seguintes artigos:

Art. 12 - Define que haverá regulamentação específica para cursos aos examinadores:

Art. 15 - Locais e horários para o Exame de Direção Veicular

Art. 16 – Estabelece que o tempo para baliza será definido pela autoridade de trânsito

Art. 20 – Trata de falta grave no Exame de Direção Veicular

Art. 23 - Requisitos do Exames de Direção Veicular (veículos) para cada categoria

Art. 24 – Estabelece que o Exame de Direção Veicular deverá ser realizado em veículo de duas rodas com cilindrada acima de 120 (cento e vinte) centímetros cúbicos, quando se tratar de candidato à categoria "A".

Art. 27. Tempo de exercício dos examinadores e recondução.

**347/10** - Altera a Resolução nº 168/04 no que tange aos requisitos mínimos de horas/aula de aulas práticas para o candidato poder realizar o exame de prática de direção.

## RELATÓRIO GERENCIAL

### Habilitação

**TEMA: Exame de Prática de Direção**

**DATA: 24 de abril de 2014.**

O exame de prática de direção é realizado pelo órgão ou entidade executivo e aplicado por examinadores devidamente formados e designados para isso.

Para a categoria "B", o exame de prática de direção veicular é realizado em duas etapas, que compreendem:

- a) estacionamento do veículo (baliza), e;
- b) percurso em via pública.

No exame de prática para a Categoria "A", o candidato será avaliado em veículos de duas rodas, em função da pontuação negativa por faltas cometidas durante todas as etapas do exame, atribuindo-se a seguinte pontuação:

- falta eliminatória: reprovação.
- falta grave: 03 (três) pontos negativos.
- falta média: 02 (dois) pontos negativos.
- falta leve: 01 (um) ponto negativo.

Antes de o candidato iniciar a prova, os examinadores deverão observar os equipamentos obrigatórios do candidato (capacete, viseira ou óculos apropriado para motociclista, correia jugular afixada e calçado adequado) bem como os equipamentos obrigatórios no veículo.

ESTRATÉGICO	
Por quê?	Quanto?
O Exame de Prática de Direção é o momento, no qual se deve verificar se o candidato assimilou todos os conteúdos aprendidos no curso de prática de direção, curso teórico e simulador, garantindo que aquele condutor esteja preparado para enfrentar as situações de trânsito.	Custos para o desenvolvimento dos conteúdos.  Custos para disponibilização da informação aos DETRANs e CFCs.  Custos para a requalificação dos profissionais do sistema.

GERENCIAL			
O que?			
Desenvolver Parâmetros Curriculares Nacionais para subsidiar o processo educativo dos CFCs e parametrizar a utilização de materiais (contratações e produção) e recursos didáticos complementares, a definição de metodologias e avaliações. Os parâmetros devem abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico-Técnico   Avaliação , Pré-prática  Simuladores ; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático  Avaliação ).			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<p>Conhecimento de trabalhos existentes no Brasil e em outros países – em desenvolvimento e já aplicados;</p> <p>Avaliação dos materiais enviados ao DENATRAN para a produção do Manual de Boas Práticas para compor a produção do material;</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV</p> <p><b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2014</b>
<p>Produção de Referencial para os Parâmetros Curriculares;</p> <p>Validação junto aos DETRANs, CFCs E SINDICATOS;</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV</p> <p><b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES/ DETRANs CFCs SINDICATO</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	2015
<p>Redação do Documento Final; Publicação do Referencial para os Parâmetros Curriculares.</p>	<p><b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV</p>	<b>Âmbito Nacional</b>	2016

**ANÁLISE GERENCIAL**

O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação: conteúdos e concepção pedagógica (Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico- Técnico |Avaliação|, Pré-prática |Simuladores|; Curso de Prática de Direção Veicular; Exame Prático |Avaliação|).

Em relação ao Exame de Prática de Direção Veicular, indicamos que se deve analisar a concepção de avaliação utilizada e sua relação com os conteúdos e o processo de ensino-aprendizagem. Nesse sentido, a análise deve considerar todas as etapas anteriores da formação do condutor.

Considerando que a avaliação deve ser uma das atividades que ocorre dentro do processo pedagógico (integrada a ele), qualquer reflexão sobre avaliação deve ocorrer a partir da seguinte pergunta: qual o papel da avaliação no processo de ensino-aprendizagem do condutor?

**Entre outras questões a serem observadas em relação ao exame, destacamos:**

**Percursos utilizados:**

Analisar os exames: distância adequada, obstáculos, situações de trânsito, ou seja, se realmente propõem situações que garantam que o candidato esteja preparado para enfrentar o cotidiano no trânsito e que os conteúdos ensinados no curso de prática sejam requisitados no exame.

Realizar revisão dos critérios de percursos nos exames, pensando em situações práticas e da vida real, considerando a real integração do que foi ensinado com as exigências do exame.

**Conteúdos avaliados:**

Analisar se são suficientes e adequadas a necessidades de aprendizagem para um condutor nos dias atuais, Se trazem significado e uso nas situações reais de trânsito, Se estão alinhados com o aprendido nas aulas práticas.

**Tempo para a realização do Exame:**

Analisar se a carga horária é adequada à realização do exame e do que é necessário ser avaliado.

**Formação dos examinadores**

O preparo dos examinadores pode influir diretamente no resultado do exame.

Proposta para a formação e reciclagem de examinadores, principalmente no que diz respeito ao acolhimento e a avaliação justa do candidato (ver

ENET).

### **Reprovações e descredenciamento dos CFCs**

A legislação estabelece o percentual máximo para reprovações do exame de prática de direção pelos CFCs. Este percentual é utilizado como fator de descredenciamento. Este critério efetivamente avalia a qualidade da formação realizada pelos CFCs?

Quanto este critério pode influenciar nas decisões de aprovação por parte dos examinadores?

### **Motocicletas**

Avaliar a necessidade de uma maior rigidez nos exames para motociclistas devido à alta mortalidade e acidentalidade crescente com possível proposta de mudança na legislação.

### **INFORMAÇÕES SOBRE O CUSTO DA ETAPA PARA O CANDIDATO:**

SP – R\$ 55,39

MG – R\$ 52,76

CE – R\$ 25,16

RJ – R\$ 215,00 (todos os exames, exceto o médico)

PR – R\$36,78

### **QUESTÕES IMPORTANTES:**

O custo do exame para o candidato, sobretudo quando há reincidências constantes de reprovadas, não exigiria das autoescolas muito mais um acompanhamento psicológico do aluno?

As motivações para reprovação sempre indicam a baixa carga horária, a qualificação dos instrutores, mas existe algum estudo específico sobre isso?

Como os CFCs acompanham as reprovações e reduzem os números com novas propostas pedagógicas e práticas.

Como no RENACH há a vinculação dos instrutores, avaliar a reprovação por profissional pode ser uma mostra também da eficiência e qualificação do seu trabalho.

### **Como o Denatran acompanha isso?**

Nas mudanças e adições de categoria, a redução de carga horária para 15h/aula também não é “perigosa”, pois ainda que o motorista tenha os conceitos básicos de conduzir um veículo ele estará diante de um ambiente novo e os riscos são ainda maiores pela complexidade dos veículos.

No caso dos motociclistas, como os exames influenciam no alto índice de acidentes com motos? As exigências não deveriam ser redobradas, justificadas pela alta mortalidade e acidentalidade crescentes?

### **CONCLUSÕES:**

**Propomos elaborar os exames (avaliações) de forma integrada ao processo de ensino aprendizagem considerando os seguintes aspectos:**

- 1. É fundamental:** transformar a prática avaliativa em prática de aprendizagem.
- 2. É necessário:** avaliar como condição para a mudança de prática e para o redimensionamento do processo de ensino/aprendizagem.
- 3. Avaliar** faz parte do processo de ensino e de aprendizagem: não ensinamos sem avaliar, não aprendemos sem avaliar.

Dessa forma, "rompe-se com a falsa dicotomia entre ensino e avaliação, como se esta fosse apenas o final de um processo". Assim podemos ter a oportunidade de estruturar um sistema de exames e avaliações coerente com a concepção pedagógica proposta que alimente positivamente o processo de ensino aprendizagem.

O rol de temas que abrange o Exame de Direção e que merece reflexões é enorme. Em primeiro lugar é preciso repensar a avaliação enquanto um processo permanente, que deve ser gradativo e contemplar todas as etapas e não apenas o final do processo, para que haja garantias de assimilação do conhecimento repassado. É fundamental transformar a prática avaliativa em prática de aprendizagem.

O próximo passo diz respeito à avaliação dos conteúdos cobrados, se eles estão alinhados com a teoria, se estão adequados à realidade que o novo condutor vai enfrentar nas ruas, se eles traduzem e simulam as situações que serão vivenciadas; e se foram realmente repassados no momento dos cursos teóricos?

Análise e aprofundamento sobre adequação da carga horária, dos percursos, distâncias, obstáculos, situações de trânsito cobradas durante os exames são necessários para preparar efetivamente os novos condutores no ato da condução.

Não podemos esquecer, também, a formação e reciclagem dos examinadores, principalmente no que diz respeito ao acolhimento e a avaliação justa do candidato; e também as especificidades dos condutores que atuam de forma profissional, que devem ser cobrados com mais rigor durante as avaliações práticas, por razões óbvias. Exemplos contundentes são os motociclistas pelo alto grau de acidentalidade e mortalidade no trânsito e os transportadores de cargas perigosas.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### Resolução 168/04

A Resolução 168/04 criou normas e procedimentos para a formação de condutores, em especial os artigos:

#### **Art. 3º** Inciso III – Prevê o Exame Prático de Direção Veicular

Para a obtenção da ACC e da CNH o candidato devera submeter-se a realização de:

IV – Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.

#### **Art. 12.** Sobre aplicação do Exame Prático

O Exame de Direção Veicular, previsto no art. 3º desta Resolução, será realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e aplicado pelos examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados.

Parágrafo único. Os examinadores responderão pelos atos decorrentes, no limite de suas responsabilidades. (Alterado pela Resolução Contran 169/2005).

#### **Art. 13.** Exigências para realizar o Exame Prático (pré-requisitos)

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;
- II. Obtenção da CNH: mínimo de 20 (vinte) horas/aula por categoria pretendida;
- III. Adição de categoria: mínimo de 15 (quinze) horas/aula em veículo da categoria na qual esteja sendo adicionada;
- IV. Mudança de categoria: mínimo de 15 (quinze) horas/aula em veículo da categoria para a qual esteja mudando.

Parágrafo único. Deverão ser observados, em todos os casos, 20% (vinte por cento) da carga horária cursada para a prática de direção veicular no período noturno. (Alterado pela Resolução Contran 347/2010)

## HABILITAÇÃO

**Art. 14.** Acompanhamento do Exame por Comissão, locais do exame.

O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma comissão formada por três membros, designados pelo dirigente do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§1º A comissão de que trata o caput deste artigo poderá ser volante para atender às especificidades de cada Estado ou do Distrito Federal, a critério do respectivo órgão ou entidade executivo de trânsito.

§2º No Exame de Direção Veicular, o candidato deverá estar acompanhado, durante toda a prova, por no mínimo, dois membros da comissão, sendo pelo menos um deles habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§3º O Exame de Direção Veicular para os candidatos à ACC e à categoria "A" deverá ser realizado em área especialmente destinada a este fim, que apresente os obstáculos e as dificuldades da via pública, de forma que o examinado possa ser observado pelos examinadores durante todas as etapas do exame, sendo que pelo menos um dos membros deverá estar habilitado na categoria "A".

**Art. 15.** Horários e locais para Exames em veículos de quatro rodas ou mais

Para veículo de quatro ou mais rodas, o Exame de Direção Veicular deverá ser realizado:

- I. Em locais e horários estabelecidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em acordo com a autoridade responsável pela via;
- II. Com veículo da categoria pretendida, com transmissão mecânica e duplo comando de freios;
- III. Com veículo identificado como "aprendiz em exame" quando não for veículo destinado à formação de condutores.

Parágrafo único. Ao veículo adaptado para portador de deficiência física, a critério médico não se aplica o inciso II. (Alterado pela Resolução Contran 169/2005)

**Art. 16.** Etapas do Exame – duas (estacionar e conduzir o veículo)

O Exame de Direção Veicular, para veículo de quatro ou mais rodas, é composto de duas etapas:

1. Estacionar em vaga delimitada por balizas removíveis;
2. Conduzir o veículo em via pública, urbana ou rural.

§1º A delimitação da vaga balizada para o Exame Prático de Direção Veicular, em veículo de quatro ou mais rodas, deverá atender as seguintes especificações, por tipo de veículo utilizado:

- a) Comprimento total do veículo, acrescido de mais 40 (quarenta por cento) %;
- b) Largura total do veículo, acrescida de mais 40 (quarenta por cento) %.

Tempo para realização do Exame de Prática de Direção

§ 2º Caberá à autoridade de trânsito do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal definir o tempo máximo para o estacionamento de veículos em espaço delimitado por balizas, para três tentativas, considerando as condições da via e respeitados os seguintes intervalos:

- a) para a categoria "B": de dois a cinco minutos;
- b) para as categorias "C" e "D": de três a seis minutos;
- c) para a categoria "E": de cinco a nove minutos.

(Redação dada pela Resolução Contran 169/2005)

#### **Art. 17.** Exame para motos (veículos de duas rodas)

O Exame de Direção Veicular, para veículo de duas rodas, será realizado em área especialmente destinada para tal fim, em pista com largura de 2m, e que deverá apresentar no mínimo os seguintes obstáculos:

- I. Ziguezague (slalow) com no mínimo quatro cones alinhados com distância entre eles de 3,5m (três e meio metros);
- II. Prancha ou elevação com no mínimo oito metros de comprimento, com 30 cm (trinta centímetros) de largura e 3 cm (três centímetros) de altura com entrada chanfrada;
- III. Sonorizadores com régua de largura e espaçamento de 0,08m (oito centímetros) e altura de 0,025m (dois centímetros e cinco milímetros), na largura da pista e com 2,5m (dois e meio metros) de comprimento;
- IV. Duas curvas sequenciais de 90º (noventa graus) em "L" (ele);
- V. Duas rotatórias circulares que permitam manobra em formato de "8" (oito).

#### **Art. 18.** Pontuação no Exame/reprovação

O candidato será avaliado, no Exame de Direção Veicular, em função da pontuação negativa por faltas cometidas durante todas as etapas do exame, atribuindo-se a seguinte pontuação:

- I. Uma falta eliminatória: reprovação;

## HABILITAÇÃO

- II. Uma falta grave: 03 (três) pontos negativos;
- III. Uma falta média: 02 (dois) pontos negativos;
- IV. Uma falta leve: 01 (um) ponto negativo.

Parágrafo único. Será considerado reprovado na prova prática de direção veicular o candidato que cometer falta eliminatória ou cuja soma dos pontos negativos ultrapasse a 3(**três**).

**Art. 19.** Constituem faltas no Exame de Direção Veicular, para veículos das categorias "B", "C", "D" e "E":

### I. Faltas Eliminatórias:

- a) Desobedecer à sinalização semafórica e de parada obrigatória;
- b) Avançar sobre o meio fio;
- c) Não colocar o veículo na área balizada, em no máximo três tentativas, no tempo estabelecido;
- d) Avançar sobre o balizamento demarcado quando do estacionamento do veículo na vaga;
- e) Transitar em contramão de direção;
- f) Não completar a realização de todas as etapas do exame;
- g) Avançar a via preferencial;
- h) Provocar acidente durante a realização do exame;
- i) Exceder a velocidade regulamentada para a via;
- j) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza gravíssima.

### II. Faltas Graves:

- a) Desobedecer a sinalização da via, ou ao agente da autoridade de trânsito;
- b) Não observar as regras de ultrapassagem ou de mudança de direção;
- c) Não dar preferência de passagem ao pedestre que estiver atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo, ou ainda quando o pedestre não haja concluído a travessia, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
- d) Manter a porta do veículo aberta ou semiaberta durante o percurso da prova ou parte dele;
- e) Não sinalizar com antecedência a manobra pretendida ou sinalizá-la incorretamente;
- f) Não usar devidamente o cinto de segurança;
- g) Perder o controle da direção do veículo em movimento;

h) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza grave.

III. Faltas Médias:

a) Executar o percurso da prova, no todo ou parte dele, sem estar o freio de mão inteiramente livre;

b) Trafegar em velocidade inadequada para as condições adversas do local, da circulação, do veículo e do clima;

c) Interromper o funcionamento do motor, sem justa razão, após o início da prova;

d) Fazer conversão incorretamente;

e) Usar buzina sem necessidade ou em local proibido;

f) Desengrenar o veículo nos declives;

g) Colocar o veículo em movimento, sem observar as cautelas necessárias;

h) Usar o pedal da embreagem, antes de usar o pedal de freio nas frenagens;

i) Entrar nas curvas com a engrenagem de tração do veículo em ponto neutro;

j) Engrenar ou utilizar as marchas de maneira incorreta, durante o percurso;

k) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza média.

IV. Faltas Leves:

a) Provocar movimentos irregulares no veículo, sem motivo justificado;

b) Ajustar incorretamente o banco de veículo destinado ao condutor;

c) Não ajustar devidamente os espelhos retrovisores;

d) Apoiar o pé no pedal da embreagem com o veículo engrenado e em movimento;

e) Utilizar ou Interpretar incorretamente os instrumentos do painel do veículo;

f) Dar partida ao veículo com a engrenagem de tração ligada;

g) Tentar movimentar o veículo com a engrenagem de tração em ponto neutro;

h) Cometer qualquer outra infração de natureza leve.

**Art. 20.** Constituem faltas, no Exame de Direção Veicular, para obtenção da ACC ou para veículos da categoria "A":

I. Faltas Eliminatórias:

## HABILITAÇÃO

- a) Iniciar a prova sem estar com o capacete devidamente ajustado à cabeça ou sem viseira ou óculos de proteção;
- b) Descumprir o percurso preestabelecido;
- c) Abalroar um ou mais cones de balizamento;
- d) Cair do veículo, durante a prova;
- e) Não manter equilíbrio na prancha, saindo lateralmente da mesma;
- f) Avançar sobre o meio fio ou parada obrigatória;
- g) Colocar o(s) pé(s) no chão, com o veículo em movimento;
- h) Provocar acidente durante a realização do exame.
- i) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza gravíssima.  
(Incluído pela Resolução Contran 169/2005).

### II. Faltas Graves:

- a) Deixar de colocar um pé no chão e o outro no freio ao parar o veículo;
- b) Invadir qualquer faixa durante o percurso;
- c) Fazer incorretamente a sinalização ou deixar de fazê-la;
- d) Fazer o percurso com o farol apagado;
- e) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza grave.  
(Alterado pela Resolução Contran 169/2005).

### III. Faltas Médias:

- a) Utilizar incorretamente os equipamentos;
- b) Engrenar ou utilizar marchas inadequadas durante o percurso;
- c) Não recolher o pedal de partida ou o suporte do veículo, antes de iniciar o percurso;
- d) Interromper o funcionamento do motor sem justa razão, após o início da prova;
- e) Conduzir o veículo durante o exame sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
- f) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza média.

### IV. Faltas Leves:

- a) Colocar o motor em funcionamento, quando já engrenado;
- b) Conduzir o veículo provocando movimento irregular no mesmo sem motivo justificado;
- c) Regular os espelhos retrovisores durante o percurso do exame;
- d) Cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza leve.

**Art. 21.** Exame para Pessoas com Deficiência

O Exame de Direção Veicular para candidato portador de deficiência física será considerado prova especializada e deverá ser avaliado por uma comissão especial, integrada por, no mínimo um examinador de trânsito, um médico perito examinador e um membro indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, conforme dispõe o inciso VI do art. 14 do CTB.

Parágrafo único. O veículo destinado à instrução e ao exame de candidato portador de deficiência física deverá estar perfeitamente adaptado segundo a indicação da Junta Médica Examinadora podendo ser feito, inclusive, em veículo disponibilizado pelo candidato.

**Art. 22.** Prazo para novo exame, em caso de reprovação – 15 dias

No caso de reprovação no Exame Teórico-Técnico ou Exame de Direção Veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos 15 (quinze) dias da divulgação do resultado, sendo dispensado do exame no qual tenha sido aprovado.

### ANEXO II

#### MATÉRIAS

**O adestramento no ensino da direção veicular reflete os altos índices de reprovação nos testes de direção.**

***Por Márcia Pontes<sup>1</sup>***

Os altos índices de reprovação nas autoescolas estão tão difíceis de controlar no Brasil que em alguns estados os CFC já estão na mira do Ministério Público. O *Parquet\** entrou na briga agora, só que considera que 20 horas/aula de prática são insuficientes para aprender a dirigir e sugere que se aumente para 40 horas/aula.

Lá em Minas Gerais, o mesmo Ministério Público acusa o DETRAN de não cumprir com a fiscalização nos exames práticos de direção ao mesmo tempo em que promete endurecer a fiscalização em cima das autoescolas para que se faça cumprir a Resolução 358/10 do CONTRAN. Tal Resolução dispõe o seguinte: ou as autoescolas aprovam mais de 60% dos seus alunos nos testes práticos de direção ou perdem o credenciamento.

A gravidade do problema fica ampliada pela declaração do diretor de Habilitação do DETRAN/MG de que se a lei fosse cumprida todas as autoescolas teriam de ser fechadas, principalmente pelos altos percentuais de reprovação.

Ora, senhores leitores e profissionais ligados ao processo de Habilitação no Brasil, colocar a casa em ordem tomando apenas medidas administrativas no âmbito dos CFC para não perder o credenciamento é mole. Difícil mesmo é rever, atualizar e ajustar a parte pedagógica do processo de Habilitação.

Não adianta aumentar a carga horária das aulas práticas enquanto não se mudar os métodos arcaicos de ensino e de aprendizagem da direção veicular no Brasil. Por quê? Porque são métodos tradicionais, que ainda se baseiam no modelo ultrapassado de ensino baseado na memorização, no "decorar para a prova" tanto na parte teoria quanto na parte prática.

Como se ensina a estudar para a prova teórica? Com decoreba de apostilas e pouco papo sobre incorporar o enunciado das questões? Sem analisar as situações cotidianas no nosso trânsito à luz do CTB e do comportamento humano no trânsito?

E para a prova prática, como formar condutores para um trânsito cada vez mais caótico que exige condutores autônomos, seguros, com conceitos bem

---

<sup>1</sup>Márcia Pontes, 47 anos, educadora de trânsito com formação difusa em Educação, palestrante em assuntos relacionados à Educação Para o Trânsito (EPT) e idealizadora do Grupo Aprendendo a Dirigir nas redes sociais (blog, MSN, Orkut Facebook). Escreve o Blog Aprendendo a Dirigir, acessado e reconhecido internacionalmente. Administra o Grupo Blumenau Unida por Soluções Para o Trânsito: Desafios à Sustentabilidade, um fórum de debates permanentes acerca da mobilidade, circulação e comportamento dos motoristas em Blumenau (SC). Cursa graduação em Segurança no Trânsito na UNISUL/SC. Artigonal 020413.

construídos sobre o ato de dirigir, a direção defensiva e a aprendizagem significativa se ainda se ensina a decorar as voltinhas de volante para a baliza? Os tempos são outros, a tecnologia dos carros evoluiu e ainda continua-se a ensinar o ponto de saída do carro dependendo de tremidinha de volante?

Será que é assim que ainda se pensa e se pratica a formação de condutores no Brasil? Então, não há nada de anormal nos índices altíssimos de reprovação nos testes práticos de direção. Os resultados apenas demonstram e refletem a correspondência e a ineficiência dos métodos de ensino e aprendizagem da direção veicular. O que existe de anormal é ter estampado na cara da sociedade todos os dias que esses métodos ultrapassados de ensinar a dirigir já não funcionam mais e ainda continuam sendo praticados, preservados e justificados com cortina de fumaça.

O mais grave nisso tudo é a necessidade de mudança, de revisão dos métodos pedagógicos para que se deixe o adestramento do aluno de lado e se passe a investir num ensino com acolhimento emocional ao aluno, com aprendizagem significativa, com construção de conceitos e de significados sobre o ato de dirigir.

Já quanto às críticas de que o aluno passa mais tempo na sala de aula do que praticando também não justificam as altas reprovações porque é absolutamente necessário conhecer a legislação de trânsito, aprofundar as noções de ética, de cidadania, de valores de convivência, porque, no dia a dia, o que vemos é muita gente boa de volante, com anos de experiência, que sabe dominar o carro, mas que ainda assim se envolve em acidentes de trânsito mais do que os motoristas iniciantes.

A questão do medo de dirigir e do medo de ser avaliado como propõem alguns psicólogos pode ajudar a explicar as principais causas que interferem na reprovação, mas também não as justificam por completo. No mínimo, indica que se repense a parte pedagógica, os planos pedagógicos e a formação dos instrutores para que possam acolher emocionalmente os alunos, saber diferenciar e se antecipar as suas dificuldades.

Investir no relacionamento professor e aluno é outro eixo principal que precisa ser trabalhado com urgência; sem que mais tarde o aluno necessite recorrer a pacotões de aulas para habilitados feitos por psicólogos e os chamados "gestores" para que consiga entender para que lado vai a traseira do carro numa manobra.

Sim, leitores, isso pode parecer absurdo para uma pessoa habilitada, mas é a exata realidade do que vem acontecendo: motoristas habilitados que não sabem para que lado vai a frente ou a traseira do carro quando giram o volante!

Que ensino da direção veicular é esse que se pratica no Brasil que o futuro motorista que deveria passar por um processo de formação recebe a concessão do Estado para dirigir sentindo-se refém do veículo?

## HABILITAÇÃO

A prática vem com o tempo, mas acima de tudo, com uma formação adequada sobre os comandos básicos do carro. Não adianta aumentar a carga horária para 40, 60 ou 100 horas/aula porque se o ensino e a aprendizagem não forem revistos, adequados e melhorados continuaremos a ter motoristas totalmente despreparados com a Habilitação na mão.

Ficar nervoso na prova de direção é normal e sugerir que isso seja a causa maior das reprovações é empurrar mais uma vez a culpa pelas reprovações nos testes práticos ao aluno. É rotular o aluno com medo de dirigir, o aluno nervoso, o aluno com medo de ser avaliado, o aluno problemático e blá blá blá.

Precisamos de menos blá blá blá e mais estudo sério sobre o assunto. Precisamos rever a parte pedagógica URGENTE das autoescolas. Precisamos de profissionais do trânsito comprometidos com o ensino e a aprendizagem veicular. Não dá para continuar tentando resolver o problema com aulas e mais aulas enquanto não aprendermos como ministrar essas aulas. Mais qualidade e menos quantidade lembra alguma coisa?

### Fonte:

[http://abetran.org.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=26500&Itemid=44](http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=26500&Itemid=44)

---

## Índice de reprovação no exame de direção na Grande BH chega a 67%

“Dirigir é uma questão motora e a prova é muito simples, mas a autoescola só consegue ensinar o básico. É tudo meio automatizado”, avalia ele, que é mais radical. “Nem com 40 horas/aula, o que está sendo discutido agora, o aluno tem condições de circular nesse trânsito, porque demora pelo menos três meses para entrar no ritmo e sentir segurança. Deveria ser como nos EUA, onde o motorista, durante seis meses, só pode andar acompanhado de alguém habilitado há mais tempo, enquanto estiver em fase de adaptação.”

O chefe da Divisão de Habilitação do DETRAN-MG concorda. Segundo o delegado Anderson França, o órgão teria que punir todos os centros de formação se seguisse a lei à risca. “Não é só em Minas, ninguém no Brasil consegue, porque não se aprende a dirigir com 20 horas/aula. **Pesquisei sobre os índices em outros estados e todos estão na faixa de 35% a 40% de aprovação. O Denatran é que precisa mudar a carga horária**”, pontua o delegado.

### **Carga horária reduzida, apagão de profissionais e deficiência no ensino.**

Para o advogado Tales Lucena (na mesma matéria), especialista em trânsito, os candidatos à carteira de motorista chegam despreparados ao exame. “Não tenho dúvidas disso e as autoescolas também não têm muito o compromisso de capacitá-lo”. O presidente do Sindicato dos Centros de

Formação de Condutores de Minas, Rodrigo Fabiano da Silva, concorda. **“O principal (problema) é a carga horária, que deixa a desejar, e o rigor do exame. É quase mágica aprovar alguém com 20 horas/aula ou até 15, dependendo do caso, mas há problemas de deficiência no ensino por causa do apagão de mão de obra”, argumenta.**

- **Baixa qualificação dos instrutores**

Segundo Rodrigo, não há oferta de profissionais porque a lei exige que o instrutor tenha carteira D (para ônibus) e pelo menos um ano de experiência nessa categoria. “Por isso, se um profissional não responde bem, não temos como trocá-lo”, justifica.

- **Viés econômico**

Lucena diz ainda que o rigor do exame de direção pode ter um viés econômico, por causa das taxas de pagamento. Mas, segundo o delegado Anderson França, a receita entra no cofre único do estado. Para o presidente do sindicato, é lenda dizer que a reprovação é interessante para as autoescolas. “Isso, na verdade, queima o filme. O interessante é quando o aluno passa e vira um bom condutor, indicando outras pessoas para a autoescola”.

**Fonte :**

[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna\\_gerais,351666/indice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna_gerais,351666/indice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml)

---

**Índice de reprovação no exame de direção na Grande BH chega a 67%. DETRAN teria de punir autoescolas, mas alega que ninguém aprende só com 20 horas/aula**

**20.02.2013** - A recepcionista Patrícia Pereira Magalhães de Godoy, de 25 anos, trabalha numa autoescola, tem 30 instrutores à sua disposição para as aulas de legislação e direção, mas não consegue tirar carteira de motorista. Ela já fez o exame de direção quatro vezes, mas na hora da prova o nervosismo fala mais alto. Como Patrícia, muitos belo-horizontinos sofrem com o rigor da avaliação. Dados do Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN/MG) mostram que o índice de reprovação chega a 67% em Belo Horizonte e na região metropolitana. Em Minas, a média de reprovados é de 64%, muito superior ao Rio de Janeiro, por exemplo, de 51%. Essa estatística faz com que o DETRAN/MG não consiga cumprir a lei federal que determina que as autoescolas aprovem pelo menos 60% dos candidatos, sob risco de punição. No ano passado, em BH e na região metropolitana, dos 422.827 exames de direção aplicados, em apenas 137.224 os motoristas garantiram a carteira.

**Fonte:**

[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna\\_gerais,351666/indice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna_gerais,351666/indice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml)

[66/indice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml](#)

---

### **Reprovação no exame de direção veicular chega a 65% em Uberlândia - Correio de Uberlândia – Agosto de 2011**

Pelo menos 2,6 mil candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são reprovados mensalmente no exame de direção veicular em Uberlândia. A média de reprovação atinge 65% dos cerca de 4 mil candidatos que realizam o exame a cada mês no Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN-MG). A média é a mesma registrada em Belo Horizonte. No exame de legislação, o índice de reprovação é de 30%. Em Minas Gerais são 5 milhões de habilitados para 7 milhões de veículos.

O nervosismo e o despreparo dos candidatos aliados à necessidade de cursos de reciclagem para instrutores das autoescolas e à falta de padronização de critérios para o exame, que gera extremo rigor de alguns examinadores do DETRAN-MG, são considerados pelos envolvidos no processo os principais fatores para o alto índice de reprovação.

Segundo Márcia Fernandes Queiroz Pedrosa, presidente do Sindicato dos Condutores de Uberlândia, o problema começa com a pouca exigência de tempo para a preparação do candidato. "Com 20 horas/aula é difícil aprender a dirigir, nenhum instrutor é milagreiro. Assim, muitos candidatos sem preparação vão para a prova por conta própria e não conseguem a aprovação. Não podemos impedi-los", disse.

Hoje, o exame de direção é dividido em duas etapas: o balizamento e a circulação nas ruas, sendo o primeiro eliminatório e ainda considerado o mais temido pelos candidatos.

De acordo com a delegada de trânsito, Ravênia de Oliveira, a mudança no índice depende da melhoria de qualificação técnica dos instrutores o que ajuda no desempenho dos candidatos. "O exame exige apenas o suficiente pelo grau de responsabilidade que tem um motorista habilitado. A falta de preparo gera nervosismo nos candidatos e isso gera a reprovação de muitos", disse.

### **Aprovações não atendem à Resolução**

A média de 35% de aprovação no exame de direção para a CNH está longe de cumprir a exigência de aprovação mínima de 60%, prevista na resolução 358 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), para a manutenção do credenciamento dos Centros de Formação de Condutores.

**Fonte:** <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/reprovacao-no-exame-de-direcao-veicular-chega-a-65-em-uberlandia/>

**Alto índice de reprovação no exame de direção preocupa candidatos - Jornal Agora – Sul – 06.01.2012**

"Quando eu fui fazer a prova prática (no dia 13 de outubro de 2011), o examinador me mandou dobrar na rua Alfredo Huch, nós vínhamos pela Salgado Filho, e ali não havia sinalização, nem mesmo marcas no chão indicando para onde o motorista deve seguir ou dobrar. Ele disse que eu perdi quatro pontos ali, pois teria entrado na contramão. Depois fui me informar com a SMSTT (Secretaria Municipal da Segurança, dos Transportes e do Trânsito) e fiquei sabendo que onde ele considerou contramão na verdade não era", desabafou o candidato a motorista Alex Sandro dos Passos. "Naquele dia, de seis candidatos, somente um passou", continuou. O relato de Alex exemplifica reclamação que tem sido constante nos últimos meses, sobre os altos índices de reprovação nos exames práticos de Habilitação para dirigir.

Depois do episódio, Alex disse ter entrado em contato com o Centro de Formação de Condutores (CFC) Habilitar para tentar rever a sua situação junto ao DETRAN. Sem sucesso resolveu procurar seus direitos e até o momento conseguiu um ofício, de 11 de novembro de 2011, assinado pela titular da SMSTT, Rúbia Mara Rodrigues, admitindo o grau insatisfatório de legibilidade da sinalização no local. Ela também afirmou, no ofício, que a sinalização seria alterada nos próximos dias, o que de fato ocorreu.

Além de Alex, inúmeros candidatos reclamam. "Eu já fiz a prova duas vezes, eles marcam um horário para a gente fazer a prova e nos deixam esperando por horas, é ridículo, a gente fica olhando os outros reprovando e isso acaba nos deixando nervosos", opinou Juliana Silva. Outros reclamam dos altos valores cobrados para tirar a carteira. "É muito caro e agora ainda vou ter que pagar para fazer de novo a prova de direção. O pior é que se deixar passar um ano tem que fazer tudo de novo", argumentou Gabriela Oliveira. Reclamações sobre suposta falta de preparo dos instrutores e a má vontade dos examinadores também são comuns.

A diretora do CFC Habilitar, Lurdes Florentino de Oliveira, admitiu que o índice de reprovação é alto, mas justifica alegando que o fato ocorre em toda a região, não apenas em Rio Grande. "Aqui nós tentamos amenizar o problema, criamos inclusive um plano de metas bonificando os instrutores que aprovam mais alunos", disse. Ela também disse que pretende marcar uma reunião no próximo mês com a equipe da autoescola para buscar outras alternativas para aumentar o índice de aprovação. A respeito da preparação para instrutores, Lurdes informou que todos passam por um curso de cerca de 45 dias. Já os avaliadores são funcionários do DETRAN.

(...)

A diretora do CFC disse desconhecer o caso específico de Alex, mas admitiu que o referido local apresentava problemas na sinalização e que talvez mais alunos tenham perdido pontos ali. No entanto, disse que os monitores da

## HABILITAÇÃO

Habilitar respeitam as normas de trânsito da cidade, independente da sinalização estar legível ou não.

Questionada sobre o porquê do alto índice de reprovação, a diretora colocou a culpa no "fator emocional". "Conversando com os instrutores percebemos que acontece muito de um ótimo aluno rodar e um nem tão bom passar, os bons às vezes rodam por puro nervosismo", opinou. Ela também disse que, em alguns casos, o candidato não está ainda bem preparado para a prova, mas não quer pagar por mais aulas. "Nesse caso, o barato acaba saindo caro", finalizou.

**Fonte:**

<http://jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=22488>

#### 4.9. Considerações Finais sobre Habilitação

Um olhar sistêmico sobre a formação dos condutores no Brasil exige que sejam analisados todos os itens que interferem e influenciam no resultado final do processo, para que o conjunto das instâncias seja responsabilizado sobre o seu papel. E a partir dessa lógica, possa-se atuar na melhoria de seus procedimentos, com engajamento e vontade de imprimir mudanças, sem apontamentos de “culpados” pelos problemas e resultados dessa formação até o momento, mas com o firme propósito do reconhecimento e tomada de consciência de uma realidade preocupante, com problemas que hoje perpassam inúmeras etapas, para que eles sejam, de forma planejada, solucionados a médio prazo.

A necessidade de um “pacto” pela mudança talvez anteceda todas as etapas de trabalho. A sociedade precisa estar convencida ou estar subsidiada de informações que revelem os prejuízos do atual processo, a destacar:

- A formação equivocada que resulta em motoristas despreparados, muitas vezes, inaptos; insensíveis ao compartilhamento viário, com impacto na acidentalidade e mortalidade em todo o país, o que nos envergonha perante à realidade mundial;
- O pagamento pelo candidato por uma prestação de serviço que não atende aos preceitos do direito do consumidor e frustrações com os resultados – o candidato paga para aprender e sai dos CFCs sem saber quase nada;
- Por outro lado, os prejuízos não estão somente nesta ponta do processo. Existe uma desvalorização dos profissionais que atuam no setor, seja pela falta de qualificação, o que gera desestímulo e acomodações numa área que exige tanta dinâmica quanto é o trânsito – tema que será trabalhado com especificidade na análise dos CFCs.

Como premissa para promover uma mudança estrutural, o engajamento tem que ser feito, de forma prioritária, pelas entidades de trânsito que respondem pela competência da gestão de todo processo. O ponto de partida do trabalho, neste caso, é uma clara definição de que tipo de condutor o país quer ver nas ruas? Qual o modelo de CFC se deseja construir – o de uma unidade de ensino ou de apenas capacitação? Qual o perfil do profissional que será capaz de garantir esse modelo? Qual a política de formação mais adequada para garantir a construção de um novo condutor no país? Ferramentas para dar início às mudanças existem: os órgãos competentes podem fazer valer de instrumentos como o Renach/Binco, por exemplo, que tem potencial para um Raio X do atual condutor; e, ser o fio condutor para apurar as necessidades de mudanças.

É, portanto, inequívoca a necessidade de qualificação, aprimoramento, fiscalização e gestão da ferramenta-base de todo processo: o Renach/Binco. Tornar claros e confiáveis os dados, buscando conhecer e compartilhar o

## HABILITAÇÃO

acesso às informações e garantir também que as informações possam servir para definição de políticas de gestão, seja por meio da fiscalização ou por auditorias, são medidas necessárias e urgentes, para apoiar qualquer mudança. A qualificação e fiscalização dos entes credenciados, seja para abertura, continuidade, renovação da atuação, outro ponto essencial para ampliar os padrões de qualidade. Esse ponto será abordado na análise dos CFCs.

Nesta instância do processo, há exigência de um trabalho conjunto com todos os envolvidos no apontamento das melhorias e esforços para as correções, em razão dos inúmeros atores envolvidos. O potencial da ferramenta é enorme, mas sua utilização revela-se muito tímida ao almejado.

Na sequência, antes ainda de focarmos na formação, é preciso disposição para avaliar e rever os procedimentos, qualificação e resultados do trabalho dos profissionais (psicólogos e médicos) que são os primeiros responsáveis ao atestarem as condições físicas e psicológicas de milhões de condutores. Estudos sobre as metodologias, testes, avaliações e seus resultados e critérios de fiscalização são imprescindíveis. Como o tema envolve interesses plurais: corporativos, políticos e econômicos, talvez esse seja um dos principais embates da mudança.

O próximo passo, que pode ser simultâneo aos demais, está no cerne da formação: a necessidade de um diálogo fluente entre os conteúdos dos cursos teórico e prático, uma ampla revisão e atualização dos conteúdos desses dois momentos (teoria e prática) envolvendo a análise das temáticas, suas especificidades, a carga horária, a metodologia, o processo didático, as avaliações, e, ainda, a formação dos instrutores, dos avaliadores e diretores dos CFCs, e suas respectivas requalificações.

No que diz respeito aos Cursos Teóricos, eles são a base da formação do futuro condutor, assim, a qualidade e adequação desses conteúdos e suas atualizações frequentes, devem ser parâmetros para a formação prática. Hoje, fica claro um descompasso entre a teoria e prática. Outra questão a ser observada está relacionada à metodologia de ensino sustentada no pilar da memorização. Isso também se repete no curso prático, com a "robotização" dos comandos. Enfim, o ensino teórico-prático para conduzir veículos no país passa muito longe de um amplo processo de aprendizagem com reflexão.

Em resumo apontamos necessidade e a possibilidade de intervenção em 3 focos de atuação para o processo de Habilitação:

### **1) RENACH/BINCO – BCA Avançado**

Avançar na implantação da ferramenta estruturando-a como ferramenta de gestão que permita, por meio da análise dos relatórios gerados, promovendo o cruzamento de dados de infrações cometidas, acidentes

de trânsito, processos judiciais etc, e criar processos de fiscalização, auditorias e melhorias em cada etapa da formação do condutor;

## **2) Avaliação Psicológica e Exame de Aptidão Física e Mental**

Fortalecer a importância da realização dos exames e incluí-los nas renovações, trazendo a responsabilidade e promovendo o envolvimento das entidades e profissionais que os realizam.

## **3) Cursos (Técnico-Teórico, Pré-prática e Prática de Direção Veicular) e Avaliações (exames) Teórica e Prática.**

Realizar uma análise profunda e sistêmica do processo, elaborando Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação do Condutor que estruturam o processo de ensino e aprendizagem e estabeleçam diretrizes para abordagem metodológica, conteúdos, objetivos e avaliações.

Em relação ao processo ensino-aprendizagem, apresentamos algumas indicações e referência para planejamento da intervenção proposta.

### **Ensino e aprendizagem do Condutor**

Primeiramente, ousamos dizer que não precisamos “reinventar a roda” e, nas páginas que se seguem indicamos basear as propostas no GDE - Goals for driver education (ou na tradução em português “Metas para Educação de Condutores”), que tem sua origem na investigação finlandesa dentro do campo da psicologia do tráfego. Foi introduzido na presente forma no GADGET - projeto de pesquisa financiado pela União Europeia (Hatakka, Keskinen, Gregersen&Glad in Gadget, 1999). Publicado, internacionalmente, pela primeira vez por Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad&Hernetkoski (2002).

O resumo, a seguir, refere-se ao trabalho que foi encomendado e financiado pela Administração Rodoviária Sueca (Vägverket) e realizado pelo Grupo de Pesquisa de Tráfego, no Departamento de Psicologia da Universidade de Turku, na Finlândia com observações apresentadas pelo Sr. Hans- Yngve Berg, PhD, Administração Rodoviária Sueca.

O IMT – Governo de Portugal – faz uso da metodologia para a formação de condutores no país. O estudo que se segue utiliza como referência para plano de aula o trabalho do Governo de Portugal – com adequações para a realidade brasileira. (ver resumo do trabalho no ANEXO I).

Também, sugerimos para o desenvolvimento dos Parâmetros Curriculares Nacionais para a formação do Condutor no Brasil, que seja analisada a experiência na área da Educação e, com as adequações necessárias às especificidades do setor, seja estabelecido um processo para a formação do condutor.

## HABILITAÇÃO

Início dos estudos de propostas curriculares de Estados e Municípios brasileiros, da análise realizada pela Fundação Carlos Chagas sobre os currículos oficiais e do contato com informações relativas a experiências de outros países. Foram analisados subsídios oriundos do Plano Decenal de Educação, de pesquisas nacionais e internacionais, dados estatísticos sobre desempenho de alunos do ensino fundamental, bem como experiências de sala de aula difundidas em encontros, seminários e publicações.

Formulou-se, então, uma proposta inicial que, apresentada em versão preliminar, passou por um processo de discussão em âmbito nacional, em 1995 e 1996, do qual participaram docentes de universidades públicas e particulares, técnicos de secretarias estaduais e municipais de educação, de instituições representativas de diferentes áreas de conhecimento, especialistas e educadores. Desses interlocutores foram recebidos mais de 700 pareceres sobre a proposta inicial que serviram de referência para a sua elaboração.

A discussão da proposta foi estendida em inúmeros encontros regionais, organizados pelas delegacias do MEC nos Estados da federação, que contaram com a participação de professores do ensino fundamental, técnicos de secretarias municipais e estaduais de educação, membros de conselhos estaduais de educação, representantes de sindicatos e entidades ligadas ao magistério.

Os resultados apurados nesses encontros também contribuíram para a re-elaboração do documento.

Os pareceres recebidos, além das análises críticas e sugestões em relação ao conteúdo dos documentos, em sua quase totalidade, apontaram a necessidade de uma política de implementação da proposta educacional inicialmente explicitada. Além disso, sugeriram diversas possibilidades de atuação das universidades e das faculdades de educação para a melhoria do ensino nas séries iniciais, as quais estão sendo incorporadas na elaboração de novos programas de formação de professores, vinculados à implementação dos Parâmetros Curriculares Nacionais.

PUBLICAÇÃO DOS PARÂMETROS CURRICULARES NACIONAIS

Vislumbramos que, o resultado desse processo possa materializar-se em um referencial para a formação do condutor, permitindo estabelecer uma coerência no processo ensino-aprendizagem em todas as etapas da formação.

Baseando-se no MANUAL DO ENSINO DA CONDUÇÃO CATEGORIA B e no MANUAL DA QUALIDADE DE SERVIÇOS ENSINO DA CONDUÇÃO do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, (IMTT, I.P.) de Portugal, indicamos alguns itens que poderiam compor manuais para auxiliar a formação de condutores e a qualidade dos centros de formação de condutores no Brasil.

O objetivo dessa ação é a qualificação e desenvolvimento das competências dos instrutores e a disseminação de conteúdos de formação, de condução, com recurso a tecnologias de informação, qualificando a formação de condutores mais seguros e responsáveis.

## **PARÂMETROS CURRICULARES NACIONAIS PARA A FORMAÇÃO DO CONDUTOR**

**OBJETIVO DO PCNs:** Instrumento de trabalho para o formador/instrutor de condutores (Habilitação e renovações), com definição objetivos, embasamento teórico, conteúdos, métodos e técnicas pedagógicas mais adequadas, ferramentas para o desenvolvimento da aprendizagem, visando a qualificação da formação teórica e prática.

## **ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO**

Deve ser estruturado em uma parte geral que define o referencial teórico dos diversos conteúdos e por uma parte específica, dividida em formato de fichas, sobre os conteúdos da formação.

O manual deve ser organizado considerando:

- Reflexão sobre os conhecimentos, as atitudes e os comportamentos que o candidato a condutor tem de adquirir ao longo do processo de aprendizagem para o correto exercício da condução automóvel;
- Sistematização dos níveis de ensino, as fases de ensino, os temas transversais e, ainda, os conteúdos das provas de exame;
- Facilitação do trabalho técnico e pedagógico do instrutor e dos centros de formação de condutores, incorporando um conjunto de fichas técnicas que façam a integração dos conteúdos teóricos e da prática e abordem todos os temas transversais constantes do plano de formação.

## HABILITAÇÃO

**FICHAS TÉCNICAS:** Este formato poderá apoiar a preparação das aulas permitindo a diferenciação pedagógica e a operacionalização dos temas e dos conteúdos, tendo em conta o nível de ensino. Estas fichas técnicas deverão conter sugestões de operacionalização da formação dirigidas ao instrutor, permitindo que alguns conteúdos possam ser abordados em mais do que uma fase da aprendizagem.

A estrutura das fichas deve conter conteúdos teóricos relacionados às orientações práticas e considerando os temas transversais (com base nos níveis de hierarquia do estudo GDE – Goals for Driver Education ).

O procedimento para a análise dos conteúdos teóricos e práticos, bem como os exames devem:

1. Considerar a especificidade de cada etapa;
2. Considerar a complementariedade de cada etapa;
3. Identificar a correlação de conteúdos e conhecimentos precedentes a cada etapa de aprendizagem;
4. Identificar a profundidade e complexidade dos conteúdos;
5. Identificar a integração entre proposta de ensino e avaliações;
6. Identificar temas centrais e transversais ao processo de formação.

Consideramos que, ao definir o padrão de ensino pretendido, seus objetivos, conteúdos, orientações didáticas e metodológicas, seja possível estabelecer encaminhamentos e prazos para a intervenção no processo existente atualmente.

Sendo assim, propomos rever todo o processo de formação, adotando como foco de análise todas as etapas do processo. As tabelas resumidas nas próximas páginas apresentam a situação atual da formação do condutor com metodologia, abordagem didática pedagógica e conteúdos para cada etapa do processo. As propostas realizadas acima devem partir da análise desta estrutura para a proposição de todas as intervenções no processo de formação.

CURSO TEÓRICO	EXAME TEÓRICO	CURSO PRÉ-PRÁTICO (SIMUL.)	CURSO PRÁTICO	EXAME PRÁTICO
<p>CURSOS DE FORMAÇÃO PARA HABILITAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES</p> <p>Dividido em 5 blocos (Legislação 18h/aula, Direção Defensiva com 16h/aula, Noções de Primeiros Socorros com 4h/aula, Funcionamento do Veículos com 3 h/aula e Meio Ambiente com 4h/aula), totalizando carga horária de 45h/aula.</p> <p>Não há descrição na legislação sobre a abordagem didático pedagógica.</p>	<p>Resolução 168/04 - <b>Art. 3º, Inciso III</b>, Exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Condutor;</p> <p>Art. 11 – Define o curso teórico como pré-requisito para o Exame Teórico, <b>total das questões e aproveitamento para aprovação.</b></p> <p>Metodologia: Prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado</p>	<p>Res. 444/13 item 1.1.2.6.</p> <p>As aulas realizadas em simuladores serão de 5 (cinco) horas/aula de 30 minutos cada, com intervalos de 30 minutos, ministradas após início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.</p> <p>As aulas serão realizadas nos CFCs das categorias “A, B ou A/B”.</p> <p>A cada aula ministrada no simulador, o software nele instalado, obrigatoriamente preverá, no mínimo, 10 situações que</p>	<p>Res. 285/2008</p> <p>Carga Horária Total: 20 (vinte) horas/aula (50 min) para cada categoria pretendida.</p> <p>O candidato deverá realizar a prática de direção veicular, mesmo em condições climáticas adversas.</p> <p><b>ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA</b></p> <p>Deve contemplar obrigatoriamente a condução responsável de automóveis ou motocicletas, utilizando técnicas que oportunizem a participação dos candidatos, devendo o instrutor, por meio de aulas dinâmicas, fazer sempre a relação com</p>	<p>O Exame de Prática de Direção Veicular deve ser realizado em área especificamente destinada a esse fim, que apresente os obstáculos e dificuldades da via, de forma que possa ser observado pelos examinadores durante todas as etapas do exame.</p> <p>O candidato será avaliado em função de pontuação negativa por faltas cometidas (eliminatórias, graves, médias e leves).</p>

## HABILITAÇÃO

	<p>de forma individual, única e sigilosa, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para a aprovação.</p> <p>Conteúdos do Curso Teórico que fazem parte de um banco de dados com 600 questões - são retiradas as 30 questões. Obs: Banco de Dados é sigiloso.</p>	<p>retratam as normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III, associadas às correspondentes infrações de trânsito previstas no Capítulo XV, ambos do Código de Trânsito Brasileiro.</p> <p>Avaliação (Res. 444/13 item 1.1.2.8) Durante a realização das aulas de simulação de direção veicular, o equipamento registrará no monitor, as infrações de trânsito porventura cometidas pelo aluno. Ao final de cada aula, o simulador de direção veicular relacionará as infrações de trânsito, com transcrição completa do dispositivo legal previsto no CTB.</p>	<p>o contexto do trânsito a fim de proporcionar a reflexão, o controle das emoções e o desenvolvimento de valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida.</p> <p>-Nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor deve realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.</p> <p>-A monitoração da prática de pilotagem de motocicleta em via pública poderá ser executada pelo instrutor em outro veículo.</p>	
--	--	---	--	--

CURSO TEÓRICO	EXAME TEÓRICO	CURSO PRÉ-PRÁTICO (SIMUL.)	CURSO PRÁTICO	EXAME PRÁTICO
<p>CURSOS DE FORMAÇÃO PARA HABILITAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES</p> <p>LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO</p> <p>DIREÇÃO DEFENSIVA PARA VEÍCULOS DE DUAS OU MAIS RODAS</p> <p>NOÇÕES DE PRIMEIROS SOCORROS</p> <p>NOÇÕES DE PROTEÇÃO E RESPEITO AO MEIO AMBIENTE E DE CONVÍVIO SOCIAL NO</p>	<p>O candidato à obtenção da ACC ou da CNH, após a conclusão do curso de formação, será submetido a Exame Teórico-técnico, constituído de prova convencional ou eletrônica de no mínimo 30 (trinta) questões, <b>incluindo todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizado de forma individual, única e sigilosa</b>, devendo obter aproveitamento de, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acertos para aprovação.</p> <p>Parágrafo único. O</p>	<p>CONCEITOS BÁSICOS:</p> <p>(Verificação das condições dos equipamentos obrigatórios e da manutenção de um veículo)</p> <p>APRENDENDO A CONDUZIR (uso dos pedais, curvas, câmbio, volante, embreagem, freio, marchas)</p> <p>APRENDIZADO DA CIRCULAÇÃO (velocidade e observação do trânsito, parada, estacionamento, condições adversas)</p>	<p>Para veículos 4 ou mais rodas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;</li> <li>- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas circulação e conduta, parada, estacionamento, sinalização e comunicação;</li> <li>- Os pedestres, os ciclistas e demais atores da circulação;</li> <li>- Os cuidados com o condutor motociclista.</li> </ul> <p>Para veículos de duas rodas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Normas e cuidados antes do funcionamento</li> </ul>	<p>Etapas do Exame:</p> <p>I – estacionar em vaga delimitada por balizas removíveis;</p> <p>II – conduzir o veículo em via pública, urbana ou rural.</p> <p>Art. 17. Exame para motos (veículos de duas rodas)</p> <p>O Exame de Direção Veicular, para veículo de duas rodas, será realizado em área especialmente destinada para tal fim em pista com largura de 2m, e que deverá apresentar no mínimo os seguintes obstáculos:</p>

## HABILITAÇÃO

<p>TRÂNSITO</p> <p>NOÇÕES SOBRE FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO DE DUAS OU MAIS RODAS</p>	<p>exame referido neste artigo será aplicado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou por entidade pública ou privada por ele credenciada.</p> <p>Conteúdos do Curso Teórico que fazem parte de um banco de dados com 600 questões - são retiradas as 30 questões. Obs: Banco de Dados é sigiloso.</p>	<p>CONDUÇÃO SEGURA</p> <p>SITUAÇÕES DE RISCO</p>	<p>do veículo;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;</li><li>- Prática de pilotagem defensiva, normas de circulação e conduta, parada, estacionamento, sinalização e comunicação.</li><li>- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação;</li><li>- Cuidados na condução de passageiro e cargas;</li><li>- Situações de risco</li><li>- Condições climáticas adversas tais como: chuva, frio, nevoeiro, noite.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>I – ziguezague (slalow)</li><li>II – prancha ou elevação</li><li>III – sonorizadores</li><li>IV – duas curvas sequenciais de 90o (noventa graus) em “L” (ele);</li><li>V – duas rotatórias circulares que permitam manobra em formato de “8” (oito).</li></ul>
--	---	--	--	--

Que ao final do processo, os CFCs tenham disponível, para realizar suas atividades, um processo próximo ao que se apresenta, a seguir:

<b>MODELO DE PLANO DE AULA – FORMAÇÃO DE CONDUTOR</b>	
<b>TEMA - VELOCIDADE - GDE Nível 3 – Condução do Veículo (Direção Defensiva)</b>	
<b>Temas Transversais</b>	<b>Conteúdos</b>
Atitudes e Comportamentos; Conhecimento das Regras de Trânsito; Domínio das Situações de Trânsito.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Princípios gerais</li> <li>• Velocidade moderada</li> <li>• Limites gerais de velocidade</li> <li>• Infrações e Crimes por excesso de velocidade</li> <li>• Velocidade excessiva</li> <li>• Limites especiais de velocidade</li> </ul>
<b>OPERACIONALIZAÇÃO</b>	
<b>FORMAÇÃO TEÓRICA</b>	
<b>Nível 3 – Condução do Veículo - Regras de Trânsito, Sinalização e Comportamento Dinâmico do Veículo</b>	
<b>Objetivos</b>	<b>Métodos e Recursos</b>
Conhecer e dominar o conceito de velocidade. Compreender os comportamentos a assumir face aos limites de velocidade e velocidade excessiva.	Método expositivo Método interrogativo Problematização Manuais e livros técnicos Análise de casos E-learning, filmes
Curso Teórico-Técnico - Resolução 168 Anexo II – Item 1.1.2.1 Legislação de Trânsito	
<b>FORMAÇÃO PRÉ-PRÁTICA</b>	
<b>Nível 3 – Condução do Veículo</b>	
<b>Objetivos</b>	<b>Métodos e Recursos</b>
Aplicar em situações simuladas os comportamentos relativos à velocidade.	Simulador de Direção - situações simuladas aplicando os conhecimentos teóricos aprendidos no curso teórico. Problematização Autoavaliação
Situações simuladas e conteúdos - Resolução 444/13 Anexo II – Item 1.1.2.7	
<b>FORMAÇÃO PRÁTICA</b>	
<b>Nível 3 – Nível Condução do Veículo - Domínio das Situações de Trânsito</b>	
<b>Objetivos</b>	<b>Métodos e Recursos</b>
Aplicar na prática os comportamentos relativos à velocidade.	Método demonstrativo Condução orientada Método interrogativo Autoavaliação Veículo de instrução
Art. 9º da Resolução 168/04 – Prática de Direção Veicular - item 1.2.2.1	

## HABILITAÇÃO

AVALIAÇÃO - EXAME TEÓRICO	AVALIAÇÃO - PRÉ-PRÁTICA	AVALIAÇÃO - EXAME PRÁTICO
<ul style="list-style-type: none"><li>•Conhecer os princípios gerais de velocidade;</li><li>•Saber o que é velocidade moderada;</li><li>•Conhecer os limites gerais de velocidade;</li><li>•Saber a relação entre crimes de trânsito e excesso de velocidade – conhecer as consequências;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Identificar a aplicação dos conhecimentos construídos nas situações simuladas;</li><li>•Analisar a necessidade de retomada de conteúdos ou de se refazer a situação simulada, corrigindo situações identificadas;</li><li>•Observar reações do aluno nas mais diversas situações de aprendizagem em que ocorra a exposição ao risco;</li><li>•Proporcionar elementos de orientação para o instrutor das aulas práticas.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Aplicação dos conceitos de velocidade no percurso de rua em contextos e situações que garantam a segurança para a realização da atividade;</li></ul>

## TEXTO PARA FUNDAMENTAÇÃO

### **GDE - Goals for driver education (ou na tradução em português “Metas para Educação de Condutores”)**

Esse estudo visa apresentar uma proposta de projeto que norteie o processo pedagógico da formação de condutores. A fim de embasar o trabalho, muitas pesquisas foram realizadas com o objetivo de conhecer estudos e projetos exitosos para que possamos propor um caminho, visando principalmente a formação integral do condutor com vistas à segurança.

A tarefa de dirigir é muito complexa, pois envolve além de habilidades psicomotoras adequadas e funções fisiológicas, fatores motivacionais e comportamentais, ou seja, o que o motorista está disposto a fazer.

Ao procurar um modelo de qualidade e que apresentasse resultados concretos na evolução e qualificação dos condutores, com impactos diretos nas questões de segurança, conhecemos o projeto GADGET, financiado pela União Europeia e publicado, internacionalmente pela primeira vez, em 2002.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> DRIVER COMPETENCE IN A HIERARCHICAL PERSPECTIVE; IMPLICATIONS FOR DRIVER EDUCATION. University of Turku, Traffic Research. M. Peräaho, E. Keskinen, M. Hatakka June, 2003 [http://nmcu.org/files/GDE%20Matrix\\_2003.pdf](http://nmcu.org/files/GDE%20Matrix_2003.pdf)

O projeto, que tem sua origem na investigação finlandesa dentro do campo da psicologia do tráfego, apresenta a estrutura GDE - Goals for driver education (ou na tradução em português "Metas para Educação de Condutores"), uma estrutura que tem sido amplamente reconhecida dentro da comunidade europeia de investigação tráfego como ponto de partida teórico no desenvolvimento de educação para o trânsito.

O GDE baseia-se no pressuposto de que a condução pode ser descrita como uma hierarquia. A abordagem hierárquica considera que as habilidades e pré-condições em um nível superior influenciam as demandas, decisões e comportamentos em um nível inferior.

A implementação desse sistema não tem a intenção de estabelecer regras rígidas para o que se deve fazer em nível de escola de trânsito, mas destacar situações possíveis que possam ocorrer na educação do motorista ou nos métodos pedagógicos. A diferença em relação a outros métodos similares utilizados, principalmente nos países europeus, é que a perspectiva é orientada para as metas e inclui o quarto nível relativo a condições pessoais, habilidades e ambições na vida em geral, que têm se mostrado como um diferencial de grande importância para a segurança viária.

Na matriz GDE, encontramos os objetivos educacionais do ensino-aprendizagem para a condução veicular, concentrados em quatro níveis de conhecimento, relacionados com a condução segura. Eles são estabelecidos a partir de uma ordem hierárquica, na qual os níveis mais baixos (1 e 2) compreendem aspectos cognitivo e comportamentais (regras de informação e operação do veículo), o Nível 3 está ligado a fatores motivacionais e emocionais relacionados com a condução; e, no último nível (4), os valores estão associados ao respeito pela vida.

<b>Nível 1: manobras do veículo</b>
A função executiva - Conhecimento de controle do carro, velocidade, direção e posição.
<b>Nível 2: Dominar situações de tráfego</b>
Função específica à situação - Adaptação das funções 1 para as demandas de situações específicas de condução.
<b>Nível 3: Metas e a condução de veículos</b>
Função específica de domínio Tráfego - Decisões globais, por exemplo, de conduzir ou não. - Finalidade de dirigir, ambiente de condução, contexto social.
<b>Nível 4: Metas para a vida e habilidades para a vida</b>
Substituindo a função em relação aos níveis 3 -1, independente do domínio de tráfego - Importância de carros e de condução no desenvolvimento pessoal e sensação de bem-estar - Habilidades de autocontrole, habilidades sociais, hábitos, crenças etc.

- Capacidades e condições físicas e mentais.
--

Fig.1. Hierarchical levels of driver behaviour (adapted from Keskinen, 1996).
---

O quarto e mais alto nível refere-se a motivos pessoais e tendências em uma perspectiva mais ampla. Este nível é baseado no conhecimento de que o estilo de vida, origem social, sexo, idade e outros pré-requisitos individuais têm influência sobre as atitudes, o comportamento de condução e envolvimento em acidentes.

No terceiro nível, o foco é sobre os objetivos por trás de condução e do contexto em que a condução é realizada. O foco é sobre "por quê", "onde", "quando" e "com quem" a condução é realizada. Exemplos mais detalhados incluem a escolha entre carro ou de ônibus, durante o dia ou na condução noturna, a decisão de dirigir sob a influência de álcool, fadiga ou o stress etc., tudo em relação ao objeto da viagem.

O segundo nível é sobre dominar a condução em situações de tráfego. O condutor deve ser capaz de adaptar sua condução de acordo com as constantes mudanças no trânsito, por exemplo, em cruzamentos, ao ultrapassar ou ao encontrar condições, veículos ou pessoas mais vulneráveis da estrada. A capacidade de identificar potenciais perigos no trânsito é também considerada neste nível.

O primeiro nível enfatiza o veículo, a sua construção e como ele é manobrado. Saber como iniciar, mudar de marcha, entre outros, bem o suficiente para ser capaz de usar o carro no trânsito pertence a este nível; bem como manobras evasivas, mais complexas e o conhecimento a dinâmica do movimento e as leis de forças físicas, além do funcionamento e os benefícios dos dispositivos de segurança, tais como cintos de segurança e *airbags* etc.

O comportamento em cada nível é guiado por meio de modelos internos. Estes, por sua vez, são o resultado de aprendizagem em todas as suas formas, desde a educação formal, a experiência adquirida na "escola da vida". A visão hierárquica das tarefas de motorista, conforme apresentado na tabela, se deve à psicologia cognitiva, que é atualmente a abordagem dominante na psicologia.

Os quatro níveis hierárquicos devem ser encarados à luz do que foi dito acima sobre a interação entre um objetivo desejado, as ações que visam rumo a essa meta, e o *feedback* destas ações. Embora os níveis sejam qualitativamente diferentes um do outro e separados no modelo, nenhum é independente dos outros, pois todos estão presentes em uma situação de condução e, juntos, abrangem os diferentes componentes dessa tarefa.

A formação dos condutores se concentra tradicionalmente nos níveis 1 e 2.

Considerando que a necessidade da qualidade da formação de um condutor vai além dos aspectos de domínio mecânico do veículo e do conhecimento de regras; um motorista seguro é, no entanto, não só qualificado, mas também ciente dos riscos e de suas próprias habilidades e características.

Os níveis são, até certo ponto, interdependentes, de modo que a mudança em um nível por necessidade traz mudanças em outros níveis também, para baixo, bem como para cima. Mas interdependência não implica igualdade. As estruturas cognitivas que chamamos de "alto nível" (nível 4 no modelo) fornecem a base para a forma de vida de uma pessoa, em geral, bem como no contexto de tráfego específico. Eles são, portanto, mais estáveis e fundamentais em comparação com os outros três níveis o que, por sua vez, são mais específicos do domínio.

Habilidades utilizadas e modelos internos (escolhas que são feitas) nos níveis mais baixos são, portanto, sob a orientação de pré-requisitos de nível superior (incluindo habilidades de nível superior para lidar na vida) e demandas (incluindo metas e motivos). Esta é a essência da distinção entre o que o motorista pode fazer, e que o motorista está disposto a fazer. Os fatores e os modelos internos que estão localizados no nível mais elevado são, portanto, os que são mais importantes do ponto de vista da segurança.

A hierarquia de quatro níveis foi ampliada para um quadro, com uma estrutura para definir o que deve ser focado na formação dos motoristas (Quadro GDE). Ele destina-se a ser uma ferramenta para a avaliação dos métodos de ensino condutor.

<b>Nível hierárquico de comportamento (grau de generalização)</b>	<b>Conteúdo central da educação do motorista</b>		
	<b>Conhecimentos e habilidades que o motorista precisa dominar</b>	<b>Fatores de risco que o motorista deve ter ciência</b>	<b>Autoavaliação</b>
<b>Nível 4 Metas e habilidades para a vida (global)</b>	O conhecimento e controle sobre como objetivos de vida em geral, comportamento, grupo social e normas afetam a condução veicular.	O conhecimento e controle sobre como objetivos, valores, estilos de comportamento, grupo social, pressão, abuso de substâncias, entre outros; afetam a condução veicular.	A consciência de tendências pessoais, controle de impulsos, motivações, estilo de vida, valores. Desenvolvimento de habilidades de autoavaliação.
<b>Nível 3 Objetivos e contexto do motorista (relativos ao trajeto e situações específicas)</b>	Conhecimentos e habilidades, considerações relacionadas a viagem (objetivos, escolha ambiente, efeitos da pressão	Conhecimentos e habilidades. Riscos conectados com os objetivos da viagem, condução, estado, pressão social, o propósito	A consciência de planejamento pessoal, habilidades, metas de condução típicas, motivação etc. Desenvolvimento

## HABILITAÇÃO

	social, avaliação da necessidade, etc)	da condução etc.	de habilidades de autoavaliação.
<b>Nível 2 Domínio das situações de trânsito (situação específica)</b>	Conhecimentos gerais e habilidades. Regras, ajuste da velocidade, margens de segurança, sinalização etc	Conhecimentos e habilidades novamente. Velocidade inadequada, margens de segurança, negligência de regras, condições de condução difíceis, vulneráveis etc	Consciência de competências pessoais, estilo de condução, percepção de risco etc. A partir do ponto de vista de pontos fortes e fracos. Desenvolvimento de habilidades de autoavaliação.
<b>Nível 1 Veículo de manobra (tarefa específica)</b>	Conhecimentos e habilidades básicas, controle do carro, veículo propriedades, fricção etc.	Conhecimentos e habilidades. Riscos ligados ao comando de carro, propriedades de veículos, fricção etc.	Conhecimentos e Habilidades. Riscos ligados ao Comando de Carro, propriedades do veículo, Fricção etc.

### Conteúdo Central de Educação do Motorista: Descrevendo as colunas

A primeira coluna (conhecimentos e habilidades) descreve o que um bom motorista precisa saber em cada nível, a fim de conduzir um veículo e lidar em circunstâncias normais de trânsito. Isto inclui, por exemplo, como manobrar o carro, como dirigir no trânsito, quais regras devem ser seguidas (competências de nível inferior), como as viagens devem ser planejadas e como pré-condições pessoais influenciam o comportamento e segurança (competências de nível superior). O termo "conhecimento" abrange o conhecimento prático e teórico.

A segunda coluna no quadro (fatores de risco crescente) está intimamente relacionada com a primeira coluna, mas ela enfatiza o conhecimento específico e habilidades relacionadas a fatores de risco que aumentam ou diminuem. Eles devem em integrados ao ensino de habilidades gerais e conhecimentos (primeira coluna).

A terceira coluna (auto avaliação) é um elemento central e essencial no pensamento pedagógico moderno. Auto avaliação pode ser definida como um processo pelo qual um indivíduo tenta obter *feedback* sobre suas ações pessoais. No contexto da condução é uma questão de querer tornar-se consciente de pré-condições e tendências pessoais, bem como as competências e habilidades sobre

as manobras, planejamento de dirigir e vida em geral. Em suma, ser capaz de perceber, de forma realista, diferentes fatores que têm uma influência sobre a condução e a importância de suas próprias ações e motivações no processo. Não só é a auto avaliação vista como uma ferramenta importante na formação do condutor, mas também no desenvolvimento de habilidade após o treinamento de condução.

### Os formadores

A educação básica do motorista tem focado principalmente nas habilidades técnicas, manobras, legislação etc, e os riscos associados. A conexão entre a condução e a vida fora do carro, a personalidade e os motivos não têm a importância devida.

O grau de "professor - conhecimento" versus "aluno - conhecimento" em um determinado assunto depende da sua natureza e do conteúdo de educação. Considerando o GDE, temos o seguinte:

	Conhecimentos e Habilidades	Conhecimento dos Riscos	Autoavaliação
Objetivos de vida e habilidades para a vida.			<b>L</b>
Condução, objetivos e contexto.			
Domínio de situações de tráfego.			
Manobra de veículo.	<b>T</b>		

### Figura Relação entre "professor-conhecimento" e "aluno-conhecimento."

As áreas brancas na figura correspondem ao conhecimento que decorre mais da própria vida e experiências do aluno condutor, incluindo as experiências especiais adquiridas durante a formação do motorista até o momento. Esta é maior quando se trata do conteúdo do quadrado marcado "L". As áreas brancas são também o que os métodos de aprendizagem centrados no professor tradicionais deixam de fora, em um grau menor ou maior. O papel do professor muda quando se desloca para a direita e para cima. O papel muda de um que fornece informações a alguém que tem um papel de tutoria, que faz perguntas e incentiva o aluno a pensar sobre ou avaliar as suas peças existentes de conhecimento (incluindo a informação fornecida pelo professor). O papel do instrutor é apontar as coisas para o aluno fazer a conexão.

### **Uma visão construtivista da aprendizagem**

A ideia básica na aprendizagem construtiva é que a aprendizagem é um processo ativo, no qual as construções do aluno ampliam sua base de conhecimentos e habilidades. Este processo baseia-se e é guiado pelo conhecimento prévio do aluno. Isto está em concordância com os pressupostos centrais da psicologia cognitiva. Em um processo construtivo de aprendizagem, o aluno está no centro do processo de aprendizagem e o foco está no processo de aprendizagem em si e não no conhecimento de domínio específico.

Desta forma, essa visão na formação dos condutores deve promover a visão do comportamento do condutor como uma tarefa multinível. Assim, a tarefa do motorista não é apenas um desafio psicomotor complexo que requer habilidades de nível inferior: psicomotoras e habilidades, mas também uma operação (seguro ou inseguro) que está relacionada com as metas do motorista, motivação e planejamento estratégico, bem como habilidades em autocontrole.

A abordagem construtivista trabalha de modo que a experiência sensorial baseada (prática ou exercícios) é dada em primeiro lugar, e os conceitos a seguir juntamente com o *feedback*. Uma vez que o aluno já teve a experiência, ele tem algo a relacionar a teoria. A realimentação é, então, não apenas ligada ao exercício, mas também pode ser utilizada para verificar e facilitar a compreensão dos conceitos.

As tendências recentes em teorias pedagógicas enfatizam a aprendizagem baseada em problemas e aprendizagem experiencial, ou seja, a aprendizagem se desenvolve através de fazer uso ativo de experiências pessoais.

### **CONCLUSÕES**

As principais mensagens durante toda a pesquisa referente a esse trabalho foram, em primeiro lugar, que a habilidade de condução pode ser conceituada como um amplo conjunto de habilidades que são utilizadas de acordo com os objetivos e motivações dos motoristas; e, em segundo lugar, a partir desta surge uma necessidade de uso versátil de métodos pedagógicos. Para um melhor resultado, os métodos utilizados devem abranger todos os níveis da hierarquia de comportamento de condução.

Os objetivos do treinamento e do nível que estão sendo focados devem determinar o método de aprendizagem ideal.

A chave para os níveis mais elevados na hierarquia e a um aumento na habilidade de auto avaliação encontram-se no foco do aluno. As tendências recentes em teorias pedagógicas enfatizam uma abordagem construtivista da aprendizagem, baseada em problemas e aprendizagem experiencial, ou seja, a aprendizagem evolui através da própria atividade do aluno, fazendo uso ativo de experiências pessoais.

Além de qualquer modelo proposto para a formação do condutor, é necessário considerar muitos outros aspectos relacionados a habilidades de ensino, currículo, processo de formação, carga horária dedicada, prática etc.

A principal mensagem do GDE - quadro é que, além da formação de competências básicas, a formação de condutores também devem abordar os motivos e objetivos relacionados a diferentes aspectos da condução. Competências para manobrar veículo e domínio das situações de tráfego são requisitos básicos para a operação bem-sucedida no trânsito. Mas, se a conexão entre essas habilidades e a motivação para usá-los não é feita, o efeito da educação pode ser oposto ao desejado. Se o nível de motivação não consegue produzir uma estratégia segura para a condução, nenhum nível de habilidades para dominar as situações de trânsito ou movimentação de veículos é alto o suficiente para compensar esta falta de orientação de segurança.

## **5. VOLUME 2 - CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES**

5.1. Competências, Classificação, Credenciamento (Requisitos, Renovação, Regras Territoriais) e Infrações e penalidades.

5.2. Qualificação

5.3. Avaliação Contínua

5.4. Estrutura Curricular

5.5. Instrutores não vinculados aos CFC's

5.6. Funcionamento

5.7. Considerações sobre os Centros de Formação de Condutores

## 5.1. Competências, Classificação, Credenciamento (Requisitos, Renovação, Regras Territoriais) e Infrações e penalidades.

### Estudo Analítico

Embasamento Legal:

	Leis	Resoluções	Resoluções Complementares
<b>Competências</b>	9.503/07 12.302/10	358/10	411/12 415/12 423/12
<b>Classificação</b>	9.503/97		
<b>Requisitos para Credenciamento</b>			
<b>Renovação</b>			
<b>Regras Territoriais</b>			
<b>Infrações e Penalidades</b>			

### Competência:

#### LEIS

#### **Lei 9.503/97 – CTB**

Trata de Competências nos seguintes artigos:

**Artigo 19** – Definição da Política de formação, incluindo aprendizagem, Habilitação, documentação do condutor e sua competência, normatizando que compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

**Artigo 22 – Fiscalização e controle da formação, aperfeiçoamento, reciclagem, penalidades ao condutor e sua competência, afirmando que compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição- realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;**

**Artigo 141** – Define que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN

**Lei nº 12.302/10** – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.

## RESOLUÇÃO

### 385/2010

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.

No que tange à competência, prevê:

- **Atividades para a formação dos condutores**

Competência: exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas por estes credenciadas.

- **Capacitação, qualificação e atualização de profissional para atuar no processo de Habilitação de condutores.**

Competência: Entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para os Centros de Formação de Condutores - CFC, conforme definido no art. 7º desta Resolução, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção;

- **Formação de condutores de veículos automotores e elétricos**

Competência: Centros de Formação de Condutores – CFC e Unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação dirigidos exclusivamente para os militares dessas corporações;

- **Atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e Elétricos**

Competência: Centros de Formação de Condutores – CFC;

- **Qualificação de condutores em cursos especializados e atualização**

Competência: Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema “S”.

- **Credenciamento das instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação**

Competência: órgãos ou entidades executivos de Trânsito dos Estados e Distrito Federal.

- **Credenciamento, acompanhamento dos credenciados e controle**

Competência: Órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados e do Distrito Federal.

- **Capacitação de diretores geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção**

Competência: Entidades credenciadas para capacitação

- **Ministrar cursos de formação, atualização e reciclagem.**

Competência: CFC e Forças Armadas

- **Qualificação dos condutores para cursos especializados**

Competência: Serviço Nacional de Aprendizagem

### **Capacitação de diretor geral, de ensino e instrutor de trânsito e examinador de trânsito.**

Competência: CFCs

- **Prática de direção**

Competência: instrutores dos CFCs e instrutores não vinculados a um centro de formação de condutores

- **Profissionais**

Competências dos profissionais que atuam na formação, capacitação, qualificação, especialização, atualização e reciclagem dos candidatos à CNH,

sendo: instrutor de trânsito, Diretor geral, diretor de ensino e examinador de trânsito.

- **Fiscalização, apuração de irregularidades pelas entidades e profissionais credenciados**

Competência: órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, observando o princípio da ampla defesa e do contraditório.

- **Cursos especializados de formação para motofrete e mototáxi**

Competência: cursos especializados e respectiva atualização para motofrete e mototáxi, poderão ser ministrados por instituições e entidades credenciadas, Serviço Nacional de Aprendizagem – sistema “S” e Centros de Formação de Condutores - CFC, nas modalidades presenciais e à distância (Resolução 415/2012).

## RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES

**411/12 e 415/12 – altera §1º e incisos III e IV e inclui o inciso V do artigo 1º da resolução 358/10, estabelece a competência em determinar as atividades exigidas na formação de condutores, dita que o** Processo de atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos são de competência dos Centros de Formação de Condutores – CFC e instituições e entidades credenciadas **nas modalidades presenciais e à distância** e que o processo de qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização são de competência do Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema “S”, Centros de Formação de Condutores – CFC e instituições e entidades credenciadas **nas modalidades presenciais e à distância.**

### Classificação:

#### LEI

#### **9503/97 – CTB**

Arts. 19, 22 2 141 – Estabelecem competências para gerenciamento em geral do processo de Habilitação, incluindo os CFC's.

## RESOLUÇÃO

#### **358/10**

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.

Em especial em seu artigo 7º, há definição do CFC, estabelecimento de competências e classificação dos CFC's quanto à categoria de ensino, sendo "A", "B" ou "AB".

### **Requisitos para Credenciamento:**

#### **LEI**

#### **9503/97 – CTB**

Estabelece as competências relacionadas ao credenciamento.

#### **RESOLUÇÃO**

#### **358/2010**

Regula o credenciamento das instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação, e suas etapas, estabelecendo que os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução, conforme padrão tecnológico estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito.

Define o credenciamento, acompanhamento dos credenciados e controle.

Estabelece o credenciamento de entidades para formação de diretor geral, de ensino, instrutor e examinador.

Dita as exigências para o credenciamento dos CFCs, como infraestrutura física, recursos didáticos-pedagógicos, recursos humanos, veículos, bem como, suas atribuições.

Define as exigências para o credenciamento das unidades das forças armadas e instituições de serviços, bem como, suas atribuições.

### **Renovação:**

#### **RESOLUÇÃO**

#### **358/2010**

## CFC's

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.

Desta forma, define as exigências para renovação dos CFC's, estabelece índice de aprovação mínimo nos exames teóricos e práticos.

Estabelece estratégias de requalificação para os CFC's que não atingirem o índice mínimo estabelecido, como plano estratégico e treinamentos.

### **Regras Territoriais:**

#### **RESOLUÇÃO**

##### **358/10**

Define que constitui atribuição dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle dos entes credenciados a elaboração e revisão periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados.

### **Infrações e Penalidades:**

#### **LEI**

##### **9503/97 – CTB**

Estabelece a entidade competente para fiscalizar e controlar a formação, o aperfeiçoamento e reciclagem, bem como, definir infrações e punir.

#### **RESOLUÇÃO**

##### **358/2010**

Estabelece a competência da fiscalização e método processual, define infrações e penalidades.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: COMPETÊNCIAS, CLASSIFICAÇÃO E CREDENCIAMENTO (REQUISITOS, RENOVAÇÃO E REGRAS TERRITORIAIS) E INFRAÇÕES E PENALIDADES.****DATA: 01 de julho de 2014**

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

No que tange à competência da formação de condutores, esta é exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas por estes credenciadas, no caso os CFC's.

Observação: No relatório constam informações sobre as competências relacionadas aos CFCs desde a atividade para formação de condutores, qualificação de examinadores, instrutores, diretores entre todos os outros itens das competências relacionadas ao processo.

Os CFCs podem ser classificados da seguinte forma:

“A” – ensino teórico técnico;

“B” – ensino prático de direção; e

“AB” – ensino teórico técnico e de prática de direção.

A Resolução Nº 358 do CONTRAN regulamenta o credenciamento (e respectivas renovações) 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. Para o credenciamento existem muitas exigências que vão desde aspectos legais, de infra estrutura do local, dos veículos, dos recursos didático pedagógicos e profissionais que atuam nessas instituições etc.

Para a renovação do credenciamento, o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento.

Quanto às regras territoriais, a instalação do CFC deverá respeitar o limite territorial de atividade, restrito ao município para o qual foi credenciado.

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, fiscalizar as entidades públicas ou privadas por eles credenciadas, com objetivo de garantir a qualidade e preservação dos direitos das pessoas que utilizam os serviços dos CFCs.

As infrações podem ser de ordem e responsabilidade da instituição, dos diretores e instrutores e para cada uma delas existe uma previsão de penalidade que pode inclusive causar o fechamento ou não renovação da instituição (advertência por escrito, suspensão das atividades por até 30 (trinta) dias, suspensão das atividades por até 60 (sessenta) dias e cassação do credenciamento).

ESTRATÉGICO			
Por quê?		Quanto?	
Fortalecer o CFC como uma instituição de ensino para formação de condutores, com a implantação de processos de qualidade no ensino e prestação do serviço.		Custos para a revisão da legislação. Custos para a disponibilização da informação ao sistema. Custo para a realização dos processos de formação necessários. Custos para as adequações dos CFCs.	
GERENCIAL			
O que?			
Analisar, revisar, e adequar as definições presentes na legislação <b>nos itens COMPETÊNCIAS, CLASSIFICAÇÃO E CREDENCIAMENTO (REQUISITOS, RENOVAÇÃO E REGRAS TERRITORIAIS) E INFRAÇÕES E PENALIDADES com o objetivo de adequar os CFCs para o atendimento ao estabelecido nos</b> Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação do Conductor sugerido na análise do processo de habilitação e o estabelecido no Manual de Funcionamento e Qualidade dos CFCs. (apresentado nos próximos relatórios gerenciais deste bloco).			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<b>COMPETÊNCIAS</b> "Revisão das competências e proposição de estudo sobre os sistemas avaliação dos itens sob a competência de cada órgão, considerando o objetivo de fortalecer os CFCs como instituição de ensino".			

<p><b>REQUISITOS CREDENCIAMENTO</b></p> <p>Criação de mecanismos e procedimentos desde a etapa de credenciamento que estabeleçam padrão de qualidade e eficiência no processo de ensino-aprendizagem, fortalecendo o CFC como uma instituição de ensino.</p>	<p><b>Responsáveis</b></p> <p>DENATRAN CONTRAN</p> <p><b>Colaboradores:</b></p> <p>ONSV DETRANs AND CFCs ABRACICLO</p>	<p>Âmbito Nacional</p>	<p>2012/2016</p>
<p><b>RENOVAÇÃO DO CREDENCIAMENTO</b></p> <p>Ampliação das exigências para renovação em relação ao processo ensino-aprendizagem.</p>			
<p><b>REGRAS TERRITORIAIS</b></p> <p>Elaboração de estudo sobre oferta/demanda de CFCs;</p> <p>Promoção de incentivo para as áreas deficitárias;</p> <p>Definição de planejamento para atendimento a demandas onde a oferta é deficitária.</p>			
<p><b>CLASSIFICAÇÃO</b></p> <p>Produção dos Parâmetros Curriculares Nacionais para formação do condutor de forma a garantir a continuidade e complementação metodológica do processo quando as aulas teóricas e práticas são realizadas por instituições diferentes.</p> <p>Produção do Manual de Qualidade e Funcionamento dos CFCs.</p>			
<p><b>INFRAÇÕES E PENALIDADES</b></p> <p>Revisão das infrações e penalidades definidas em legislação, buscando adequação que priorize ações de fiscalização e acompanhamento voltadas ao processo didático-pedagógico.</p>			

**RELATÓRIO GERENCIAL****COMPETÊNCIAS:**

A definição da competência dos diversos órgãos e profissionais é fundamental e importante para organização do sistema e controle da qualidade dos processos de aprendizagem, Habilitação, documentação do condutor etc.

As competências para atuação na formação de condutores estão distribuídas em nível nacional, estadual e do Sistema "S". Consideramos que é necessário analisar o cumprimento das atribuições e as competências de cada órgão. Com o desenvolvimento dos instrumentos propostos (Parâmetros Curriculares e Manual de Funcionamento) entendemos ser necessária a revisão de todas as competências realizando as adequações necessárias para os novos processos estabelecidos.

Uma questão a analisar é que as avaliações/fiscalizações e acompanhamentos são os problemas recorrentes dentro da competência de cada um dos órgãos. Indica-se atrelar com bastante clareza as infrações e penalidades para o não cumprimento do estabelecido na competência.

**Indicações:**

Quanto à competência referente aos Cursos especializados, ver análises no pós-Habilitação.

Discutir a criação da especialidade "instrutor de motocicleta" proposta Abraciclo.

Quanto à formação de condutores de motocicletas, verificar a quantidade de horas dos cursos de reciclagem ao ensino prático. A Abraciclo propõe a criação da especialidade "instrutor de motocicleta", o aumento da carga horária do curso de formação com inclusão da parte prática e o incremento da parceria entre os centros de formação de condutores e montadoras para reciclar e aprimorar os profissionais."

**REQUISITOS PARA CREDENCIAMENTO**

O credenciamento é a primeira etapa de definição de qualidade do ensino e do serviço prestado pelo CFC, portanto indicamos que, já no credenciamento, sejam ampliadas as exigências quanto ao processo de ensino-aprendizagem. Sugerimos que sejam estabelecidos critérios conforme destacado abaixo:

- Exigência de projeto político-pedagógico (revalidação e atualização a cada 2 anos);
- Estrutura curricular fundamentada em parâmetros curriculares nacionais, estabelecidos pelo DENATRAN; e adequações regionais definidas pelos DETRANS;
- Melhoria/atualização periódica dos recursos didático-pedagógicos quanto aos acervos bibliográficos e adoção de novas tecnologias que permitam ao aluno o acesso aos mais diversos temas do trânsito, recursos audiovisuais e

simuladores.

- Avaliação dos CFCs para criação de Selo de Qualidade e disponibilização à população.

O aumento do nível de exigência quanto aos itens relacionados ao processo de ensino- aprendizagem já no credenciamento dos CFCs induzirá a um novo padrão de organização das entidades públicas e privadas para a realização da atividade.

## **RENOVAÇÃO DO CREDENCIAMENTO**

A Renovação do Credenciamento dos CFCs deve ser focada na qualidade do processo de ensino-aprendizagem oferecido e ampliar as exigências com coerência aos itens estabelecidos na ocasião do credenciamento e com os objetivos e resultados propostos para a formação do condutor.

Em relação ao indicador previsto na resolução 358 (índice de 60% de aprovação nos exames), devem-se considerar distorções que o indicador pode gerar no processo pedagógico. Os CFCs podem passar a perseguir objetivos de aprovação nos exames focando o conteúdo e atividades na preparação para os exames e não para o aprendizado dos alunos. Este não pode e não deve ser o único indicador para renovação.

A revisão da legislação, e por consequência a Elaboração do Manual de Funcionamento e Qualidade, deve orientar esses critérios para a renovação, considerando fatores que avaliem mais profundamente o processo ensino-aprendizagem oferecido e efetivamente decidam pela renovação ou não do credenciamento.

Outros indicadores devem ser associados aos já sugeridos, como por exemplo, o acompanhamento do perfil dos condutores formados pelo CFC. Com as informações já existentes no cadastro RENACH/BINCO, e considerando a ampliação de coleta de dados e geração de relatórios gerenciais, é possível acompanhar o resultado e a qualidade do ensino por meio do histórico dos condutores.

### **Questões:**

- Com a implantação dos cursos à distância, já existe uma avaliação das aprovações dos CFCs?
- Como é acompanhado pelos órgãos de trânsito o processo de adequação dos CFCs com tantas reprovações? Existem números que mostrem esse cenário?

## **REGRAS TERRITORIAIS PARA CREDENCIAMENTO**

As análises das regras territoriais para credenciamento devem ter como foco garantir que seja ofertado um serviço de qualidade para formação do condutor em todas as regiões do país. Para isso é necessário estudo de oferta e demanda

e realização de planejamento que atenda à necessidade dos cidadãos e não apenas aos interesses mercadológicos.

Estudos sobre este quesito podem ser realizados considerando bases como população, frota, vendas de veículos e demandas regionais para a primeira Habilitação.

Para definir mais claramente a territorialidade dos CFC's e planejar a distribuição e o atendimento onde a oferta é deficitária, devem ser considerados todos os itens de funcionamento dos CFC's; como exemplo, destacamos a realização de aulas práticas noturnas que ficam prejudicadas ou apresentam atrasos na formação em função da oferta do serviço.

Questões referentes à classificação também devem ser consideradas uma vez que as diferentes funções em os CFCs A e B requerem um equilíbrio na existência de ambos para que se tenha a continuidade do processo de formação, dentro de prazos e condições adequadas.

**Questão:**

Poder-se-ia pensar em processos de credenciamento baseado em licitação pública, com regra e período de concessão, por exemplo, por 5 anos? Que regras e critérios poderiam ser previstos uma vez que a atividade é de serviços de educação?

**CLASSIFICAÇÃO**

Analisar a classificação dos CFCs em função do resultado do processo de ensino-aprendizagem que se pretende.

Neste quesito, questiona-se a efetividade dos centros de formação de condutores se dividirem nas classificações A e B correspondendo ao ensino teórico e prático, considerando que o processo de ensino deve ser complementar e não apenas como fases a serem cumpridas. Quando os CFCs oferecem apenas uma ou outra opção aumenta-se o risco de ocorrerem processos desconectados, apesar dos conteúdos serem previstos em legislação. Alinhar a teoria com a prática sempre favorece o processo de ensino/aprendizagem, desde que componham um sistema completo onde a contextualização do que se estuda na teoria se dá no momento da prática.

A análise da distribuição de funções entre os diferentes CFCs deve ter como pressuposto o estudo dos Parâmetros Curriculares sugeridos, nas análises do processo de Habilitação e nas necessidades apresentadas a partir da elaboração do Manual de Funcionamento e Qualidade dos CFCs (ver próximos temas).

**Indicação:**

Analisar a possibilidade de todos os CFCs obrigatoriamente serem "AB" em função da garantia de um melhor processo de ensino-aprendizagem.

## **INFRAÇÕES E PENALIDADES**

Indicamos analisar as infrações e penalidades existentes, com o propósito de atribuir maior importância em relação ao processo de ensino-aprendizagem, uma vez que constituem ferramentas que garantem a qualidade dos serviços prestados (ensino-aprendizagem) e da atuação dos profissionais do CFCs.

Hoje, o não cumprimento da questão didático-pedagógica é considerado uma infração que merece apenas advertência, quando deveria ser considerada uma infração que merecesse sanção maior como, por exemplo, suspensão das atividades ou até mesmo a cassação. Assim entendemos ser necessário:

1. Definir padrões de fiscalização, incluindo periodicidade e documentação.
2. Garantir que o Selo de Qualidade dos CFCs utilize como critério as penalidades e infrações, bem como as reincidências dos CFCs.
3. Propor mecanismos de redirecionamento dos alunos a outros CFCs para a continuidade do processo de Habilitação.
4. Propor aplicação de multa pecuniária aos CFCs reincidentes.

A revisão das infrações e penalidades deve considerar a existência de PCNs para a Formação de Condutores e Manual de Funcionamento e Qualidade.

Sugerimos a análise de processos de credenciamento, fiscalização e funcionamento dos CFCs nos Estados que possam servir de referência para definição de procedimentos em âmbitos nacionais.

### **Questões:**

- Em qualquer sanção ou penalidade, qual a situação do aluno? Ele tem seu curso interrompido, seus valores ressarcidos? De qualquer forma ele será extremamente prejudicado ou é transferido automaticamente para outro CFC?
- A fiscalização é mesmo efetiva? Qual a estrutura dos órgãos de trânsito para o acompanhamento do trabalho nas autoescolas?
- Qual a possibilidade e viabilidade de se implantar um canal de comunicação para reclamações sobre as autoescolas, que possibilite fazer fiscalizações mais dirigidas?
- Até onde as penalizações são educativas no processo de qualificação? Os órgãos de trânsito têm estatísticas que apontem que os CFCs penalizados não mais reincidem nas infrações?
- Por que não se discutir também multas pecuniárias aos reincidentes?

É perceptível com frequência situações de descredenciamento e que os DETRANs convoquem os CFCs para apresentação de Planos de Melhoria, mas na mesma imprensa não há acompanhamento se isso tem acontecido e quais são os desdobramentos. As punições parecem mais efetivas em casos extremos como venda de CNH.

**CONCLUSÃO****COMPETÊNCIA**

Como neste item estão contempladas, ou melhor, definidas as competências/atribuições de todas as instâncias do processo de formação – dos gestores aos instrutores, o foco principal dessa temática é analisar o cumprimento das responsabilidades de cada órgão ou ator envolvido na formação.

Percebe-se que a questão central passa por uma fiscalização rigorosa, com acompanhamento e avaliações do trabalho para se garantir a qualidade do serviço prestado e a uma revisão do papel delegado a cada um para uma reorganização do sistema e controle da qualidade dos processos de aprendizagem, Habilitação, documentação do condutor etc.

**REQUISITOS PARA O CREDENCIAMENTO**

A qualidade da formação dos novos condutores está diretamente ligada à qualidade do serviço prestado pelos CFCs; portanto, as exigências e critérios para o seu funcionamento definirão uma formação adequada ou não. No rol das exigências que merece profunda reflexão estão o projeto pedagógico e sua atualização contínua, a estrutura curricular dos cursos teóricos e práticos, com parâmetros que contemplem a federação e as regiões e a melhoria permanente dos recursos humanos, didáticos e pedagógicos, incluindo aí a adoção das novas tecnologias como atrativo no processo de ensino-aprendizado. A revisão desses critérios permitirá até mesmo a criação de um Manual de Funcionamento para os CFCs e Selo de Qualidade para atuação, com o comprometimento de fortalecer os CFCs como unidades de ensino.

**RENOVAÇÃO DO CREDENCIAMENTO**

Não nos parece que a lista de questões que define a renovação seja a mais adequada, pois não coloca em destaque o processo de ensino-aprendizagem e não evidencia os CFCs como verdadeiras unidades de ensino. Somente a aprovação e reprovação nos exames como foco principal das renovações - como indicador preponderante - sem considerar o processo de formação integrada, a atuação e formação dos instrutores e diretores, o projeto pedagógico, metodologia e conteúdos, impedirá qualquer mudança substancial na formação de novos condutores.

**REGRAS TERRITORIAIS PARA CREDENCIAMENTO**

Duas questões devem pautar a distribuição dos CFCs geograficamente:

planejamento que considere frota, população, venda de veículo e demandas regionais para a primeira Habilitação e equilíbrio entre oferta do serviço e demanda de atendimento para que as instituições também sejam beneficiadas, o que pode ser um diferencial para atrair interessados no processo de formação de condutores.

É certo que existem hoje regiões deficitárias com a oferta da formação; e, por outro lado, há áreas com excesso do serviço. Portanto, são necessários estudos para se chegar a dados reais sobre a situação para a definição de medidas que garantam o atendimento onde há déficit e a reorganização onde há uma oferta superdimensionada – preservando-se a qualidade.

### **CLASSIFICAÇÃO**

A divisão da formação em unidades de ensino que respondam somente por uma parte da formação pode não ser o ideal, pelo simples fato do processo não conseguir se completar e existirem riscos de desconexão do aprendizado ao longo do processo, mesmo com os conteúdos previstos legalmente. Não há dúvida que se teoria e prática forem compartilhadas pela mesma unidade, o sistema favorecerá o aprendizado. Um olhar sobre a questão pode levar a considerações sobre essa fragmentação da formação e uma análise aprofundada sobre os custos para um processo gradativo de unificação das unidades, observado os custos para implementação, as características das unidades e o impacto no aprendizado.

### **INFRAÇÕES E PENALIDADES**

É perceptível que a lista de infrações e penalidades dá pouca ênfase no processo didático-pedagógico, quando entra em questão a renovação ou descredenciamento. Está aí a nossa defesa na revisão dessa lista e de suas sanções. Imprescindível ainda é redefinir padrões de fiscalização, incluindo periodicidade e documentação, avaliar as penalidades e infrações, bem como as reincidências dos CFCs. Por fim, é necessário estudar medidas de punição com multas pecuniárias em casos de graves prejuízos aos alunos-condutores, pelo descumprimento contratual e dos procedimentos estabelecidos na formação.

Os itens tratados nesse relatório gerencial, bem como outros tratados no conjunto das análises realizadas em outros itens relacionados aos CFCs, demonstram claramente que não é suficiente tratar ou intervir em pontos específicos da legislação, procurando corrigir e/ou acertar pontualmente questões que se mostrem problemáticas.

Há a necessidade de um olhar sistêmico considerando o resultado pretendido para a formação do condutor. Somente assim, poderemos determinar que instituições de ensino são necessárias e como elas deverão operar para atingir os resultados esperados. Dessa forma poderemos ter uma legislação coerente e adequada para respaldar o processo que se pretende.

## ANEXOS

### ANEXO I – LEGISLAÇÃO - COMPETÊNCIAS

#### Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9503/97

##### **Artigo 19 – Definição da Política de formação, incluindo aprendizagem, Habilitação, documentação do condutor e sua competência.**

Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: Inciso VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

##### **Artigo 22 – Fiscalização e controle da formação, aperfeiçoamento, reciclagem, penalidades ao condutor e sua competência.**

Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição: Inciso II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

##### **Artigo 141 – Define que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**

“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.”

##### **Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010 – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.**

##### **Competências do Instrutor:**

I - Instruir os alunos acerca dos conhecimentos teóricos e das habilidades necessárias à obtenção, alteração, renovação da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores;

II - Ministrando cursos de especialização e similares definidos em resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

III - Respeitar os horários preestabelecidos para as aulas e exames;

IV - Frequentar os cursos de aperfeiçoamento ou de reciclagem promovidos pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;

V - Orientar o aluno com segurança na aprendizagem de direção veicular.

Parágrafo único. Nas aulas práticas de direção veicular, o instrutor de trânsito somente poderá instruir candidatos à Habilitação para a categoria igual ou inferior àquela em que esteja habilitado.

---

## **RESOLUÇÃO 358/2010**

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.

### **Em resumo prevê:**

- **Atividades para a formação dos condutores**

**Competência:** exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas por estes credenciadas.

- **Capacitação, qualificação e atualização de profissional para atuar no processo de Habilitação de condutores.**

**Competência:** Entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para os Centros de Formação de Condutores - CFC, conforme definido no art. 7º desta Resolução, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção;

- **Formação de condutores de veículos automotores e elétricos**

**Competência:** Centros de Formação de Condutores – CFC e Unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação dirigidos exclusivamente para os militares dessas corporações;

- **Atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e Elétricos**

**Competência:** Centros de Formação de Condutores – CFC;

- **Qualificação de condutores em cursos especializados e atualização**

**Competência:** Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema "S".

- **Credenciamento das instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação**

**Competência:** órgãos ou entidades executivos de Trânsito dos Estados e Distrito Federal.

Artigo 2º - Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução, conforme padrão tecnológico estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito.

- **Credenciamento, acompanhamento dos credenciados e controle**

**Competência:** Órgãos e entidades executivas de trânsito dos estados e do Distrito Federal.

**Artigo 3º** - órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que devem:

- I - Elaborar e revisar periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados;
- II - Credenciar as instituições e entidades que cumprirem as exigências estabelecidas nesta Resolução;
- III - Credenciar os profissionais que atuam nas referidas instituições ou entidades credenciadas, vinculando-os a estas e disponibilizando-lhes senhas pessoais e intransferíveis, de acesso aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IV - Garantir, na esfera de sua competência, o suporte técnico ao sistema informatizado disponível aos credenciados;
- V - Auditar as atividades dos credenciados, objetivando o fiel cumprimento das normas legais e dos compromissos assumidos, mantendo supervisão administrativa e pedagógica;
- VI - Estabelecer as especificações mínimas de equipamentos e conectividade para integração dos credenciados aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VII - Definir referências mínimas para:

a) identificação dos Centros de Formação de Condutores e dos veículos de aprendizagem, devendo a expressão "Centro de Formação de Condutores" ou a sigla "CFC" constar na identificação visual;

b) selecionar o material, equipamentos e ação didática a serem utilizados;

VIII - Estabelecer os procedimentos pertinentes às atividades dos credenciados;

IX - Apurar irregularidades praticadas por instituições ou entidades e pelos profissionais credenciados, por meio de processo administrativo, aplicando as penalidades cabíveis previstas nesta Resolução;

X - Elaborar estatísticas para o acompanhamento dos cursos e profissionais das entidades credenciadas;

XI - Controlar o número total de candidatos por turma proporcionalmente ao tamanho da sala e à frota de veículos do CFC, por meio de sistemas informatizados;

XII - Manter controle dos registros referentes a conteúdos, frequência e acompanhamento do desempenho dos candidatos e condutores nas aulas teóricas e práticas, contendo no mínimo as seguintes informações:

a) Cursos teóricos: conteúdo, turma, datas e horários iniciais e finais das aulas, nome e identificação do instrutor, lista de presença com assinatura do candidato ou verificação eletrônica de presença;

b) Cursos práticos: quilometragem inicial e final da aula, horário de início e término, placa do veículo, nome e identificação do instrutor, ficha de acompanhamento do candidato com assinatura ou verificação eletrônica de presença.

**Parágrafo único.** Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão estabelecer exigências complementares para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle, desde que respeitadas às disposições desta Resolução.

- **Capacitação de diretores geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção:**

**Competência:** Entidades credenciadas para capacitação

Art. 6º São atribuições das entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção:

I - Atender às exigências das normas vigentes;

II - Manter atualizado e em perfeitas condições de uso o material didático-pedagógico e acervo bibliográfico;

- III - Promover a atualização do seu quadro docente;
- IV - Atender às convocações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- V - Manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e do respectivo corpo docente e discente, no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VI - Manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente;
- VII - Emitir certificado de conclusão do curso.

- **Ministrar cursos de formação, atualização e reciclagem.**

**Competência: CFC e Forças Armadas**

**Art. 10. Competência do CFC**

...a cada CFC credenciado para ministrar os cursos de formação, atualização e reciclagem de condutores:

- I - Realizar as atividades necessárias ao desenvolvimento dos conhecimentos técnicos, teóricos e práticos com ênfase na construção de comportamento seguro no trânsito, visando à formação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores, nos termos do CTB e legislação pertinente;
- II - Buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos;
- III - Cadastrar seus veículos automotores, destinados à instrução prática de direção veicular junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, submetendo-se às determinações estabelecidas nesta Resolução e normas vigentes;
- IV - Manter o Diretor-Geral e/ou o Diretor de Ensino presente nas dependências do CFC, durante o horário de funcionamento;
- V - promover a qualificação e atualização do quadro profissional em relação à legislação de trânsito vigente e às práticas pedagógicas;
- VI - Divulgar e participar de campanhas institucionais educativas de trânsito promovidas ou apoiadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VII - Contratar, para exercer as funções de Diretor-Geral, Diretor de Ensino e Instrutor de Trânsito, somente profissionais credenciados junto ao órgão ou

entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, providenciando a sua vinculação ao CFC;

VIII - Manter atualizado o planejamento dos cursos de acordo com as orientações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

**Art. 12. As unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação de condutores**, conforme previsto no §2º do artigo 152 do CTB, para ministrar estes cursos, deverão credenciar-se junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, que a registrará junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, atendendo às exigências estabelecidas nesta Resolução.

- **Qualificação dos condutores para cursos especializados**

**Competência: Serviço Nacional de Aprendizagem**

Art. 15. As instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem, credenciadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, promoverão a qualificação de condutores e sua respectiva atualização, por meio da oferta de cursos especializados para condutores de veículos de:

- a) Transporte de escolares;
- b) Transporte de produtos perigosos;
- c) Transporte coletivo de passageiros;
- d) Transporte de emergência;
- e) Outros transportes especializados, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

- **Capacitação de diretor geral, de ensino e instrutor de trânsito e examinador de trânsito.**

**Competência: CFCs**

**Art. 18 da Resolução**

- **Prática de direção**

**Competência:** instrutores dos CFCs e instrutores não vinculados a um centro de formação de condutores

**Art. 21.** A instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC, mediante prévia autorização...

- **Competências dos profissionais que atuam na formação, capacitação, qualificação, especialização, atualização e reciclagem dos candidatos à CNH.**

Art. 25. Inciso I

I - O Instrutor de trânsito é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e de condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes:

- a) Transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente;
- b) Tratar os candidatos com urbanidade e respeito;
- c) Cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição;
- d) Utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- e) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- f) Acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela Instituição;
- g) Avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

**II - O Diretor Geral é o responsável pela administração e o correto funcionamento da Instituição, competindo-lhe, além de outras atribuições determinadas pelo Órgão Máximo** Executivo de Trânsito da União:

- a) Estabelecer e manter as relações oficiais com os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito;
- b) Administrar a instituição de acordo com as normas estabelecidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- c) Decidir, em primeira instância, sobre os recursos interpostos ou reclamações feitas por candidato ou condutor contra qualquer ato julgado prejudicial, praticado nas atividades escolares;
- d) Dedicar-se à permanente melhoria do ensino, visando à conscientização das pessoas que atuam no complexo do trânsito;
- e) Praticar todos os atos administrativos necessários à consecução das atividades que lhe são próprias e possam contribuir para a melhoria do funcionamento da instituição;

- f) Assinar, em conjunto com o Diretor de Ensino, os certificados de conclusão de cursos de formação, atualização e reciclagem, com a identificação da assinatura;
- g) Aplicar as penalidades administrativas ao pessoal que lhe é subordinado, nos termos desta Resolução;
- h) Manter, em local visível, tabela de preços dos serviços oferecidos;
- i) Comunicar, por escrito, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ausências e impedimentos, por motivo de força maior, podendo ser autorizada a sua substituição pelo Diretor de Ensino, por um prazo de até 30 (trinta) dias;
- j) Ministras aulas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- k) Comunicar, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o desligamento de qualquer um de seus instrutores ou diretores;
- l) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

**III - O Diretor de Ensino é o responsável pelas atividades escolares da instituição, competindo-lhe, dentre outras atribuições determinadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:**

- a) Orientar os instrutores no emprego de métodos, técnicas e procedimentos didático pedagógicos, dedicando-se à permanente melhoria do ensino;
- b) Disponibilizar informações dos cursos e dos respectivos corpos docente e discente nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal;
- c) Manter e arquivar documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 05 (cinco) anos;
- d) Organizar o quadro de trabalho a ser cumprido pelos Instrutores;
- e) Acompanhar, controlar e avaliar as atividades dos instrutores a fim de assegurar à eficiência do ensino;
- f) Representar o Diretor Geral junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando este se encontrar impedido por quaisquer motivos, desde que previamente comunicado a estes órgãos;
- g) Ministras aulas teóricas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

h) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

**IV - O Examinador de Trânsito é o responsável pela realização dos exames previstos na legislação, competindo-lhe:**

- a) Avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
- b) Tratar os candidatos e condutores com urbanidade e respeito;
- c) Cumprir as instruções e os horários estabelecidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- d) Utilizar crachá de identificação com foto, emitido pela autoridade responsável do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando no exercício da função;
- e) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

▪ **Fiscalização, apuração de irregularidades pelas entidades e profissionais credenciados**

**Competência:** órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, observando o princípio da ampla defesa e do contraditório.

**Art. 37.** O processo administrativo será iniciado pela autoridade de trânsito, de ofício ou mediante representação, visando à apuração de irregularidades praticadas pelas instituições e profissionais credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, observando o princípio da ampla defesa e do contraditório.

▪ **Cursos especializados de formação para motofrete e mototáxi**

**Competência:** cursos especializados e respectiva atualização para motofrete e mototáxi, poderão ser ministrados por **instituições e entidades credenciadas, Serviço Nacional de Aprendizagem – sistema "S" e Centros de Formação de Condutores - CFC, nas modalidades presenciais e à distância (Resolução 415/2012).**

**Alterações à Resolução 358**

**Resolução 411/12 – altera §1º e incisos III e IV do artigo 1º da resolução 358/10**

Art.

1º

.....  
 .....

§ 1º As atividades exigidas para o processo de formação de condutores serão realizadas, exclusivamente, pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por instituições ou entidades públicas ou privadas com comprovada capacidade técnica por estes credenciadas para:

.....  
 .....

III - Processo de atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos – Centros de Formação de Condutores – CFC e instituições e entidades credenciadas **nas modalidades presenciais e à distância;**

IV - Processo de qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização – Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema “S”, Centros de Formação de Condutores – CFC e instituições e entidades credenciadas **nas modalidades presenciais e à distância.**

### **Resolução 415/12 – altera o inciso IV e acrescentou o inciso V ao artigo 1º**

IV- Processo de Qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização – Serviço Nacional de Aprendizagem – Sistema “S”, e instituições e entidades credenciadas **nas modalidades presenciais e à distância.**

V- Processo de qualificação de condutores em cursos especializados e respectiva atualização para motofrete e mototáxi, poderão ser ministrados por instituições e entidades credenciadas, Serviço Nacional de Aprendizagem – sistema “S” e Centros de Formação de Condutores - CFC, nas **modalidades presenciais e à distância.**

## **ANEXO II**

### **LEGISLAÇÃO – CLASSIFICAÇÃO**

CFCs são escolas credenciadas pelos Departamentos de Trânsito, que têm por objetivo a capacitação do cidadão para a condução de veículo automotor, mediante a aplicação de aulas teóricas e práticas, para a obtenção da C.N.H.

#### **Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9503/97**

**Artigo 19, Inciso II** - Compete ao órgão máximo executivo de trânsito:

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

(...)

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

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

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

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

**Artigo 141 – Define que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**

“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.”

---

#### **Resolução 358/10**

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.

**Trata da classificação no artigo 7º - Parágrafo 3º**

---

Art. 7º As autoescolas a que se refere o art. 156 do CTB, denominadas Centros de Formação de Condutores – CFC – são empresas particulares ou sociedades civis, constituídas sob qualquer das formas previstas na legislação vigente.

§ 1º Os CFC devem ter como **atividade exclusiva o ensino teórico e/ou prático visando a formação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores;**

§ 2º Os CFC serão credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal por período determinado, podendo ser renovado por igual período, desde que atendidas as disposições desta Resolução.

§ 3º Para efeito de credenciamento pelo órgão de trânsito competente, os CFC terão a seguinte classificação:

**I – “A” – ensino teórico técnico;**

**II – “B” – ensino prático de direção; e**

**III – “AB” – ensino teórico técnico e de prática de direção.**

§ 4º Cada CFC poderá se dedicar ao ensino teórico-técnico ou ao ensino prático de direção veicular, ou ainda a ambos, desde que certificado e credenciado para tal.

§ 5º O CFC só poderá preparar o aluno para o exame de direção veicular se dispuser de veículo automotor da categoria pretendida pelo candidato.

§ 6º As dependências físicas do CFC deverão ter uso exclusivo para o seu fim.

### **Nomenclaturas:**

A nova nomenclatura se deve ao aumento da variedade de cursos pertinentes a procedimentos no trânsito exigidos pela nova legislação de trânsito, como reciclagem de infrator (motorista que tem sua CNH suspensa por atingir 20 pontos num intervalo de 12 meses), transporte de cargas perigosas, transporte de passageiros, entre outros.

Existem as seguintes denominações para as CFCs:

1. CFC "A" - é responsável pela aplicação de cursos teóricos, provas de renovação e reciclagem, bem como a capacitação de profissionais para as modalidades de Transporte Escolar, Produtos Perigosos (MOPP), Transporte Coletivo de Passageiros e Transporte de Emergência.
2. CFC "B" - é responsável pela aplicação de cursos práticos de direção veicular.

#### **▪ Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010**

Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.

---

## ANEXO III

### REQUISITOS PARA CREDENCIAMENTO

#### **RESOLUÇÃO 358/2010, artigos 5º e 8º**

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.

- **Credenciamento das instituições ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação**

**Artigo 2º - Parágrafo único.** Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução, conforme padrão tecnológico estabelecido pelo Órgão Máximo Executivo de Trânsito.

- **Credenciamento, acompanhamento dos credenciados e controle**

**Artigo 3º** - órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que devem:

- I - Elaborar e revisar periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados;
- II - Credenciar as instituições e entidades que cumprirem as exigências estabelecidas nesta Resolução;
- III - Credenciar os profissionais que atuam nas referidas instituições ou entidades credenciadas, vinculando-os a estas e disponibilizando-lhes senhas pessoais e intransferíveis, de acesso aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IV - Garantir, na esfera de sua competência, o suporte técnico ao sistema informatizado disponível aos credenciados;
- V - Auditar as atividades dos credenciados, objetivando o fiel cumprimento das normas legais e dos compromissos assumidos, mantendo supervisão administrativa e pedagógica;

VI - Estabelecer as especificações mínimas de equipamentos e conectividade para integração dos credenciados aos sistemas informatizados do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - Definir referências mínimas para:

a) Identificação dos Centros de Formação de Condutores e dos veículos de aprendizagem, devendo a expressão "Centro de Formação de Condutores" ou a sigla "CFC" constar na identificação visual;

b) Selecionar o material, equipamentos e ação didática a serem utilizados;

VIII - estabelecer os procedimentos pertinentes às atividades dos credenciados;

IX - Apurar irregularidades praticadas por instituições ou entidades e pelos profissionais credenciados, por meio de processo administrativo, aplicando as penalidades cabíveis previstas nesta Resolução;

X - Elaborar estatísticas para o acompanhamento dos cursos e profissionais das entidades credenciadas;

XI - Controlar o número total de candidatos por turma, proporcionalmente ao tamanho da sala e à frota de veículos do CFC, por meio de sistemas informatizados;

XII - Manter controle dos registros referentes a conteúdos, frequência e acompanhamento do desempenho dos candidatos e condutores nas aulas teóricas e práticas, contendo no mínimo as seguintes informações:

a) Cursos teóricos: conteúdo, turma, datas e horários iniciais e finais das aulas, nome e identificação do instrutor, lista de presença com assinatura do candidato ou verificação eletrônica de presença;

b) Cursos práticos: quilometragem inicial e final da aula, horário de início e término, placa do veículo, nome e identificação do instrutor, ficha de acompanhamento do candidato com assinatura ou verificação eletrônica de presença.

**Parágrafo único.** Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão estabelecer exigências complementares para o processo de credenciamento, acompanhamento e controle, desde que respeitadas as disposições desta Resolução.

- **Credenciamento de entidades para formação de diretor geral, de ensino, instrutor e examinador**

Art. Art. 4º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão credenciar entidades, com capacidade técnica comprovada, para exercerem as atividades de formação de diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e de examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção.

**§ 1º As entidades referidas no *caput* deste artigo serão credenciadas por período determinado, podendo ser renovado, desde que atendidas as disposições desta Resolução.**

§ 2º As entidades, já autorizadas anteriormente pelo DENATRAN até a data de 25 de julho de 2006, em caráter provisório, com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, poderão continuar normalmente suas atividades, exclusivamente na localidade da autorização, submetendo-se às exigências do Órgão Executivo de Trânsito do Estado ou do Distrito Federal e as disposições desta Resolução.

---

## **EXIGÊNCIAS PARA O CREDENCIAMENTO DOS CFCs (Artigos 5º e 8º)**

### **Art. 5º São exigências mínimas para o credenciamento:**

I - Requerimento da unidade da instituição dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II - Infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s);

III - Estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - Relação do corpo docente com a titulação exigida no art.18 desta Resolução;

V - Apresentação do plano de curso, em conformidade com a estrutura curricular contida no Anexo desta Resolução;

VI - Vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - Publicação do ato de credenciamento e registro da unidade no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VIII - Participação dos representantes do corpo funcional, em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para desenvolver unidade de procedimentos pedagógicos e para operar os sistemas informatizados, com a devida liberação de acessos mediante termo de uso e responsabilidades.

Parágrafo único. O credenciamento das entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito é específico para cada endereço, sendo expedido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal da circunscrição em que esteja instalado, que o cadastrará no Órgão Executivo de Trânsito da União.

### **Atribuições das credenciadas**

Art. 6º São atribuições das entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção:

- I - Atender às exigências das normas vigentes;
- II - Manter atualizado e em perfeitas condições de uso o material didático-pedagógico e acervo bibliográfico;
- III - Promover a atualização do seu quadro docente;
- IV - Atender às convocações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- V - Manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e do respectivo corpo docente e discente, no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VI - Manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente;
- VII - Emitir certificado de conclusão do curso.

- **(Infraestrutura, Recursos Didáticos-Pedagógicos, Recursos Humanos, Veículos)**

### **Art. 8º São exigências mínimas para o credenciamento de CFC:**

#### **I – Infraestrutura física:**

- a) Acessibilidade conforme legislação vigente;
- b) Se para ensino teórico-técnico: sala específica para aula teórica, obedecendo ao critério de 1,20 m<sup>2</sup> (um metro e vinte centímetros quadrados) por candidato, e 6 m<sup>2</sup> (seis metros quadrados) para o instrutor, com medida total mínima de 24m<sup>2</sup> (vinte e quatro metros quadrados) correspondendo à capacidade de 15 (quinze) candidatos, sendo que a capacidade total máxima não poderá exceder a 35 (trinta e cinco) candidatos por sala, respeitados os critérios estabelecidos; mobiliada com carteiras individuais, em número compatível com o tamanho da sala, adequadas para destro e canhoto, além de cadeira e mesa para instrutor.
- c) Espaços destinados à Diretoria Geral, Diretoria de Ensino, Secretaria e Recepção;
- d) 2 (dois) sanitários, sendo um feminino e outro masculino, com acesso independente da sala de aula, constante da estrutura física do CFC;
- e) Área específica de treinamento para prática de direção em veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas em conformidade com as exigências da norma legal vigente,

podendo ser fora da área do CFC, bem como de uso compartilhado, desde que no mesmo município;

f) Fachada do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

g) Infraestrutura tecnológica para conexão com o sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

## **II - Recursos Didático-pedagógicos:**

a) Quadro para exposição escrita com, no mínimo, 2m x 1,20m;

b) Material didático ilustrativo;

c) Acervo bibliográfico sobre trânsito, disponível aos candidatos e instrutores, tais como Código de Trânsito Brasileiro, Coletânea de Legislação de Trânsito atualizada e publicações doutrinárias sobre trânsito;

d) Recursos audiovisuais necessários por sala de aula;

e) Manuais e apostilas para os candidatos e condutores;

## **III - Veículos e equipamentos de aprendizagem:**

a) Para a categoria "A" - dois veículos automotores de duas rodas, de no mínimo 120cc (cento e vinte centímetros cúbicos), com câmbio mecânico, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com, no máximo, cinco anos de fabricação;

b) Para categoria "B" - dois veículos automotores de quatro rodas, exceto quadriciclo, com câmbio mecânico, com no máximo oito anos de fabricação;

c) Para categoria "C" - um veículo de carga com Peso Bruto Total - PBT de no mínimo 6.000Kg, não sendo admitida alteração da capacidade estabelecida pelo fabricante, com no máximo quinze anos de fabricação;

d) Para categoria "D" - um veículo motorizado, classificado de fábrica, tipo ônibus, com no mínimo 7,20m (sete metros e vinte centímetros) de comprimento, utilizado no transporte de passageiros, com no máximo quinze anos de fabricação;

e) Para categoria "E" - uma combinação de veículos onde o veículo trator deverá ser acoplado a um reboque ou semirreboque registrado com PBT de no mínimo 6.000Kg e comprimento mínimo de 11m (onze metros), com no máximo quinze anos de fabricação;

f) Um simulador de direção ou veículo estático.

**IV – Recursos Humanos:**

- a) um Diretor-Geral;
- b) um Diretor de Ensino;
- c) dois Instrutores de Trânsito.

§ 1º As dependências do CFC devem possuir meios que atendam aos requisitos de segurança, conforto e higiene, às exigências didático-pedagógicas, assim como às posturas municipais vigentes.

§ 2º Qualquer alteração nas instalações internas do CFC credenciado deve ser previamente autorizada pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, após vistoria para aprovação.

§ 3º Os veículos de aprendizagem devem estar equipados com duplo comando de freio e embreagem e retrovisor interno extra para uso do instrutor e examinador, além dos equipamentos obrigatórios previstos na legislação.

§ 4º Os veículos de aprendizagem da categoria "A" devem estar identificados por uma placa de cor amarela com as dimensões de 30 (trinta) centímetros de largura e 15(quinze) 7 centímetros de altura, fixada na parte traseira, em local visível, contendo a inscrição "MOTO ESCOLA" em caracteres pretos.

§ 5º Os veículos de aprendizagem das categorias B, C, D e E, devem estar identificados por uma faixa amarela de 20 (vinte) centímetros de largura, pintada na lateral ao longo da carroceria, a meia altura, com a inscrição "AUTOESCOLA" na cor preta, sendo que, nos veículos de cor amarela, a faixa deverá ser emoldurada por um filete de cor preta, de no mínimo 1 cm (um centímetro) de largura.

§ 6º Os veículos de aprendizagem devem conter identificação do CFC atendendo às diretrizes de identidade visual, conforme regulamentação específica do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, vedada a utilização de qualquer outro motivo de inscrição ou informação.

§ 7º Os veículos destinados à aprendizagem devem ser de propriedade do CFC e estar devidamente registrados e licenciados no município-sede do CFC, admitindo-se contrato de financiamento devidamente registrado.

§ 8º O CFC é responsável pelo uso do veículo destinado à aprendizagem, ainda que fora do horário autorizado para a prática de direção veicular.

§ 9º O Diretor-Geral poderá estar vinculado a no máximo dois CFC, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, desde que não haja prejuízo em suas atribuições.

§ 10. O Diretor de Ensino deverá estar vinculado apenas a um CFC.

## **ETAPAS DO CREDENCIAMENTO**

**Art. 9º O processo para o credenciamento de Centro de Formação de Condutores constituir-se-á das seguintes etapas:**

### **I - Apresentação da seguinte documentação:**

a) Requerimento do interessado dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, acompanhado dos seguintes documentos:

- Carteira de Identidade e CPF (fotocópia autenticada);
- Certidão negativa da Vara de Execução Penal do Município sede do CFC e do Município onde reside;
- Certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes à prática de crimes contra os costumes, a fé pública, o patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência;
- Certidão negativa expedida pelo cartório de distribuições cíveis, demonstrando não estar impossibilitado para o pleno exercício das atividades comerciais (insolvência, falência, interdição ou determinação judicial etc.), expedidas no local de seu domicílio ou residência;
- Comprovante de residência.

b) Contrato social, devidamente registrado, com capital social compatível com os investimentos;

c) Certidões negativas de débitos federais, estaduais e municipais;

d) Certidões negativas do FGTS e do INSS;

e) Cartão do CNPJ, Inscrição Estadual e Inscrição Municipal;

f) Declaração do (s) proprietário (s) do CFC de que irá dispor de:

- Infraestrutura física conforme exigência desta Resolução e de normas vigentes;
- Recursos didático-pedagógicos, com a devida listagem dos mesmos;
- Veículos de aprendizagem conforme exigência desta Resolução;
- Recursos humanos exigidos nesta Resolução, listados nominalmente com a devida titulação.

**II - Cumpridas as exigências do item I, o interessado será convocado para que, num prazo de até 150 (cento e cinquenta dias), apresente a documentação e as exigências técnicas abaixo relacionadas para a realização da vistoria técnica pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:**

- a) Alvará de localização e funcionamento, fornecido pelo órgão competente;
- b) Cópia da planta baixa do imóvel;
- c) Cópia da RAIS da empresa, ou CTPS do corpo funcional;
- d) Atestado de Vistoria do Corpo de Bombeiros;
- e) Relação do (s) proprietário(s);
- f) Comprovação da titulação exigida de formação e qualificação do corpo diretivo e instrutores;
- g) Apresentação da frota dos veículos identificados conforme art. 154 do CTB e referências mínimas para identificação estabelecidas pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, com os respectivos certificados de segurança veicular – CSV, referentes à transformação de duplo comando de freios e embreagem para autorização da mudança de categoria;
- h) Laudo da vistoria de comprovação do cumprimento das exigências para o credenciamento, realizada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

**III** - Assinatura do termo de credenciamento, após o cumprimento das etapas anteriores, com a devida aprovação da vistoria pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

IV - Publicação do ato de credenciamento e registro do CFC no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

V - Participação do corpo funcional do CFC em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronizar procedimentos pedagógicos e operar o sistema informatizado, com a devida liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidade.

## **▪ EXIGÊNCIAS PARA O CREDENCIAMENTO DAS UNIDADES DAS FORÇAS ARMADAS**

**Art. 12. As unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação de condutores**, conforme previsto no §2º do artigo 152 do CTB, para ministrar estes cursos, deverão credenciar-se junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, que a registrará junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, atendendo às exigências estabelecidas nesta Resolução.

**Art. 13. São exigências mínimas para o credenciamento das unidades das Forças Armadas e Auxiliares:**

I - Requerimento da unidade interessada em ministrar cursos de formação de condutores, dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

II - Infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do curso proposto;

III - Estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IV - Relação dos recursos humanos: instrutores de trânsito, coordenadores geral e de ensino da Corporação, devidamente capacitados nos cursos de instrutor de trânsito e diretor geral e de ensino, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

V - Apresentação do plano de curso, em conformidade com a legislação vigente;

VI - Realização de vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - Emissão do ato de credenciamento;

VIII - Publicação do ato de credenciamento e registro da unidade militar no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - Participação do corpo funcional da unidade militar em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidades executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronização de procedimentos pedagógicos e operacionais e do sistema informatizado, com a liberação de acesso, mediante termo de uso e responsabilidades.

**Art. 14. São atribuições da unidade das Forças Armadas e Auxiliares, credenciada para ministrar o curso:**

I - Atender às exigências das normas vigentes, no que se refere ao curso de formação de condutores;

II - Manter atualizado o acervo bibliográfico e de material didático-pedagógico;

III - Promover a atualização técnico-pedagógica do seu quadro docente;

IV - Disponibilizar veículos automotores compatíveis com a categoria a que se destina o curso;

V - Manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e dos respectivos corpos docente e discente, no sistema do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VI - Manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

▪ **EXIGÊNCIAS PARA O CREDENCIAMENTO PARA INSTITUIÇÕES DOS SERVIÇOS 3S**

Art. 15. As instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem, credenciadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, promoverão a qualificação de condutores e sua respectiva atualização, por meio da oferta de cursos especializados para condutores de veículos de:

- a) Transporte de escolares;
- b) Transporte de produtos perigosos;
- c) Transporte coletivo de passageiros;
- d) Transporte de emergência;
- e) Outros transportes especializados, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

**Parágrafo único.** As instituições referidas no *caput* deste artigo serão credenciadas por período determinado, podendo ser renovado, desde que atendidas às disposições desta Resolução.

**Art. 16. São exigências mínimas para o credenciamento das instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem:**

- I - Requerimento da unidade da Instituição dirigido ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- II - Infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s);
- III - Estrutura administrativa informatizada para interligação com o sistema de informações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- IV - Relação do corpo docente com a titulação exigida no artigo 22 desta Resolução, e do coordenador geral dos cursos;
- V - Apresentação do plano de curso em conformidade com a estrutura curricular exigida nesta Resolução;
- VI - Realização de vistoria para comprovação do cumprimento das exigências pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- VII - Emissão do ato de credenciamento;
- VIII - Publicação do ato de credenciamento e registro da unidade do Sistema "S" no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - Participação do corpo funcional em treinamentos efetivados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, para padronização de procedimentos pedagógicos e operacionais do sistema informatizado, com a devida liberação de acesso mediante termo de uso e responsabilidade.

Art. 17. São atribuições de cada unidade das Instituições do Serviço Nacional de Aprendizagem, credenciada para ministrar cursos especializados:

I - Atender às exigências das normas vigentes;

II - Manter atualizado o acervo bibliográfico e de material didático-pedagógico;

III - Promover a atualização do seu quadro docente;

IV - Atender às convocações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

V - Manter atualizadas as informações dos cursos oferecidos e dos respectivos corpos docente e discente, no sistema informatizado do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VI - Manter o arquivo dos documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

#### ▪ **PRAZOS PARA ADEQUAÇÃO**

Art. 47. As instituições ou entidades já credenciadas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal terão o prazo de até 1 (um) ano para adequação às exigências de infraestrutura física estabelecidas nesta Resolução.

## ANEXO IV

### LEGISLAÇÃO – RENOVAÇÃO DO CREDENCIAMENTO

#### **RESOLUÇÃO 358/2010, artigos 5 e 8º**

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.

#### **Exigências para Renovação dos CFCs – 60% de aprovação dos candidatos nos últimos 12 meses ante à renovação.**

**Artigo 11** - Para a renovação do credenciamento, o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento.

§ 1º Para os efeitos da operacionalização do *caput* deste artigo, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deve estabelecer ações de acompanhamento, controle e avaliação das atividades e dos resultados de cada CFC, de forma sistemática e periódica, emitindo relatórios e oficiando aos responsáveis pelas entidades credenciadas.

§ 2º Quando o CFC não atingir o índice mínimo estabelecido no *caput* deste artigo, em períodos que não ultrapassem 3 (três) meses, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deverá solicitar ao Diretor de Ensino do CFC uma proposta de planejamento para alteração dos resultados, sanando possíveis deficiências no processo pedagógico.

§ 3º Persistindo o índice de aprovação inferior ao estabelecido no *caput* deste artigo, após decorridos 3 (três) meses, os instrutores e os diretores do CFC deverão participar de treinamento de reciclagem e atualização extraordinários sob a responsabilidade do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

#### **Exigências para Renovação das Entidades do Sistema "S"**

Art. 15. Parágrafo único. As instituições referidas no *caput* deste artigo serão credenciadas por período determinado, podendo ser renovado, desde que atendidas às disposições desta Resolução.

## **MATÉRIAS - RENOVAÇÃO DO CREDENCIAMENTO**

### **1- Índice de reprovação no exame de direção na Grande BH chega a 67% DETRAN teria de punir autoescolas, mas alega que ninguém aprende só com 20 horas/aula.**

20.02.2013 - A recepcionista Patrícia Pereira Magalhães de Godoy, de 25 anos, trabalha numa autoescola, tem 30 instrutores à sua disposição para as aulas de legislação e direção, mas não consegue tirar carteira de motorista. Ela já fez o exame de direção quatro vezes, mas na hora da prova o nervosismo fala mais alto. Como Patrícia, muitos belo-horizontinos sofrem com o rigor da avaliação. **Dados do Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN/MG) mostram que o índice de reprovação chega a 67% em Belo Horizonte e na região metropolitana. Em Minas, a média de reprovados é de 64%, muito superior ao Rio de Janeiro, por exemplo, de 51%.** Essa estatística faz com que o DETRAN/MG não consiga cumprir a lei federal que determina que as autoescolas aprovem pelo menos 60% dos candidatos, sob risco de punição. No ano passado, em BH e na região metropolitana, dos 422.827 exames de direção aplicados, em apenas 137.224 os motoristas garantiram a carteira.

#### **Fonte:**

[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna\\_gerais,351666/in-dice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/20/interna_gerais,351666/in-dice-de-reprovacao-no-exame-de-direcao-na-grande-bh-chega-a-67.shtml)

---

### **2- Reprovação no exame de direção veicular chega a 65% em Uberlândia Correio de Uberlândia – Agosto de 2011**

Pelo menos 2,6 mil candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são reprovados mensalmente no exame de direção veicular em Uberlândia. A média de reprovação atinge 65% dos cerca de 4 mil candidatos que realizam o exame a cada mês no Departamento de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN-MG). A média é a mesma registrada em Belo Horizonte. No exame de legislação, o índice de reprovação é de 30%. Em Minas Gerais são 5 milhões de habilitados para 7 milhões de veículos.

O nervosismo e o despreparo dos candidatos aliados à necessidade de cursos de reciclagem para instrutores das autoescolas e à falta de padronização de critérios para o exame, que gera extremo rigor de alguns examinadores do DETRAN-MG, são considerados pelos envolvidos no processo os principais fatores para o alto índice de reprovação.

Segundo Márcia Fernandes Queiroz Pedrosa, presidente do Sindicato dos Condutores de Uberlândia, o problema começa com a pouca exigência de tempo para a preparação do candidato. "Com 20 horas/aula é difícil aprender a dirigir, nenhum instrutor é milagreiro. Assim, muitos candidatos sem preparação vão

para a prova por conta própria e não conseguem a aprovação. Não podemos impedi-los", disse.

Hoje, o exame de direção é dividido em duas etapas: o balizamento e a circulação nas ruas, sendo o primeiro eliminatório e ainda considerados o mais temido pelos candidatos.

De acordo com a delegada de trânsito, Revenia de Oliveira, a mudança no índice depende da melhoria de qualificação técnica dos instrutores o que ajuda no desempenho dos candidatos. "O exame exige apenas o suficiente pelo grau de responsabilidade que tem um motorista habilitado. A falta de preparo gera nervosismo nos candidatos e isso gera a reprovação de muitos", disse. **Leia ainda:** Baliza é parte mais temida (...)

**Fonte:** <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/reprovacao-no-exame-de-direcao-veicular-chega-a-65-em-uberlandia/>

---

### **3- Aprovações não atendem à Resolução**

A média de 35% de aprovação no exame de direção para a CNH está longe de cumprir a exigência de aprovação mínima de 60%, prevista na resolução 358 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), para a manutenção do credenciamento dos Centros de Formação de Condutores.

---

### **4- Alto índice de reprovação no exame de direção preocupa candidatos Jornal Agora – Sul – 06.01.2012**

"Quando eu fui fazer a prova prática (no dia 13 de outubro de 2011), o examinador mandou eu dobrar na rua Alfredo Huch, nós vínhamos pela Salgada Filho, e ali não havia sinalização, nem mesmo marcas no chão indicando para onde o motorista deve seguir ou dobrar.

Ele disse que eu perdi quatro pontos ali, pois teria entrado na contramão. Depois fui me informar com a SMSTT (Secretaria Municipal da Segurança, dos Transportes e do Trânsito) e fiquei sabendo que onde ele considerou contramão na verdade não era", desabafou o candidato a motorista Alex Sandro dos Passos. "Naquele dia, de seis candidatos, somente um passou", continuou. O relato de Alex exemplifica reclamação que tem sido constante nos últimos meses, sobre os altos índices de reprovação nos exames práticos de Habilitação para dirigir.

Depois do episódio, Alex disse ter entrado em contato com o Centro de Formação de Condutores (CFC) Habilitar para tentar rever a sua situação junto ao DETRAN. Sem sucesso resolveu procurar seus direitos e até o momento conseguiu um ofício, de 11 de novembro de 2011, assinado pela titular da SMSTT, Rúbia Mara Rodrigues, admitindo o grau insatisfatório de legibilidade da sinalização no local. Ela também afirmou, no ofício, que a sinalização seria alterada nos próximos dias, o que de fato ocorreu.

---

Além de Alex, inúmeros candidatos reclamam. "Eu já fiz a prova duas vezes, eles marcam um horário para a gente fazer a prova e nos deixam esperando por horas, é ridículo, a gente fica olhando os outros reprovando e isso acaba nos deixando nervosos", opinou Juliana Silva. Outros reclamam dos altos valores cobrados para tirar a carteira. "É muito caro e agora ainda vou ter que pagar para fazer de novo a prova de direção. O pior é que se deixar passar um ano tem que fazer tudo de novo", argumentou Gabriela Oliveira. Reclamações sobre suposta falta de preparo dos instrutores e a má vontade dos examinadores também são comuns.

A diretora do CFC Habilitar, Lurdes Florentino de Oliveira, admitiu que o índice de reprovação é alto, mas justifica alegando que o fato ocorre em toda a região, não apenas em Rio Grande. "Aqui nós tentamos amenizar o problema, criamos inclusive **um plano de metas bonificando os instrutores que aprovam mais alunos**", disse. **Ela também disse que pretende marcar uma reunião no próximo mês com a equipe da autoescola para buscar outras alternativas para aumentar o índice de aprovação. A respeito da preparação para instrutores, Lurdes informou que todos passam por um curso de cerca de 45 dias.** Já os avaliadores são funcionários do DETRAN. (...)

A diretora do CFC disse desconhecer o caso específico de Alex, mas admitiu que o referido local apresentava problemas na sinalização e que talvez mais alunos tenham perdido pontos ali. No entanto, disse que os monitores da Habilitar respeitam as normas de trânsito da cidade, independente de a sinalização estar legível ou não.

Questionada sobre o porquê do alto índice de reprovação, a diretora colocou a culpa no "fator emocional". "Conversando com os instrutores percebemos que acontece muito de um ótimo aluno rodar e um nem tão bom passar, os bons às vezes rodam por puro nervosismo", opinou. Ela também disse que em alguns casos o candidato não está ainda bem preparado para a prova, mas não quer pagar por mais aulas. "Nesse caso, o barato acaba saindo caro", finalizou.

**Fonte:**

<http://jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=22488>

## **5- Instrutores e examinadores de trânsito farão prova**

RIO — O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) **deve aplicar este ano um provão que avaliará instrutores e examinadores de trânsito de todo o país.** A primeira etapa para o Exame Nacional dos Instrutores de Trânsito (Enit) e o Exame Nacional dos Examinadores de Trânsito (Enet) está prevista para começar até março deste ano. Trata-se de um curso à distância disponibilizado pelo órgão para quem vai se submeter à avaliação.

A preparação será obrigatória e anual, assim como o exame, e terá duração de 60 horas. O aluno deve concluí-la em até 90 dias. Segundo o Denatran, ao

terminar o curso oferecido gratuitamente, os instrutores das autoescolas e os avaliadores dos Departamentos de Trânsito dos estados (DETRANs) serão avaliados por meio do Enit e do Enet.

O Denatran informou que os testes ainda não saíram do papel, embora a resolução tenha quase cinco anos, porque ainda faltam alguns ajustes operacionais, de organização e de logística de inscrição.

O projeto para os exames é fruto de uma parceria com a Universidade de Brasília (UnB) e já está finalizado, conforme informou o Denatran. O órgão ainda não definiu quantas questões terá cada uma das provas, mas o conteúdo será baseado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em duas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Uma das resoluções é a 321, de julho de 2009, que instituiu os dois exames nacionais e definiu suas regras. A outra é a que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos.

O Denatran disse entender que, antes da avaliação nacional, os profissionais devem ser atualizados por meio do curso para que exerçam seu papel de educador.

Como o exame será obrigatório, o órgão espera que os 90 mil instrutores de todo o Brasil se submetam à avaliação. A aplicação das provas nacionais é um dos oito tópicos de reuniões mensais que a Comissão Especial para Processo de Formação do Conductor da Câmara dos Deputados tem feito e das quais participam representantes do DENATRAN, dos DETRANs e das autoescolas.

— Tudo isso é para qualificar aquele que qualifica e colaborar com os centros de formação de condutores. Isso é bom porque vai tirar quem não trabalha de forma séria — afirmou o deputado federal Hugo Leal, que preside a comissão.

Segundo o parlamentar, o importante é que os exames sejam utilizados para criar no país uma cultura de formação de condutores.

---

### **Profissionais deverão acertar 70% da prova**

O Denatran informou ao GLOBO que os profissionais terão que ter média sete nos exames para continuar atuando no ramo, e que quem não atingir a nota deverá refazer o curso. O órgão afirmou que, além dessa preparação, os DETRANs têm projetos de requalificação para atender os instrutores e examinadores.

Num primeiro momento, a avaliação dos profissionais por meio das provas não deve interferir no funcionamento das autoescolas porque, segundo o Denatran, o Enit não tem relação com credenciamento de Centro de Formação de Condutores (CFC). Para o credenciamento, as normas são definidas pelo DETRAN de cada um dos estados.

Atualmente, a autoescola tem que apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% nos exames teóricos e práticos referentes nos 12 meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento. Se ficarem abaixo desse percentual, podem deixar de funcionar.

O dado mais recente da Federação Nacional das Autoescolas e Centro de Formação de Condutores (Feneauto), do início do ano passado, mostra que havia 11.486 unidades oferecendo curso para formação de motoristas.

O resultado dos exames será divulgado para ser utilizado pelos DETRANs com o objetivo de definir políticas educacionais de aprimoramento do ensino dos futuros condutores. A ideia também é qualificar os examinadores para prestação de serviços de qualidade.

**Fonte:** <http://extra.globo.com/noticias/brasil/instrutores-examinadores-de-transito-farao-prova-11400560.html#ixzz2tb8PN412>

**ANEXO V****LEGISLAÇÃO – ESTRUTURA PARA SIMULADORES****Resolução 422/12 – Redefiniu a carga do curso teórico-técnico, incluiu tempo das aulas em simulador e nova estrutura curricular:**

*"1.1.1. Carga Horária Total: 50 (cinquenta) horas aula"*

Art. 3º Ficam incluídos os itens 1.1.2.6 a 1.1.2.8 no Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, com a seguinte redação:

*"(...) 1.1.2.6 Simulação de prática de direção veicular, ministrada em equipamentos homologados pelo DENATRAN sob a fiscalização dos órgãos executivos estaduais de trânsito e do Distrito Federal: 5 (cinco) horas aula de 30 (trinta) minutos, com intervalos de 30 (trinta) minutos, com o seguinte conteúdo didático:...*

---

**Resolução 423/12** - trata de procedimentos de credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas voltadas ao aprendizado de candidatos e condutores, e dá outras providências. Destaques para o compartilhamento dos simuladores

**Art. 1º - Prevê o compartilhamento dos simuladores entre as entidades de ensino:** O inciso II do art. 5º da Resolução nº 358, de 13 de agosto de 2010 passa a ter nova redação que prevê a

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

Art. 2º A alínea "b" do inciso I e o inciso V, todos do art. 8º da Resolução CONTRAN 358, de 13 de agosto de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º (...)

*I – Infraestrutura física: (...)*

*b.2) de simulação de direção veicular, sala com medida total mínima de 15 (quinze) m<sup>2</sup> para acomodação e funcionamento do simulador de direção. Na hipótese de instalação de mais de 1 (um) simulador de direção na mesma sala, a cada equipamento instalado deverá ser acrescido espaço mínimo de 8m<sup>2</sup>, com o devido isolamento acústico, de tal forma que se evite a interferência visual e sonora entre os simuladores.*

*b.2.1) A sala destinada ao(s) simulador(es) de direção deverá possuir meios de apoio ao instrutor, tais como assentos, mesa e monitor para acompanhamento e supervisão.*

*Deverá ainda, ter uma webcam instalada de forma a proporcionar uma visão panorâmica da sala de aula. Essa webcam deverá transmitir as imagens geradas "online", para que os órgãos executivos estaduais de trânsito e do Distrito Federal, realizem a fiscalização das aulas ministradas nos simuladores de direção pelos CFC, em tempo real, de tal forma que as aulas em simulador de direção só poderão ser iniciadas mediante a prévia e devida transmissão das imagens. (...)*

*V – Os CFC somente poderão utilizar simuladores de direção previamente certificados por um Organismo Certificador de Produto - OCP, e posteriormente homologados pelo DENATRAN (...)*

---

**Resolução 444/13** - prorrogou a exigência do uso de simulador para até 31 de Dezembro de 2013 e aponta que as aulas realizadas no simulador de direção serão ministradas após o início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.

"Anexo II (...)

- **Carga horária e período das aulas, quando podem ser iniciadas as simulações**

**1.1.1.1. Carga horária total:** 45 (quarenta e cinco) horas aula.

1.1.2.6. As aulas realizadas em simuladores de direção veicular serão de 5 (cinco) horas aulas de 30 (trinta) minutos cada, com intervalos de 30 (trinta) minutos, ministradas após início das aulas teóricas e, antes da expedição da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV. As aulas serão realizadas nos Centros de Formação de Condutores das categorias "A, B ou A/B", desde que cumpridos os requisitos de infraestrutura física previstos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

- **Situações simuladas e conteúdos**

1.1.2.7. A cada aula ministrada no simulador de direção veicular, o software nele instalado, obrigatoriamente preverá, no mínimo, 10 (dez) situações que retratem as normas gerais de circulação e conduta previstas no Capítulo III, associadas às correspondentes infrações de trânsito previstas no Capítulo XV, ambos do Código de Trânsito Brasileiro, observado o seguinte conteúdo didático:

**CONCEITOS BÁSICOS:**

- Verificação das condições dos equipamentos obrigatórios e da manutenção de um veículo;
- Acomodação e regulagem do equipamento ao aluno;
- Localização e conhecimento dos comandos de um veículo;
- Ligando o motor.

**APRENDENDO A CONDUZIR**

- Uso dos pedais e início da condução em 1ª marcha;
- Mudança da 1ª para a 2ª marcha;
- Mudança da 2ª para a 3ª marcha;
- Mudança da 4ª para a 5ª marcha;
- Controlando a condução veicular;
- Efetuando uma curva;
- Aperfeiçoando o uso da alavanca de câmbio e relação das marchas;
- Aperfeiçoando o uso do volante;
- Aperfeiçoando o uso da embreagem;
- Aperfeiçoando o uso do freio;
- Domínio do veículo em marcha à ré.

**APRENDIZADO DA CIRCULAÇÃO**

- Posição do veículo na via, velocidade e observação do trânsito;
- Entrada no fluxo do tráfego de veículos na via;
- Movimento lateral e transposição de faixa de rolamento;
- Parada e estacionamento;
- Ultrapassagens;
- Passagem em interseções (cruzamentos);
- Mudança de sentido;
- Condução e circulação por vias urbanas e rurais;
- Condução e circulação em vias de tráfego intenso;
- Condução e circulação em condições atmosféricas adversas;

## CFC's

- Condução e circulação noturna;
- Condução e circulação em região montanhosa.

## CONDUÇÃO SEGURA

- A partida e a mudança de marchas;
- Utilizando os freios;
- Circulação e velocidade;
- Aclives e declives;
- Curvas;
- Condução em congestionamentos e paradas do veículo com o motor em funcionamento;
- Entrada e saída no fluxo de tráfego de veículos;
- Obstáculos durante a condução (na via e no tráfego).

## SITUAÇÕES DE RISCO

- Aquaplanagem;
- Condução sob chuva;
- Condução sob neblina;

- **Registro de infrações de trânsito porventura cometidas pelo aluno nos simuladores**

**1.1.2.8.** Ao final de cada aula, o simulador de direção veicular relacionará as infrações de trânsito, com transcrição completa do dispositivo legal previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

- **Supervisão do aluno no simulador e máximo de alunos sob supervisão**

**1.1.2.9.** O Instrutor, o Diretor de Ensino ou o Diretor Geral do Centro de Formação de Condutores realizará a supervisão do aluno durante às aulas ministradas no simulador de direção veicular, prestando-lhe todos os esclarecimentos solicitados.

Será permitida a supervisão simultânea de **no máximo 3 (três) alunos**, desde que no interior de um único ambiente.

- **Transmissão das aulas aos órgãos de trânsito**

**1.1.2.10.** As imagens das aulas e do ambiente do local de instalação dos simuladores de direção veicular serão transmitidas aos órgãos executivos

de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para fins de fiscalização e monitoramento.

- **Disponibilização para o Denatran**

**1.1.2.11. Os resultados das aulas realizadas em simulador** de direção veicular serão **disponibilizados ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito** dos Estados e do Distrito Federal, mediante relatórios estatísticos, visando o estabelecimento de políticas públicas de educação.

- **Disponibilização dos dados ao aluno**

**1.1.2.12.** Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão disponibilizar os dados relativos ao aluno condutor do simulador para início das aulas virtuais.

- **Simuladores para as pessoas com deficiência**

1.1.2.13. "A realização de aulas em simuladores de direção veicular para os portadores de necessidades especiais cujo veículo dependa de adaptação especial, será regulamentada pelo CONTRAN. "

### **Art. 2º - trata do compartilhamento do Simulador**

O inciso II do art. 5º da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º (...)

II – infraestrutura física e recursos instrucionais necessários para a realização do(s) curso(s) proposto(s), **permitindo o uso compartilhado do simulador de direção veicular entre os Centros de Formação de Condutores das categorias "A, B ou A/B", desde que no ambiente físico da entidade de ensino**

### **Art. 3º - trata da infraestrutura dos ambientes dos simuladores**

Alterar a alínea "b" do inciso I e os incisos III e V, todos do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 358/2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º (...)

I – Infraestrutura física: (...)

b.2) de simulação de direção veicular, sala com medida total mínima de 15 (quinze) m<sup>2</sup> para acomodação e funcionamento do simulador de direção. Na hipótese de instalação de mais de 1 (um) simulador de direção na mesma sala, a cada equipamento instalado deverá ser acrescido espaço mínimo de 8m<sup>2</sup>.

b.2.1) A sala destinada ao(s) simulador(es) de direção deverá(ão) **ter uma webcam instalada de forma a proporcionar uma visão panorâmica da sala de aula, que deverá transmitir as imagens geradas "online"**, para que os órgãos executivos estaduais de trânsito e do Distrito Federal, realizem a fiscalização destas aulas em tempo real, de tal forma que as aulas em simulador de direção só poderão ser iniciadas mediante a prévia e devida transmissão das imagens e após a autorização pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e Distrito Federal, mediante a transmissão dos dados básicos do aluno no simulador.

(...)

III – Veículos e equipamentos de aprendizagem: (...)

f) simulador de direção veicular, quando obrigatório para cada uma das categorias de Habilitação;

(...)

#### **Exigências para o uso do Simulador**

V - A utilização do simulador de direção veicular fica condicionada ao atendimento das seguintes exigências:

a) **laudo técnico de avaliação**, vistoria e verificação de conformidade do protótipo, expedido por Organismo Certificador de Produto – OCP, acreditado pelo INMETRO na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade;

b) **homologação do protótipo pelo DENATRAN**, com análise de hardware, software e respectivos funcionamentos;

c) **laudo técnico de avaliação, vistoria e verificação de conformidade dos equipamentos, estrutura física e outros itens do local em que serão produzidos os simuladores, expedido por Organismo Certificador de Produto – OCP, acreditado pelo INMETRO** na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade;

d) **inspeção individualizada do simulador instalado**, quando requisitado pelo DENATRAN, realizada por Organismo Certificador de Produto – OCP, acreditado pelo INMETRO na área de veículos automotores e produtos relacionados e credenciado pelo DENATRAN especificamente para tal finalidade.

Art. 4º O parágrafo 11 do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 358/2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

**"Art. 8º (...)**

§ 11 Os Órgãos Executivos Estaduais de Trânsito ou do Distrito Federal poderão utilizar simuladores de direção veicular, desde que atendidas as exigências mínimas previstas pelo CONTRAN e pelo DENATRAN".

**Art. 5º - Responsabilidades do CFC e corpo docente**

**O parágrafo único do art. 43 da Resolução CONTRAN nº 358/2010, passa a vigorar com a seguinte redação:**

**"Art. 43 (...)**

Parágrafo único. A utilização do espaço compartilhado pelos CFC, nos termos do disposto no inciso II do art. 5º desta Resolução, não afasta, para todos os fins, a responsabilidade do CFC e seu corpo docente, em relação ao candidato nele matriculado".

**Art. 6º Prazos para a implantação dos simuladores**

A implantação da nova estrutura curricular de formação de condutores ocorrerá até 31 de dezembro de 2013.

## 5.2. Qualificação

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

<b>LEIS</b>	<b>Resoluções CONTRAN</b>
9.503/97	321/09 358/10

#### **LEIS**

##### **Lei 9.503/97 - CTB**

Define ao Órgão máximo executivo de trânsito, a competência para proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

Estabelece que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN

#### **RESOLUÇÕES**

##### **321/09**

Prevê o Exame Nacional para instrutores e examinadores.

##### **358/10**

Define os deveres do CFC credenciado para buscar sua qualificação, a fim de capacitar os condutores nos termos do CTB e legislação pertinente, de forma a buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: QUALIFICAÇÃO DOS CFCs****DATA: 01 de julho 2014**

No que diz respeito ao item Qualificação, é importante dividir os seguintes assuntos:

1) Qualificação do CFC como instituição de ensino - Conforme previsto na Resolução 358/10, artigo 10, item II, deve-se buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos.

2) Qualificação dos profissionais que atuam nos CFCs. Atualmente é previsto pela legislação a necessidade de qualificação e avaliação dos profissionais, porém, na prática ainda não ocorre de forma sistematizada. Muitas vezes são iniciativas individuais dos profissionais ou dos próprios CFCs, não há um processo pedagógico planejado para isso. Já existe uma resolução que institui o exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função, e, para aqueles que não atingirem 70% da média será indicado um curso com carga horária de 16 horas para requalificação, porém, ainda não foi viabilizado devido a problemas administrativos e tecnológicos (ver item avaliação contínua).

<b>ESTRÁTÉGICO</b>	
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>
A qualificação dos CFCs está diretamente relacionada ao seu tratamento como entidade de ensino.	<p>Custos relacionados à revisão da legislação e elaboração de documentos.</p> <p>Custos referentes à disponibilização da informação.</p> <p>Custos para requalificações dos profissionais e adequações dos CFCs.</p>
<b>GERENCIAL</b>	
<b>O que?</b>	
Ampliar as exigências quanto ao processo de ensino e aprendizagem.	

OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
Criação e/ou ampliação de mecanismos e procedimentos que estabeleçam padrão de qualidade e eficiência no processo de ensino-aprendizagem e abranja os itens relacionados ao CFCs e aos profissionais que neles atuam.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAN <b>Colaboradores:</b> ONSV DETRANs E CFCs	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2015/2016</b>
ANÁLISE GERENCIAL			
<p>Orientamos o item qualificação seja analisado considerando as questões apontadas nos itens: Competências, Classificação, Credenciamento (Requisitos, Renovação, Regras Territoriais) e Infrações e penalidades. O olhar para estes itens de maneira integrada, potencializará os CFCs como instituição de ensino e deverão estabelecer padrão de qualidade no funcionamento e no processo de ensino-aprendizagem (esta análise foi realizada no relatório gerencial anterior).</p> <p>Assim, para promover a qualificação dos CFCs indicamos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) Fortalecer o CFC como uma instituição de ensino.</li> <li>3) Potencializar as exigências relacionadas ao processo de ensino-aprendizagem para a qualificação dos CFCs.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exigência de projeto político-pedagógico (revalidação periódica a cada 2 anos);</li> <li>• Estrutura curricular fundamentada em parâmetros curriculares nacionais, estabelecidos pelo DENATRAN; e adequações regionais, definidas pelos DETRANs;</li> <li>• Para que as adequações regionais sejam possíveis os parâmetros curriculares devem apontar os temas, conteúdos e critérios para a adoção, como por exemplo: fatores de riscos entre outros.</li> <li>• Melhoria / atualização periódica dos recursos didático-pedagógicos quanto aos acervos bibliográficos e adoção de novas tecnologias que permitam ao aluno acesso aos mais diversos temas do trânsito, inclusive a recursos audiovisuais, simuladores de direção entre outros.</li> </ul> </li> <li>4) Criar Manual de Funcionamento e Qualidade, com sistema de avaliação dos serviços prestados pelo CFC aos candidatos e exigência de divulgação dos resultados para a sociedade.</li> <li>5) Criar o Selo de Qualidade para os CFCs com base em parâmetros estabelecidos nos documentos acima citados e em sistemas de avaliação</li> </ol>			

para o usuário. Havendo a possibilidade de avaliar o CFCs via BINCO, outros critérios podem ser acrescentados.

6) Criar "Reclame Aqui CFCs". Indicamos cautela na implantação da medida.

A qualificação dos recursos humanos e seu impacto para a qualificação dos CFCs estão indicados no item Avaliação Contínua. Nesse item, destacamos a importância que exames como ENIT e ENET têm para a qualificação dos CFCs e apontamos que outros itens sejam avaliados.

Entre as ações para a qualificação e caracterização dos CFCs como instituições de ensino, sugerimos a inclusão de obrigatoriedade de realização de campanhas educativas integradas às campanhas institucionais de âmbito federal ou estadual e a destinação de um percentual fixo para campanhas locais. As ações pode ser considera ação de responsabilidade social e baseada em análises de dados locais de acidentes e infrações de trânsito.

### **QUESTÕES LEVANTADAS DURANTE O ESTUDO DO TEMA:**

- Como é realizada essa qualificação e atualização? Como é fiscalizada pelos órgãos de trânsito?
- Como é penalizado o seu não cumprimento? Como são analisadas e revistas as práticas pedagógicas?
- Qual é o período no qual o Denatran e órgãos de trânsito fazem uma releitura dos conteúdos? E como o Denatran acompanha se as escolas estão adotando os materiais atualizados?

### **CONCLUSÃO**

A qualificação dos CFCs ocorrerá à medida que todos itens relacionados a sua existência tenham como foco perseguir a caracterização como instituição de ensino. Uma vez estabelecidos objetivos e parâmetros para as adequações e avanços necessários pode-se estruturar um plano de ação, com etapas definidas, de forma que as melhorias ocorram, sem que os CFCs, e principalmente os candidatos à Habilitação, sofram prejuízos.

Apontamos que a definição de Parâmetros Curriculares contribuirá decisivamente como a melhoria das propostas pedagógicas desenvolvidas pelos CFCs, podendo atender com maior qualidade o desenvolvimento dos conteúdos gerais e contextualização regional. Ou seja, um núcleo comum e uma parte diversificada em função das peculiaridades locais tal qual é na educação geral, e que certamente também cabe à questão do trânsito.

A qualificação dos CFCs deve atender todas as etapas e atores na formação dos condutores – exigindo-se fiscalização e atualizações constantes da atuação, nos

procedimentos, nos conteúdos, sobre as equipes e as estruturas e materiais didáticos.

Cabe aos gestores, buscar o cumprimento de procedimentos que garantam a qualidade e eficiência no processo de ensino-aprendizagem; mas é preciso dar um passo adiante estando atentos às constantes atualizações e revisões necessárias. Daí buscar revalidar conteúdos no projeto político-pedagógico, propor nova estrutura curricular, fundamentada em parâmetros curriculares nacionais, estabelecidos pelo DENATRAN; e adequações regionais, definidas pelos DETRANs; criar novos sistemas de avaliações, inclusive, que incluam os anseios e críticas daqueles que utilizam o serviço.

## ANEXOS

### ANEXO I

**Resolução 358/10** – 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.

**Art. 10. Compete a cada CFC credenciado para ministrar os cursos de formação, atualização e reciclagem de condutores:**

I - Realizar as atividades necessárias ao desenvolvimento dos conhecimentos técnicos, teóricos e práticos com ênfase na construção de comportamento seguro no trânsito, visando a formação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores, nos termos do CTB e legislação pertinente;

II - Buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos;

III - cadastrar seus veículos automotores, destinados à instrução prática de direção veicular junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, submetendo-se às determinações estabelecidas nesta Resolução e normas vigentes;

IV - manter o Diretor-Geral e/ou o Diretor de Ensino presente nas dependências do CFC, durante o horário de funcionamento;

V - promover a qualificação e atualização do quadro profissional em relação à legislação de trânsito vigente e às práticas pedagógicas;

VI - divulgar e participar de campanhas institucionais educativas de trânsito promovidas ou apoiadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

VII - contratar, para exercer as funções de Diretor-Geral, Diretor de Ensino e Instrutor de Trânsito, somente profissionais credenciados junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, providenciando a sua vinculação ao CFC;

VIII - manter atualizado o planejamento dos cursos de acordo com as orientações do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

IX - manter atualizado o banco de dados do órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, conforme o artigo 3º, inciso XII desta Resolução;

X - manter o arquivo dos documentos pertinentes ao corpo docente e discente por 5 (cinco) anos conforme legislação vigente.

---

**Resolução 321, de 17/07/2009 – Prevê o Exame Nacional para instrutores e examinadores:**

Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território

---

**Lei 9.503/97 - CTB**

**Artigo 19, Inciso II** - Compete ao órgão máximo executivo de trânsito

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correção dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

(...)

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

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

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

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

**Artigo 141 – Define que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**

“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.”

---

**Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010 – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.**

---

### 5.3. Avaliação Contínua

#### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resoluções CONTRAN
9.503/97 – CTB	321/09
12.302/10	358/10

#### LEIS

##### Lei 9503, de 23/09/1997 – CTB

**Artigo 19, Inciso II** – Dita que compete ao órgão máximo executivo de trânsito, proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito e estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e Habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

**Artigo 22** – Estabelece que compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

**Artigo 156** – Afirma que o CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

**Artigo 141** – Define que a competência da regulamentação do processo de Habilitação para condução de veículos automotores é do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN

**Lei nº 12.302/10** – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.

## RESOLUÇÕES

### 358/10

**Artigo 25** - Ao definir as competências dos profissionais, também, prevê avaliação contínua dos profissionais.

**Art. 48** - Estabelece que os Instrutores e Examinadores de Trânsito, credenciados pelos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, serão periodicamente avaliados em exame nacional, na forma da Resolução nº 321/09 do CONTRAN.

**321/09** – Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional, tratando ainda da:

- Periodicidade da Avaliação
- Metodologia (prova eletrônica)
- Responsáveis pela aplicação das provas (DETRANs)
- Objetivos do Exame Nacional
- Inscrição/formulário/prazos
- Aprovação e requalificação para os reprovados
- Penalidade para quem não realizar – suspensão
- Resultados e divulgação

**Anexo da 321** – Descreve os conteúdos e carga horária para a requalificação dos profissionais.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: AVALIAÇÃO CONTÍNUA****DATA: 01 de julho de 2014**

A avaliação dos profissionais é prevista em resolução (321/09) e estabelece que os Instrutores e Examinadores de Trânsito sejam credenciados pelos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

A resolução institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional (ENIT/ENET) e define outros itens como periodicidade da avaliação, metodologia (prova eletrônica), responsáveis pela aplicação das provas (DETRANS), objetivos, inscrição/formulário/prazos, aprovação e requalificação para os reprovados, penalidades e resultados.

O exame será aplicado via prova eletrônica, com questões objetivas de múltipla escolha, com periodicidade de 3 anos, e, no caso de notas abaixo de 70%, será obrigatória a participação no curso com carga horária de 16 horas.

<b>ESTRÁTÉGICO</b>	
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>
<p>A Avaliação Contínua dos profissionais que atuam nos CFCs é fundamental para garantir seu funcionamento como instituição de ensino.</p> <p>Além dos profissionais a entidade deve ser avaliada.</p>	<p>Custos para a realização dos exames e avaliações.</p> <p>Custos para o desenvolvimento e disponibilização de programas de formação.</p>
<b>GERENCIAL</b>	
<b>O que?</b>	
<p>Realizar a proposta existente e incluir avaliação do diretor de ensino e diretor geral.</p> <p>Desenvolver critérios de avaliação para os CFCs.</p>	

OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avaliação dos resultados do ENIT/ENET e estruturação do plano de capacitação aos instrutores e examinadores.</li> <li>2. Utilização da estrutura definida para ENIT/ENET para ação de avaliação com diretores gerais e de ensino.</li> <li>3. Criar sistema de avaliação dos CFCs (prever no Manual de Qualidade e Funcionamento).</li> </ol>	<p><b>Responsável:</b> DENATRAN CONTRAN</p> <p><b>Colaboradores:</b> ONSV DETRANs CFCs</p>	Âmbito Nacional	<b>2015/2016</b>
ANÁLISE GERENCIAL			
<p>Indicamos refletir sobre o processo de avaliação contínua que se quer considerando a algumas concepções sobre avaliação:</p> <p><i>Concepção 1 - compreender como um conjunto de ações que acontece continuamente e que assume o papel de alimentar, sustentar e orientar o processo de ensino-aprendizagem.</i></p> <p><i>Concepção 2 - não ensinamos sem avaliar e não aprendemos sem avaliar.</i></p> <p>Requer, ainda, considerar o contexto geral e todos os envolvidos, pois apesar de o instrutor e o examinador terem o protagonismo na formação do condutor, há de se considerar o coletivo dos profissionais (diretor de ensino, diretor geral, atendentes etc.) que trabalham e conduzem o processo. Esse conjunto de profissionais é guiado por um "projeto político-pedagógico coletivo" dos CFCs. Há, ainda, que considerar o sistema (um conjunto - DENATRAN, DETRANs, CFCs, no qual a responsabilidade principal é do poder público).</p> <p>Os valores, procedimentos, normas e as próprias relações estabelecidas no conjunto da atuação dos CFCs e do Sistema Nacional de Trânsito impactam na formação do condutor. Refletem na atuação do instrutor e do examinador.</p> <p>Sugerimos e entendemos que a realização dos exames nacionais é a primeira etapa de análise de como está a formação dos profissionais que fazem a formação de condutores no Brasil e que outros processos devem ser estabelecidos e aplicados para se atue no processo integralmente.</p> <p>Ainda ousamos sugerir, em tempo, a criação de uma escala de pontuação versus índices de melhorias a serem apresentadas pelos instrutores e examinadores na realização dos exames, uma vez que o atendimento da demanda por Habilitação não pode parar.</p>			

**CLASSIFICAÇÃO RESULTADO DA AVALIAÇÃO**

100 %	75 %	50 %	30 %	15 %	
					Nova Formação N1
					Atualização N2
					Atualização N3
					Aprovado - Validade Reduzida
					Aprovado

	Necessita nova formação
	Necessita de curso intenso de atualização
	Necessita de curso complementar de atualização
	Em exercício da função, mas com validade reduzida
	Aprovado

Nesta sugestão, procura-se estabelecer uma meta de 100% de aproveitamento no resultado da avaliação; e, ao mesmo tempo, parametrizar uma proposta de requalificação que preveja diferentes resultados de conhecimento e aprendizados necessários. Ainda pretende-se que com 75% de acertos, os profissionais não sejam imediatamente afastados da função, prevenindo a possibilidade de um grande número de profissionais terem nota abaixo da faixa de corte o que afetaria o funcionamento do setor.

Para os casos de afastamento e instrutores em exercício com 75% de acerto deve-se estabelecer diferentes planos de qualificação.

**QUESTÕES:**

- Há demora na realização do exame, uma vez que a legislação data de 2009 – cinco anos atrás.
- O prazo é bastante aberto – não há cronograma, apenas uma previsão para 2014.
- Como a atualização dos profissionais que atuam na formação acontece em outros países?

- Como os instrutores e examinadores aguardam o Exame – percepção pública do exame, incluindo a dos alunos?
- Como será a fiscalização das escolas que apresentarem reprovações significativas dos instrutores? Esse não seria um item que deveria ser exigido como obrigatório no processo de renovação do credenciamento, fixando-se um percentual, para que haja melhoria?
- A requalificação prevista é de 16 horas, ou seja, o corresponde a dois expedientes de oito horas. Esse tempo parece insuficiente para reciclar e atualizar quem apresenta problemas de conteúdo e didática. A carga horária fica próxima à carga horária de reciclagem para atualização e renovação de condutores. Entendemos que aqueles que devem apresentar um conteúdo muito mais amplo não precisam de mais tempo para a atualização?

## **CONCLUSÃO**

Mesmo com o protagonismo de instrutores e examinadores na formação, devendo este segmento passar por um processo contínuo de atualização e avaliação, trata-se de uma exigência avaliar todo o funcionamento dos CFCs, inclusive seus diretores de ensino e geral que, na eventualidade ou ausência dos demais, assumem concretamente o papel de formar os novos condutores.

A aplicação de exames nacionais para a construção de um retrato sobre a qualificação dos recursos humanos dos CFCs trata-se de uma etapa fundamental, que não se esgota nos resultados, mas na criação de um sistema que permita a requalificação dos recursos humanos, num processo gradativo de melhoria e não de exclusão, uma vez que o atendimento a demanda não deve e nem pode parar.

Recomendamos que seja adotado um processo de avaliação ampliado em relação ao que existe hoje, considerando o conjunto de profissionais que atuam no setor, bem como as instituições e o sistema ao qual estão inseridas. Indicamos que o ENIT/ENET seja a primeira etapa do processo e que seja visto como um “retrato da realidade” que permita verdadeiramente traçar planos, ações e metas claras e plausíveis para serem atingidas.

Avaliar quem ensina e quem avalia é prática necessária na melhoria da qualidade da formação, mas é preciso também e não se pode esquecer a avaliação dos conteúdos indicados e de todo o sistema ou processo de ensino-aprendizagem, indicados pela legislação. Por esse motivo entendemos que a intervenção no processo de Habilitação deve ser integral.

Requer envolvimento, dedicação e colaboração entre os vários envolvidos, bem como necessário também fugir da ideia da procura de culpados.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### Resolução 358/10

**Artigo 25** - Ao definir as competências dos profissionais, também, prevê avaliação contínua dos profissionais:

#### **Art. 25. Inciso I**

**I - O Instrutor de trânsito é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e de condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes:**

- a) Transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente;
- b) Tratar os candidatos com urbanidade e respeito;
- c) Cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição;
- d) Utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função, que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- e) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- f) Acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela Instituição;
- g) Avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

**II - O Diretor Geral é o responsável pela administração e o correto funcionamento da Instituição, competindo-lhe, além de outras atribuições determinadas pelo Órgão Máximo** Executivo de Trânsito da União:

- a) Estabelecer e manter as relações oficiais com os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito;
- b) Administrar a instituição de acordo com as normas estabelecidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

- c) Decidir, em primeira instância, sobre os recursos interpostos ou reclamações feitas por candidato ou condutor contra qualquer ato julgado prejudicial, praticado nas atividades escolares;
- d) Dedicar-se a permanente melhoria do ensino, visando a conscientização das pessoas que atuam no complexo do trânsito;
- e) Praticar todos os atos administrativos necessários à consecução das atividades que lhe são próprias e possam contribuir para a melhoria do funcionamento da instituição;
- f) Assinar, em conjunto com o Diretor de Ensino, os certificados de conclusão de cursos de formação, atualização e reciclagem, com a identificação da assinatura;
- g) Aplicar as penalidades administrativas ao pessoal que lhe é subordinado, nos termos desta Resolução;
- h) Manter, em local visível, tabela de preços dos serviços oferecidos;
- i) Comunicar, por escrito, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ausências e impedimentos, por motivo de força maior, podendo ser autorizada a sua substituição pelo Diretor de Ensino, por um prazo de até 30 (trinta) dias;
- j) Ministras aulas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- k) Comunicar, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o desligamento de qualquer um de seus instrutores ou diretores;
- l) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

**III - O Diretor de Ensino é o responsável pelas atividades escolares da instituição, competindo-lhe, dentre outras atribuições determinadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal:**

- a) Orientar os instrutores no emprego de métodos, técnicas e procedimentos didático pedagógicos, dedicando-se a permanente melhoria do ensino;
- b) Disponibilizar informações dos cursos e dos respectivos corpos docente e discente nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal;
- c) Manter e arquivar documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 05 (cinco) anos;
- d) Organizar o quadro de trabalho a ser cumprido pelos Instrutores;

- e) Acompanhar, controlar e avaliar as atividades dos instrutores, a fim de assegurar a eficiência do ensino;
- f) Representar o Diretor Geral junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando este se encontrar impedido por quaisquer motivos, desde que previamente comunicado a estes órgãos;
- g) Ministras aulas teóricas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- h) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

#### **IV - O Examinador de Trânsito é o responsável pela realização dos exames previstos na legislação, competindo-lhe:**

- a) Avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
- b) Tratar os candidatos e condutores com urbanidade e respeito;
- c) Cumprir as instruções e os horários estabelecidos pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- d) Utilizar crachá de identificação com foto, emitido pela autoridade responsável do órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando no exercício da função;
- e) Frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.**

**Art. 46.** É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal até a entrada em vigor da Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010.

§1º. Os demais profissionais que já estejam credenciados junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal **terão o prazo de 5 (cinco) anos para adequação às exigências** estabelecidas nesta Resolução, observado o disposto no art. 152 do CTB.

§2º Para fins de credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal, **serão aceitos os certificados de cursos concluídos até a data da entrada em vigor desta Resolução.**

(...)

**Art. 48.** Os Instrutores e Examinadores de Trânsito, credenciados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, **serão periodicamente avaliados em exame nacional, na forma da Resolução nº 321/09 do CONTRAN.**

**Resolução 321/09 – Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.**

**Art.** Art. 1º Instituir exame obrigatório para avaliação de instrutor e examinador de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.

### **Periodicidade da Avaliação**

§ 1º Os exames serão promovidos e coordenados pelo DENATRAN, órgão máximo Executivo de trânsito da União, a cada 3 (três) anos, contados da data da primeira aplicação.

§ 2º O período de aplicação dos exames, em âmbito nacional, será definido pelo DENATRAN, divulgados por meio de Portaria e nos sítios oficiais do DENATRAN e dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sendo facultada a divulgação em outros meios de comunicação de massa.

### **Metodologia (prova eletrônica)**

§ 3º Os exames serão realizados por meio de prova eletrônica, que conterà questões objetivas de múltipla escolha, versando sobre as áreas de conhecimento compatíveis à formação do Instrutor e do Examinador de Trânsito vigentes à época do exame.

§ 4º O DENATRAN providenciará e disponibilizará aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal sistema informatizado, com banco de questões atualizado, para que os exames sejam gerados randomicamente e aplicados ao universo de instrutores e de examinadores do país.

### **Responsáveis pela aplicação das provas (DETRANS)**

§ 5º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, seguindo as determinações do DENATRAN, responsabilizar-se-ão pela aplicação dos exames.

§ 6º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão utilizar o sistema informatizado para realizar outros exames, em cronograma específico, para atender às necessidades e à demanda local.

## **Objetivos do Exame Nacional**

Art. 2º O exame obrigatório tem como principais objetivos:

- I - Ampliar a qualidade do processo de formação e reciclagem de condutores.
- II - Aferir o grau de conhecimento de instrutores e de examinadores acerca de assuntos relacionados a sua área de atuação.
- III - Requalificar instrutores e examinadores que apresentam falta de conhecimento acerca de assuntos relacionados à sua área de atuação.
- IV - Possibilitar aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o acompanhamento do nível de qualidade dos serviços prestados à comunidade por profissionais credenciados.
- V - Oferecer uma referência aos profissionais em exercício na função para estudos permanentes com vistas à melhoria de seu desempenho.

## **Inscrição/formulário/prazos**

Art. 3º Para participar do exame obrigatório, os profissionais deverão preencher formulário de inscrição eletrônica que será disponibilizado no endereço eletrônico [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br), com antecedência de 60 (sessenta) dias da data dos exames.

§ 1º A veracidade das informações prestadas no ato do preenchimento da inscrição será de total responsabilidade do avaliado, ficando assegurado ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o direito de excluir do exame o profissional que não preencher o formulário de forma completa e/ou correta ou que fornecer dados comprovadamente inverídicos.

§ 2º O DENATRAN não se responsabilizará por inscrições não recebidas ou não efetivadas por motivo de ordem técnica de computadores, falhas de comunicação, congestionamento de linhas de comunicação ou outros fatores que venham a impossibilitar a transferência dos dados.

## **Aprovação e requalificação para os reprovados**

Art. 4º Os profissionais que realizarem o exame e não atingirem nota igual ou superior a 70 (setenta) deverão, obrigatoriamente, submeter-se à atividade de requalificação, conforme Anexo desta Resolução, ficando suspensos do exercício de sua atividade até apresentação, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, de certificado de participação na referida atividade.

Parágrafo Único - A realização da atividade prevista no *caput* deste artigo ficará a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou por instituições por estes credenciadas para tal finalidade.

### **Penalidade para quem não realizar – suspensão**

Art. 5º O profissional que deixar de se inscrever para o exame, ou que não comparecer na data de sua realização, terá suspenso seu credenciamento para o exercício da função de examinador ou instrutor até que seja cumprida a atividade de requalificação, nos termos do anexo desta resolução.

### **Resultados e divulgação**

Art. 6º O DENATRAN divulgará os resultados dos exames, assim como outras informações convenientes, por meio de seu sitio eletrônico e/ou por outros meios de fácil acesso público.

### **Anexo da 321 - Conteúdos e carga horária para a requalificação**

#### **Ementas**

#### **1. Legislação de Trânsito - 12 horas**

- Código de Trânsito Brasileiro, principais aspectos;
- Atualização da legislação vigente.

#### **2. Didática do Ensino – 4 horas**

- Aplicação de técnicas da didática para a melhoria do ensino e da aprendizagem
- A missão e o papel do instrutor como professor

## ANEXO II

### **MATÉRIAS – (25/01/2014): Instrutores e examinadores de trânsito farão prova**

RIO — O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) **deve aplicar este ano um provão que avaliará instrutores e examinadores de trânsito de todo o país.** A primeira etapa para o Exame Nacional dos Instrutores de Trânsito (Enit) e o Exame Nacional dos Examinadores de Trânsito (Enet) está prevista para começar até março deste ano. Trata-se de um curso à distância disponibilizado pelo órgão para quem vai se submeter à avaliação.

A preparação será obrigatória e anual, assim como o exame, e terá duração de 60 horas. O aluno deve concluí-la em até 90 dias. Segundo o Denatran, ao terminar o curso oferecido gratuitamente, os instrutores das autoescolas e os avaliadores dos Departamentos de Trânsito dos estados (DETRANs) serão avaliados por meio do Enit e do Enet.

O Denatran informou que os testes ainda não saíram do papel, embora a resolução tenha quase cinco anos, porque ainda faltam alguns ajustes operacionais, de organização e de logística de inscrição.

O projeto para os exames é fruto de uma parceria com a Universidade de Brasília (UnB) e já está finalizado, conforme informou o Denatran. O órgão ainda não definiu quantas questões terá cada uma das provas, mas o conteúdo será baseado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em duas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Uma das resoluções é a 321, de julho de 2009, que instituiu os dois exames nacionais e definiu suas regras. A outra é a que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos.

O Denatran disse entender que, antes da avaliação nacional, os profissionais devem ser atualizados por meio do curso para que exerçam seu papel de educador.

Como o exame será obrigatório, o órgão espera que os 90 mil instrutores de todo o Brasil se submetam à avaliação. A aplicação das provas nacionais é um dos oito tópicos de reuniões mensais que a Comissão Especial para Processo de Formação do Conductor da Câmara dos Deputados tem feito e das quais participam representantes do Denatran, dos DETRANs e das autoescolas.

— Tudo isso é para qualificar aquele que qualifica e colaborar com os centros de formação de condutores. Isso é bom porque vai tirar quem não trabalha de forma séria — afirmou o deputado federal Hugo Leal, que preside a comissão.

Segundo o parlamentar, o importante é que os exames sejam utilizados para criar no país uma cultura de formação de condutores.

## **Profissionais deverão acertar 70% da prova**

O Denatran informou ao GLOBO que os profissionais terão que ter média sete nos exames para continuar atuando no ramo, e que quem não atingir a nota deverá refazer o curso. O órgão afirmou que, além dessa preparação, os DETRANs têm projetos de requalificação para atender os instrutores e examinadores.

Num primeiro momento, a avaliação dos profissionais por meio das provas não deve interferir no funcionamento das autoescolas porque, segundo o Denatran, o Enit não tem relação com credenciamento de Centro de Formação de Condutores (CFC). Para o credenciamento, as normas são definidas pelo DETRAN de cada um dos estados.

Atualmente, a autoescola tem que apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% nos exames teóricos e práticos referentes nos 12 meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento. Se ficarem abaixo desse percentual, podem deixar de funcionar.

O dado mais recente da Federação Nacional das Autoescolas e Centro de Formação de Condutores (Feneauto), do início do ano passado, mostra que havia 11.486 unidades oferecendo curso para formação de motoristas.

O resultado dos exames será divulgado para ser utilizado pelos DETRANs com o objetivo de definir políticas educacionais de aprimoramento do ensino dos futuros condutores. A ideia também é qualificar os examinadores para prestação de serviços de qualidade.

### **Fonte:**

<http://extra.globo.com/noticias/brasil/instrutores-examinadores-de-transito-farao-prova-11400560.html#ixzz2tb8PN412>

---

## **MATÉRIA**

### ***Formação de condutores e avaliação de instrutores em pauta na Câmara em Blog por Márcia Pontes***

Set/2013

Analisar e debater a formação de novos motoristas com foco no papel dos Centros de Formação de Condutores sob a ótica do CTB e a responsabilidade dos entes públicos do Sistema Nacional de Trânsito. Este é o tema da audiência pública agendada para o dia 24 de setembro, às 14h, no Anexo II da Câmara dos Deputados em Brasília, no Plenário 11. A audiência será transmitida ao vivo pela internet no Portal da Câmara dos Deputados.

A iniciativa de uma audiência pública na Câmara dos Deputados é do mesmo autor da Lei Seca, deputado Hugo Leal e se tiver o mesmo êxito, a formação de novos motoristas no Brasil vai mudar para melhor.

Às vésperas da Semana Nacional do Trânsito, de 18 a 23 de setembro próximo, como parte do pacote que será lançado pelo Ministério das Cidades com nome de "Parada: Pacto Nacional Pela Redução de Acidentes", vem aí a grande novidade.

Os mais de 50 mil instrutores e examinadores de trânsito do Brasil terão de fazer um provão nos mesmos moldes do Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM). No caso dos instrutores e examinadores, trata-se do Exame Nacional de Instrutores e Examinadores de Trânsito (ENIT). O objetivo é avaliar, a partir deste ano, a formação das pessoas que estão ensinando e formando os novos motoristas.

Embora muita gente não concorde com os tais "provões", o ENIT vai ser a oportunidade de avaliar não só a formação, mas também servirá de indicador para demonstrar se a prática dos instrutores e examinadores corresponde às reais necessidades dos alunos e se interferem nos altos índices de reprovação nos testes de direção.

E antes que saiam dizendo que a cobrança será só em cima dos instrutores e examinadores, a partir dos resultados do ENIT também será feito o acompanhamento da atuação dos órgãos executivos de trânsito do nível de qualidade dos serviços prestados aos CFC's e à sociedade.

Espera-se, com isso, também cobrar dos DETRANS e até do próprio DENATRAN uma resposta para ampliar a qualidade do processo de formação, requalificação e capacitação desses profissionais do trânsito, aplicando as medidas, programas e ações necessárias.

No que se refere à audiência pública, a pauta lembra muito as paradas pedagógicas realizadas por mim com os DETRANS, CFC's e seus profissionais de todo o Brasil e reconhecidas como Boas Práticas no Trânsito pela Perkons. Trata-se de um momento em que todos os envolvidos no processo de ensinar e aprender a dirigir reconhecem suas responsabilidades, identificam oportunidades e buscam soluções.

O foco é na aprendizagem significativa em substituição aos métodos de ensino que adestram o aluno para tornar o ensino e a aprendizagem significativos, atualizar os métodos de ensinar e aprender a dirigir no Brasil e evitar acidentes por imperícia nessa fase.

Em Brasília, participam da audiência pública o presidente da Federação Nacional das Autoescolas Centro de Formação de Condutores (FENEAUTO), o Presidente da Associação Nacional dos DETRANS/DETRAN-AC, o Diretor-Geral do DENATRAN, o Presidente do Sindicato das Autoescolas do Estado do Rio de Janeiro; o Presidente do Sindicato dos Instrutores e Empregados em Autoescolas de Aprendizagem do Estado do Rio de Janeiro e o Presidente do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária (ONSV).

É isso aí, sociedade! Parece que acendeu uma luzinha no final do túnel, daquelas de reacender a esperança de que o modo como se ensina e se aprende a dirigir no Brasil possa ser revisto, atualizado e tratado com a devida seriedade e importância.

Pelo menos, estão se mexendo lá em cima e, como no Brasil toda mudança vem de cima, tomara que isso seja um bom sinal.

O instrutor de autoescola será apresentado na audiência pública como personagem primeiro na formação do condutor, o profissional que serve de referência e de parâmetro para o aluno em processo de Habilitação. Por este motivo, se tratará do papel de outros diretamente envolvidos como os gestores de CFC, diretores de ensino, profissionais do DETRAN, dentre outros em esfera maior.

Minha esperança é de que o adestramento com que se ensina as pessoas a dirigir nas autoescolas e que, em grande parte, é responsável pelos altos índices de reprovação nos testes de direção, seja substituído por um modelo de aprendizagem significativa e defensiva, com acolhimento emocional ao aluno para superar o medo de dirigir e outras dificuldades que causam os acidentes por imperícia. Chega! Já temos acidentes demais!

Esperançosa aqui. Parece que agora vai! Pelo menos, estamos iniciando o debate sobre um dos maiores problemas na formação de novos motoristas: o adestramento. Será que vou viver para ver esse sonho realizado?

**Fonte:** <http://portaldotransito.com.br/blog/post/formacao-de-condutores-e-avaliacao-de-instrutores-em-pauta-na-camara>

## 5.4. Estrutura Curricular

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Normas	Resoluções CONTRAN
RTPP	168/04
	321/09
	358/10

#### Normas

**RTPP** - Regulamento para o Transporte de Produtos Perigosos

Estabelece a obrigatoriedade do curso, segundo programa aprovado pelo CONTRAN, por proposta do Ministério dos Transportes.

#### RESOLUÇÕES

##### 168/04

O anexo II da resolução 168/04 trata do curso para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos.

##### 321/09

Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.

##### 358/10

A estrutura curricular do Anexo da Resolução 358/2010 traz a grade/programa que deve ser abordado nos cursos para formação de Recursos Humanos que atuam na formação, capacitação, qualificação e reciclagem de condutores, carga horária para cada módulo e as exigências para o ingresso em cada curso, além de citar que os cursos devem possibilitar capacitação para exercer determinadas atribuições, normatizando avaliação, certificação e validade dos cursos, entre outros.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: Estrutura Curricular****Data: 29 de abril de 2014**

A estrutura curricular em questão é referente aos cursos de formação de Recursos Humanos que atuam na formação, capacitação, qualificação e reciclagem de condutores (instrutores, examinadores, diretor geral, diretor de ensino) é previsto no Anexo da Resolução 358/2010.

São definidas grade/programa, conteúdos, carga horária para cada módulo e as exigências para o ingresso em cada curso, normatizando avaliação, certificação e validade dos cursos, entre outros.

<b>ESTRATÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>		<b>Quanto?</b>	
Avaliar as estruturas curriculares dos cursos para formação de Recursos Humanos que atuam na formação, capacitação, qualificação e reciclagem de condutores, com o propósito de qualificar o CFCs como instituição de ensino.		Custos para análise e proposição de intervenções nas estruturas curriculares.  Custos para formação dos profissionais, havendo mudanças nas estruturas.	
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O que?</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisar os conteúdos das grades curriculares para a formação de recursos humanos;</li> <li>2. Rever parâmetros nacionais para a formação de recursos humanos que atuam no processo de formação de condutores.</li> </ol>			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quando?</b>
Realização de revisão pedagógica das estruturas curriculares dos cursos de formação.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAM <b>Colaboradores:</b> CFCs	Âmbito Nacional	2016

	Associação dos Instrutores  Câmara Temática de Educação e Habilitação		
<b>ANÁLISE GERENCIAL</b>			
<p>A análise dos conteúdos das grades curriculares para a formação de recursos humanos para o setor deve considerar: as exigências com a existência de PCNs para a formação de Condutor e as exigências com a existência de Manual de Qualidade e Funcionamento dos CFCs.</p> <p>O conhecimento aprofundado dos conteúdos previstos na Estrutura Curricular influenciará decisivamente na boa formação do candidato – já que o conhecimento é compartilhado com o candidato. A adequação desses conteúdos, mediante avaliação aprofundada de toda grade curricular, também é decisiva para uma boa formação.</p> <p>A revisão pedagógica deve verificar a necessidade de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adequação dos conteúdos</li> <li>• Revisão de conteúdos</li> <li>• Inclusão de conteúdos</li> <li>• Aprofundamento de conteúdos</li> </ul> <p>Deve-se, também, considerar o resultado da aplicação do ENIT/ENET para revisão dos conteúdos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisar se a carga horária de cada curso é adequada para a formação que se pretende.</li> <li>2. Atualizar conteúdos da Estrutura Curricular, sugerindo periodicidade a cada dois anos.</li> </ol> <p><b>Questões:</b></p> <p>Grade curricular suficiente? Distribuição de horas suficientes x matéria? Interessante inclusão de treinamento de equipamentos tecnológicos de veículos em conjunto com os fabricantes? Interessante curso de manutenção veicular (pneus carecas, checagem de freios etc.)? Formatação de um Curso Nacional, único e padronizado, impactaria na melhora da qualidade e eficiência do ensino?</p> <p><b>CONCLUSÃO:</b></p> <p>De que adiantaria a qualificação dos recursos humanos, sem o repensar dos conteúdos da formação? Uma ampla revisão da estrutura curricular deve contemplar a adequação dos conteúdos, a inclusão de novos, o aprofundamento</p>			

de temas, uma releitura da carga horária, de conteúdos obrigatórios e adicionais, inclusive com periodicidade constante, dada a vasta quantidade de informações que a sociedade produz, atualiza e recicla com o passar dos anos. Garantir que os recursos humanos recebam essa atualização e sejam capacitados para repassá-los também é medida obrigatória.

A elaboração de Parâmetros Nacionais para a Formação do Condutor bem como um Sistema de Qualidade e Funcionamento dos CFCs impactarão decisivamente em toda a estrutura de Habilitação e pós-Habilitação do condutor. Todos os recursos humanos envolvidos no processo deverão passar por cursos de atualização e aprofundamento conceitual e didático pedagógico para adequação às exigências das normatizações.

Este processo deverá considerar, entre outros, alguns fatores:

- Os padrões estabelecidos para a formação dos condutores e o funcionamento dos CFCs;
- Os resultados dos exames ENIT/ENET;
- A necessidade de não haver interrupção no atendimento aos novos candidatos à CNH;

Uma vez considerados estes parâmetros, espera-se que as estruturas curriculares sejam reavaliadas, adequadas às exigências e que um planejamento de formação possa ser estruturado, com prazos e processos pré-definidos.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### ESTUDOS ACADÊMICOS E TRABALHOS CIENTÍFICOS

**Artigo Educação para o trânsito, formação de condutores e aprendizagem significativa: reflexão crítica sobre a importância das teorias de ensino e aprendizagem na formação dos instrutores de autoescolas.**

Autora: Márcia Pontes, educadora de trânsito com formação em Educação, palestrante em assuntos relacionados à Educação Para o Trânsito (EPT), orientadora de Trabalhos de Conclusão de Curso de graduação, especialização e mestrado na área.

O artigo destaca a importância do significado da palavra FORMAÇÃO, em se tratando de ensino e aprendizagem do ato de dirigir e para que possa oferecer aos instrutores de trânsito uma qualificação que priorize as noções básicas sobre as teorias de ensino e de aprendizagem significativa. Transmitir conteúdos não é ensinar a aprender. Memorizar para a prova de legislação não é aprendizagem significativa e não coaduna com aquilo que se espera de um CFC: formar condutores, cidadãos críticos e defensivos para o trânsito e não só preparar para passar na prova prática e obter a Habilitação.

<http://www.webartigos.com/artigos/educacao-para-o-transito-formacao-de-condutores-e-aprendizagem-significativa-reflexao-critica-sobre-a-importancia-das-teorias-de-ensino-e-aprendizagem-na-formacao-dos-instrutores-de-autoescolas/86830/#ixzz2zITCoOqp>

## ANEXO II

### Resolução 358/10

A estrutura curricular do Anexo da Resolução 358/2010 traz a grade/programa que deve ser abordado nos cursos **para formação de Recursos Humanos que atuam na formação, capacitação, qualificação e reciclagem de condutores, carga horária para cada módulo e as exigências para o ingresso em cada curso, além de citar que os cursos devem possibilitar capacitação para exercer determinadas atribuições.**

### AVALIAÇÃO

- Prova ao final de cada módulo.
- Aprovação mediante aproveitamento de no mínimo de 70 % em cada módulo.
- O aluno reprovado ao final do módulo poderá realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório deverá repetir o módulo em outra edição do curso.
- Frequência mínima de 75% em cada um dos módulos. Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.
- Nos cursos de atualização, a avaliação será feita através de observação direta e constante do desempenho dos alunos, sendo dispensada atribuição de nota ao final do curso.

### CERTIFICAÇÃO

- a) Será emitido certificado de conclusão do curso de capacitação ao aluno aprovado em todos os módulos do curso;
- b) Será emitido certificado de conclusão do curso de atualização ao aluno com **frequência mínima de 75% em cada um dos módulos.** Caso o aluno não atinja o mínimo de frequência estabelecido em um ou mais módulo (s), poderá repeti-lo (s) em outra turma ou edição do curso, aproveitando os módulos em que atingiu o estabelecido.
- c) Os alunos certificados neste (s) curso (s) terão os dados correspondentes registrados nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.
- d) Os certificados deverão conter no mínimo os seguintes dados:
  - Nome completo do aluno;
  - Data de conclusão do curso;
  - Assinaturas dos diretores da entidade ou instituição;

- Módulos, carga horária, nome dos professores, aproveitamento do aluno em cada módulo;
- Registro e assinatura do dirigente do órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal.

### **VALIDADE DOS CURSOS**

a. Os cursos terão validade máxima de 5 (cinco) anos, quando os profissionais deverão realizar curso de atualização;

b. O profissional deverá apresentar certificado do curso de atualização dentro do período previsto na alínea anterior, quando da renovação do seu credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

c. Os cursos terão validade em todo o Território Nacional.

### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

- Considera-se hora-aula o período de 50 (cinquenta) minutos.
- A carga horária diária máxima não poderá ultrapassar 10 (dez) horas-aula.

#### **Para os instrutores de Trânsito e ao Instrutor de Curso Especializado, o curso deve garantir a capacidade de:**

- a) Planejar e avaliar atividades educativas do processo de formação de condutores;
- b) Demonstrar flexibilidade, compatibilizando diferenças entre os candidatos e condutores;
- c) Demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos.
- d) Ministras aulas práticas de direção veicular, acompanhando e avaliando o desempenho dos candidatos e condutores;
- e) Demonstrar domínio no processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

#### **Exigências para ingresso no curso:**

- Ser maior de 21 anos;
- Comprovar escolaridade de ensino médio;
- Ser habilitado no mínimo há dois anos;
- Ser aprovado em avaliação psicológica para fins pedagógicos;

## **CURSO PARA INSTRUTOR DE TRÂNSITO - 180 HORAS-AULA**

### **3.1.1. MÓDULO I – FUNDAMENTOS DA EDUCAÇÃO - 16 HORAS-AULA**

- Fundamentos da Educação - relação educação e sociedade: dimensões filosófica, sociocultural e pedagógica; teorias educacionais.
- Currículo e construção do conhecimento: processo de ensino-aprendizagem.
- Noções de Psicologia da Educação - Bases psicológicas da aprendizagem: conceitos básicos; principais teorias e suas contribuições; processo de aprendizagem do jovem e do adulto; relações da psicologia e a prática pedagógica.
- Relação instrutor/candidato - atribuições do instrutor: instrutor como educador; princípios éticos da relação instrutor/candidato ou condutor; direitos, deveres e responsabilidade civil durante as aulas de direção veicular; interdependência entre ação profissional e princípios éticos.
- Relacionamentos no Trânsito.

### **3.1.2. MÓDULO II – DIDÁTICA - 20 HORAS-AULA**

- Processo de planejamento: concepção, importância, dimensões e níveis; planejamento de ensino em seus elementos constitutivos: objetivos e conteúdos de ensino; métodos e técnicas; multimídia educativa e avaliação educacional; processo de planejamento e a elaboração de planos de ensino: objetivos, conteúdos, métodos e técnicas de ensino, recursos didáticos e avaliação.
- Orientações pedagógicas para o processo de formação de condutores: especificidade da atuação do instrutor nos cursos teórico e de prática de direção veicular em veículos de duas e de quatro ou mais rodas.
- Acompanhamento e avaliação no processo de ensino e aprendizagem: importância, procedimentos e habilidades necessárias.

### **3.1.3. MÓDULO III - LÍNGUA PORTUGUESA - 8 HORAS-AULA**

- Habilidades de comunicação e expressão oral e escrita.
- Importância da comunicação no processo de aprendizagem e na direção de um veículo.
- Interpretação de textos.

### **3.1.4. MÓDULO IV – CONTEÚDOS A SEREM DESENVOLVIDOS NOS CURSOS**

#### **TEÓRICOS - 92 HORAS-AULA**

- Legislação de Trânsito – 32 horas-aula

Código de Trânsito Brasileiro: Sistema Nacional de Trânsito – SNT; Órgãos executivos, normativos e consultivos; vias públicas; Habilitação de condutores; normas de circulação e conduta; infrações e penalidades; medidas administrativas; processo administrativo; crimes de trânsito; sinalização. Resoluções do CONTRAN: **resoluções** aplicáveis ao processo de Habilitação, sinalização viária, documentação obrigatória e educação para o trânsito.

- Direção defensiva – 20 horas-aula

Definição e elementos da direção defensiva; física aplicada – conceitos de física aplicados ao trânsito; condições adversas do meio ambiente e da via; normas para ultrapassagem; acidentes de trânsito – situações de risco e como evitá-los; condução econômica; manutenção preventiva do veículo; condutor defensivo – procedimentos defensivos; a responsabilidade do condutor de veículo de maior porte em relação aos de menor porte; pilotagem de motocicleta - equipamentos obrigatórios; postura do motociclista; aspectos físico, emocional e social do condutor e interferência na segurança do trânsito.

- Noções de primeiros socorros e Medicina de Tráfego –12 horas-aula

A legislação de trânsito e os socorros de urgência; verificação das condições gerais da vítima; cuidados com a vítima – o que não fazer; ações básicas no local do acidente - sinalização do local, acionamento de recursos, telefones de emergência;

- Noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito - 12 horas-aula

Poluição ambiental causada por veículos automotores – emissão sonora, de gases e de partículas - manutenção preventiva do veículo; meio ambiente - contexto atual e regulamentação do CONAMA sobre poluição causada por veículos; relações interpessoais – diferenças individuais, o indivíduo como cidadão.

- Psicologia Aplicada à Segurança no Trânsito – 8 horas-aula

Relações interpessoais; a obediência às leis e à sinalização; o controle das emoções; a atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

- Noções sobre funcionamento dos veículos de 2 e 4 rodas / Mecânica Básica - 8 horas aula.

Equipamentos de uso obrigatório do veículo e sua utilização; extintor de incêndio – manuseio e uso; responsabilidade do condutor com a manutenção do veículo; alternativas de solução para reparos, em eventos de emergência mais comuns, no veículo.

### **3.1.5 – MÓDULO V – PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VEÍCULO DE DUAS E QUATRO RODAS – 24 HORAS-AULA**

- Postura do instrutor na condução das orientações com o veículo em movimento e procedimentos nas solicitações de manobra.

## CFC's

- O veículo de duas ou três rodas: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas.
- O veículo de quatro rodas: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas.
- Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação.
- Prática de direção veicular na via pública: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação; cuidados e atenção especiais com a circulação com veículos de duas ou três rodas.

### **3.1.6 – MODULO VI - PRÁTICA DE ENSINO SUPERVISIONADO - 20 HORAS-AULA**

- Planejamento da prática de ensino – 5 horas-aula.

Elaborar instrumentos de observação de aulas, de planos de aula e de relatórios, sob supervisão do professor da Instituição de Ensino em que realizou o curso;

- Observação de aulas – 10 horas-aula, sendo:

5 horas de observação de aula teórica;

3 horas de observação de aula prática de direção veicular em veículo de quatro rodas nas diferentes categorias de sua Habilitação;

2 horas de observação de aula prática de direção veicular em veículo de duas rodas;

Apresentar relatório, ao final das observações feitas em CFC credenciado pelo DETRAN.

- Prática de ensino – 5 horas-aula

Cada aluno deverá ministrar aula teórica, sob supervisão do professor da Instituição de Ensino em que realizou o curso.

## **CURSOS PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES**

### **3.2.1. CURSO PARA INSTRUTORES DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIRO – 270 HORAS-AULA**

3.2.1.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

3.2.1.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS – 50 HORAS-AULA

3.2.1.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS – NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte de passageiros.
- Direção defensiva aplicada ao transporte coletivo de passageiros; comportamentos seguros e sua importância para a segurança dos passageiros do veículo de transporte coletivo e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de transporte de passageiros.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com passageiros, pedestres e demais condutores e agentes de trânsito.
- Diferenças individuais - características dos usuários do transporte coletivo, responsabilidade e cuidados especializados.
- Responsabilidades da empresa e do condutor: passageiros, usuários das vias, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.

### 3.2.2. CURSO PARA INSTRUTORES DE CURSO PARA **CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE ESCOLAR - 270 HORAS-AULA**

#### 3.2.2.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

#### 3.2.2.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE ESCOLAR - 50 HORAS- AULA

#### 3.2.2.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE ESCOLAR – FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte escolar.
- Direção defensiva aplicada ao transporte escolar; comportamentos seguros e sua importância para a segurança dos passageiros do veículo de transporte escolar e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de transporte escolar.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com passageiros do transporte escolar e demais condutores e agentes de trânsito.
- Diferenças individuais - características da infância, adolescência, e fase adulta; pessoas com necessidades especiais: responsabilidade e cuidados especializados.
- Responsabilidades da empresa e do condutor do veículo de transporte escolar: escolares, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.

### 3.2.3. CURSO PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE **VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – 270 HORAS-AULA**

#### 3.2.3.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

### 3.2.3.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - 50 HORAS-AULA

### 3.2.3.3 MÓDULO III – O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS - FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) ao transporte de produtos perigosos.
- Direção defensiva aplicada e comportamento preventivo do transporte de produtos perigosos; comportamento seguro e sua importância para a segurança do condutor de veículos de transporte de produtos perigosos e demais atores do trânsito.
- Relações interpessoais – a interação saudável e solidária com os demais condutores, pedestres e agentes de trânsito e de transporte.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de produtos perigosos.
- Responsabilidades da empresa e do condutor do veículo de transporte de produtos perigosos com a carga, usuários das vias, meio ambiente e vítimas, em casos de acidente.
- Aperfeiçoamento em reações químicas e seus riscos.

### 3.2.4. CURSO PARA INSTRUTOR DE CURSO ESPECIALIZADO PARA CONDUTORES DE **VEÍCULO DE EMERGÊNCIA - 270 HORAS-AULA**

#### 3.2.4.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO – 180 HORAS-AULA

#### 3.2.4.2. MÓDULO II - CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE EMERGÊNCIA - 50 HORAS-AULA

#### 3.2.4.3 MÓDULO III – SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA – FUNDAMENTOS E NOÇÕES GERAIS – 40 HORAS-AULA

- Legislação aplicada (nacional, estadual e municipal) aos veículos de emergência.
- Direção defensiva aplicada aos veículos de emergência; comportamento seguro e sua importância para a segurança do condutor de veículos de emergência e demais atores do trânsito.
- Valores, habilidades e atitudes – o papel destes fatores no cotidiano do condutor de veículo de emergência.
- Relações interpessoais – a interação com os demais condutores, pedestres, passageiros, outros condutores e agentes de trânsito.
- Responsabilidades das instituições e entidades e do condutor do veículo de emergência com as pessoas transportadas, usuários das vias, meio

ambiente e vítimas em casos de acidente, com as vítimas e demais usuários das vias.

**Os cursos para DIRETOR GERAL DE CFC devem garantir que o profissional possa:**

- Planejar e avaliar as atividades desenvolvidas no CFC;
- Coordenar atividades administrativas, gerenciando os recursos humanos e financeiros do CFC;
- Participar do planejamento estratégico da instituição;
- Interagir com a comunidade e setor público;
- Exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.

**Exigências para o ingresso:**

- Ser maior de 21 anos;
- Comprovar escolaridade de ensino superior completo;
- Apresentar o certificado de conclusão do curso específico de capacitação para instrutor de trânsito, realizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por entidade credenciada.

3.3.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO –180 HORAS-AULA

3.3.2. MÓDULO II – NOÇÕES GERAIS DE ADMINISTRAÇÃO –12 HORAS-AULA

- Organização: conceito, objetivos, missão, visão e elementos de uma empresa; processos de trabalho; normalização de procedimentos; planejamento estratégico.
- Princípios éticos aplicáveis às atividades empresariais: clientes, concorrentes, fornecedores, empregados e governantes.
- Noções de administração financeira e contábil: contas a pagar e a receber; folha de pagamento; faturamento; balancete, apuração de resultados; gestão tributária; e gestão de custos.
- Empreendedorismo: conceito; e perfil do empreendedor.

3.3.3. MÓDULO III – NOÇÕES DE DIREITO ADMINISTRATIVO – 12 HORAS-AULA

- Instituições de direito público e privado.
- Entidades credenciadas pelos Órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados ou do Distrito Federal, exigências e responsabilidades.
- Atos normativos relativos à atuação do CFC.
- Noções de relações trabalhistas.
- Contratos de prestação de serviço.

### 3.3.4. MÓDULO IV – GESTÃO DE PESSOAS –12 HORAS-AULA

- Relações interpessoais: características individuais; relacionamento vertical e horizontal; comunicação, motivação; ética e respeito nas relações interpessoais.
- Visão sistêmica em gestão de pessoas: recrutamento e seleção, desenvolvimento, gestão de desempenho e remuneração.
- Desenvolvimento de habilidades gerenciais: liderança; integração de equipes de trabalho, técnicas de negociação, administração de conflitos, delegação.

### 3.3.5. MÓDULO V – O PAPEL DO CFC NA SOCIEDADE – 4 HORAS-AULA

- Postura do diretor na condução do CFC.
- Responsabilidade social do CFC na construção de um trânsito mais seguro e cidadão.
- Relações dos CFC com a comunidade e os órgãos do SNT.

**Para os DIRETORES DE ENSINO DO CFC, os cursos devem possibilitar que o profissional possa:**

- Planejar e avaliar atividades educacionais realizadas no CFC;
- Coordenar as atividades pedagógicas do CFC;
- Coordenar a atuação dos instrutores no CFC;
- Participar do planejamento estratégico da instituição;
- Interagir com a comunidade e setor público;
- Exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.

### **3.4. CURSO PARA DIRETOR DE ENSINO DE CFC: 220 HORAS-AULA, possibilitando ao diretor de ensino:**

#### 3.4.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRANSITO – 180 HORAS-AULA

#### 3.4.2. MÓDULO II – NOÇÕES DE ADMINISTRAÇÃO E SUPERVISÃO ESCOLAR - 24 HORAS-AULA

- Noções de supervisão pedagógica: o papel do diretor de ensino como coordenador das ações pedagógicas do CFC.
- Planejamento global da instituição: seleção de métodos, técnicas e procedimentos de ensino e avaliação; elaboração do plano de curso.
- Planejamento e realização de reuniões de cunho técnico pedagógico com os instrutores do CFC.
- Procedimentos e técnicas de acompanhamento e avaliação do desempenho dos instrutores.

- Noções básicas de estatística para tratamento dos resultados dos candidatos nos exames.
- Regimento escolar: definição, aspectos básicos e importância para o CFC.
- Estrutura e funcionamento do CFC: atos normativos específicos.
- Papel do diretor de ensino na busca de soluções para problemas de aprendizagem candidato/conductor.
- Psicologia da Aprendizagem / Andragogia.

### 3.4.3. MÓDULO III – GESTÃO DE PESSOAS – 12 horas-aula

- Relações interpessoais: características individuais, relacionamento vertical e horizontal, comunicação, motivação; ética e respeito nas relações interpessoais.
- Visão sistêmica em gestão de pessoas: recrutamento e seleção, desenvolvimento, gestão de desempenho e remuneração.
- Desenvolvimento de habilidades gerenciais: liderança; integração de equipes de trabalho, técnicas de negociação, administração de conflitos e delegação.

### 3.4.4. MÓDULO IV – O PAPEL DO CFC NA SOCIEDADE – 4 HORAS-AULA

- Postura do diretor na condução do CFC.
- Responsabilidade social do CFC na construção de um trânsito mais seguro e cidadão.
- Relações dos CFC com a comunidade e os órgãos do SNT.

#### **Os cursos para EXAMINADORES DE TRÂNSITO devem possibilitar:**

- Avaliar os conhecimentos e as habilidades dos candidatos e condutores para a condução de veículos automotores;
- Demonstrar **habilidade de relações interpessoais** nas situações de exame.

#### **Exigências para o ingresso:**

- Ser maior de 21 anos;
- Comprovar escolaridade de ensino superior completo;
- Apresentar o certificado de conclusão do curso específico de capacitação para instrutor de trânsito, realizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por entidade credenciada.

#### **CURSO PARA EXAMINADORES DE TRÂNSITO – 208 HORAS-AULA:**

##### 3.5.1. MÓDULO I – CURSO DE INSTRUTOR DE TRANSITO – 180 HORAS-AULA

### 3.5.2. MÓDULO II – FUNDAMENTOS DO PROCESSO DA AVALIAÇÃO – 12 HORAS-AULA

- Avaliação/ conceito, teorias, técnicas e medidas educacionais.

### 3.5.3. MÓDULO III – ASPECTOS PSICOLÓGICOS NO PROCESSO DE AVALIAÇÃO – 4 HORAS-AULA

- Comportamentos mais comuns em situações de avaliação.

### 3.5.4. MÓDULO IV – PAPEL DO EXAMINADOR NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO – 12 HORAS-AULA

- Atribuições do examinador de trânsito.
- Princípios éticos das relações examinador/ candidato ou condutor.

## **CURSOS DE ATUALIZAÇÃO - PARA OS PROFISSIONAIS HABILITADOS NOS CURSOS PARA INSTRUTORES DE TRÂNSITO, INSTRUTORES DE CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS, DIRETOR GERAL DE CFC, DIRETOR DE ENSINO DE CFC, EXAMINADORES DE TRÂNSITO – 20 HORAS-AULA (CADA).**

Os cursos de atualização terão uma carga horária mínima de 20 horas-aula, cada um, sobre os conteúdos dos cursos de capacitação, abordando as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, relacionando a prática com os fundamentos teóricos destes cursos.

## **CURSOS MOPP - Cursos de Movimentação de Produtos Perigosos:**

Material retirado do Portal Produtos Perigosos:

O Curso é previsto pelo art. 15 do RTPP segundo programa aprovado pelo CONTRAN, por proposta do Ministério dos Transportes, que atualmente é a Resolução Nº 168/04 do CONTRAN;

A Resolução 168/04 do Contran 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.

O Curso deverá ter a validade de 5 (cinco) anos, quando os condutores deverão realizar a atualização do respectivo curso, devendo o mesmo coincidir com a validade do exame de Aptidão Física e Mental do condutor.

Os condutores após realizarem o curso MOPP ou a sua reciclagem terão os dados inseridos em campos específicos da CNH, conforme prevê o art. 33 §4º da Res 168/04. "Art. 33 §4º. O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou

do Distrito Federal registrará no RENACH, em campo específico da CNH, a aprovação nos cursos especializados, conforme codificação a ser definida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União - Impressa na Carteira Nacional de Habilitação (Anexo II, da Resolução 192/06 CONTRAN)". A Portaria DETRAN/SP nº 2002, de 08 de outubro de 2007, dispõe sobre o registro informativo dos cursos de especialização em campo específico da carteira nacional de Habilitação, nos termos da Resolução CONTRAN nº 168/04, revogando a expedição de credencial pela Divisão de educação de Trânsito do DETRAN/SP.

Portanto, a partir de outubro de 2007, os condutores não mais receberão a credencial do DETRAN de São Paulo, terão os dados inseridos da CNH, conforme o artigo 1º da Portaria 2002. "Artigo 1º. A Divisão de Educação de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito, nos termos do contido no artigo 33, § 4º, da Resolução Contran nº 168/2004, não mais expedirá credencial para os cursos especializados, sendo que tal informação constará de registro no RENACH, em campo específico da Carteira Nacional de Habilitação - "CNH".

Somente serão inseridos na Carteira Nacional de Habilitação, os cursos especializados realizados a partir da data da publicação da Portaria DETRAN/SP nº 2002/07, conforme prevê o art. 4 da referida Portaria. Para os cursos especializados realizados anteriormente a publicação da Portaria DETRAN/SP nº 2002/07, a inserção de dados dar-se-á gradativamente por ocasião da atualização do referido curso.

Sendo assim, após a realização da do curso ou reciclagem do MOPP, será fornecida ao motorista uma declaração de conclusão em papel timbrado com a assinatura do Diretor (a) da Instituição. É importante observar que o motorista deve fazer a reciclagem de 30 a 60 dias antes do vencimento do MOPP, levando em conta o tempo que o DETRAN leva para inserir os dados no RENACH. A inserção dos dados no RENACH leva mais ou menos de 30 a 45 dias úteis; e somente após inseridos os dados no RENACH é que o motorista poderá conduzir o veículo com produto perigoso.

O condutor será avisado pela instituição, onde realizou o curso ou reciclagem MOPP, que seu registro foi efetivado no RENACH, após isso o condutor deverá se dirigir ao Órgão de Trânsito ou Poupa Tempo para emitir a 2ª via da CNH, onde já constarão os dados no campo observações da CNH.

O certificado será emitido após a inserção dos dados no RENACH. O certificado é expedido pela Instituição onde foi realizado o curso ou a reciclagem nos padrões da Portaria 27/05 do Denatran, conforme prevê a Resolução 168/04, do Contran; e Artigo 25 da Portaria nº 1758 do DETRAN-SP. "Ao aluno aprovado será conferido certificado de conclusão, o qual será registrado na Divisão de Educação de Trânsito".

Quando o condutor não apresentar a comprovação (certificado nos padrões da Portaria 27/05 do Denatran) que realizou curso especializado para condutores de

veículos de transporte de produtos perigosos ou não constar a inscrição no campo "Observações" da CNH, o agente fiscalizador deverá autuar o condutor nos termos do art. 232 do CTB, combinado com a Resolução nº 205/06 CONTRAN, devendo o veículo ser retido, liberando-o a condutor que comprove a conclusão do curso; conduzindo o condutor infrator à autoridade competente por ter infringido o Art. 56, da Lei 9.605, de 12/02/98 – Lei de Crimes Ambientais. O condutor que realizou o curso ou a reciclagem em outro estado, deve portar o Certificado de conclusão ou reciclagem do curso MOPP no modelo conforme prevê a Portaria nº 27, de 29 de junho de 2005. Caso o motorista apresente outro modelo, será considerado como não portador do documento de porte obrigatório (Resolução 205/06 do Contran); e ainda encaminhado ao DP, por crime ambiental (Art. 56 da Lei 9.605/88 – Lei de crimes ambientais).

**Fonte:**

[http://www.produtosperigosos.com.br/lermais\\_materias.php?cd\\_materias=1308](http://www.produtosperigosos.com.br/lermais_materias.php?cd_materias=1308)

**LEGISLAÇÃO SOBRE O TEMA**

- RTPP (Regulamento para o Transporte de Produtos Perigos) art. 15.
- Resolução 168/04 do Contran
- Resolução 205/06 do Contran
- Portaria Denatran nº 27/05
- Portaria DETRAN nº 2002/07
- Portaria DETRAN nº 1758/06

**Consultar também:** <http://www.moppbrasil.com.br/>

Produto perigoso é toda e qualquer substância que, dadas, as suas características físicas e químicas, possa oferecer, quando em transporte, riscos à segurança pública, saúde de pessoas e meio ambiente, de acordo com os critérios de classificação da ONU, publicados através da Portaria nº 204/97 do Ministério dos Transportes. A classificação desses produtos é feita com base no tipo de risco que apresentam.

Além das péssimas condições de certas estradas, roubos de cargas e imprevistos com o caminhão, a falta de conhecimento do risco que representa transportar produtos perigosos é outro fator que pode colocar em risco a vida do carreteiro. Isso porque são poucos os profissionais que trafegam pelas rodovias e sabem identificar o perigo de uma carga pelo painel laranja obrigatório dos quase 3.100 produtos considerados perigosos, que na maioria são constituídos por combustível (álcool, gasolina, querosene, etc.) e produtos corrosivos, como soda cáustica e ácido sulfúrico.

A identificação no veículo é feita através de retângulos laranjas, que podem ou não apresentar duas linhas de algarismos, definidos como Painel de Segurança; e

losangos definidos como Rótulos de Risco, que apresentam diversas cores e símbolos, correspondentes à classe de risco do produto a ser identificado.

No retângulo, a linha superior se refere ao Número de Risco do produto transportado e é composto por no mínimo dois algarismos e, no máximo, pela letra X e três algarismos numéricos. A letra X identifica se o produto reage perigosamente com a água. Na linha inferior encontra-se o Número da ONU (Organização das Nações Unidas), sempre composta por quatro algarismos numéricos, cuja função é identificar a carga transportada. Caso o Painel de Segurança não apresente nenhuma identificação, significa que estão sendo transportados mais de um produto perigoso.

**Link:** <http://vagasabertas.org/curso-mopp-senai-e-sest-senat.html>

O MOPP funciona, basicamente, como outra prova de legislação de trânsito, lembrando que, somente dessa forma, o motorista estará apto a transportar legalmente essa carga.

Isso acontece por que uma carga perigosa acaba colocando em risco tanto a vida do piloto, quanto a vida de muitas pessoas, tanto dentro de uma cidade quanto em uma rodovia, isso por que caso haja um acidente, o mesmo não ficará apenas na batida, pois no caso de transporte de combustível, o tanque pode estourar e afetar até mesmo outras pessoas que não têm nada a ver com acidente.

O **Curso MOPP** é oferecido por muitas instituições como no caso do **Senai, Sest e Senat**, porém, o mesmo acaba não sendo tão procurado frequentemente. Dessa forma, a instituição acaba optando por oferecer o **Curso MOPP** em determinadas datas do ano ou quando se forma um número considerável de alunos. Para ser aprovado no curso, o profissional deverá tirar uma nota acima de 70%; lembrando que para participar do curso, o profissional já deve ter carteira de motorista de categoria referente a deixar o mesmo apto a pilotar um caminhão.

**O Anexo II da Resolução 168/04, trata do tema:**

## **6.3 CURSOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS**

### **6.3.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula**

#### 6.3.2 Requisitos para matrícula:

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado em uma das categorias "B", "C", "D" e "E";

## CFC's

- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

### 6.3.3 Estrutura Curricular

6.3.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas-aula - Determinações do CTB quanto à:

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação.

## LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA E NORMAS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

- Cargas de produtos perigosos;
- Conceitos, considerações e exemplos;
- Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (se há vazamentos ou contaminação externa); verificação dos instrumentos de tanques (manômetros e outros);
- Proibição do transporte de animais, produtos para uso humano ou animal (alimentos, medicamentos e embalagens afins), juntamente com produtos perigosos; e
- Utilização do veículo que transporta produtos perigosos para outros fins; descontaminação quando permitido.

## RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE

- Fatores de interrupção da viagem;
- Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo; e
- Trajes e equipamentos de proteção individual.

## DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA

- Documentos fiscais e de trânsito;
- Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados;
- Certificados de capacitação;
- Ficha de emergência;
- Envelope para o transporte;
- Marcação e rótulos nas embalagens;
- Rótulos de risco principal e subsidiário;

- Painel de segurança; e
- Sinalização em veículos.

#### REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO:

- Definição;
- Funcionamento; e
- Importância e obrigatoriedade do seu uso.

#### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica)

- Tipificações, multas e medidas administrativas.

#### 6.3.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas;
- Comportamento pós-acidente; e
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

#### 6.3.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Prevenção de Incêndio - 10 (dez) horas-aula.

#### PRIMEIROS SOCORROS

Primeiras providências quanto ao acidente de trânsito:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito; e
- Cuidados com a vítima de acidente, ou contaminação (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

#### MEIO AMBIENTE

## CFC's

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão de ruídos;
- Manutenção preventiva do veículo;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB; e
- Conceitos de poluição: causas e consequências.

## PREVENÇÃO DE INCÊNDIO

- Conceito de fogo;
- Triângulo de fogo;
- Fontes de ignição;
- Classificação de incêndios;
- Tipos de aparelhos extintores;
- Agentes extintores; e
- Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.

### 6.3.3.4 Módulo IV – Movimentação de Produtos Perigosos – 15 horas-aula

## PRODUTOS PERIGOSOS

- Classificação dos produtos perigosos;
- Simbologia;
- Reações químicas (conceituações); e
- Efeito de cada classe sobre o meio ambiente.

## EXPLOSIVOS:

- Conceituação;
- Divisão da classe;
- Regulamentação específica do Ministério da Defesa;
- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

## GASES:

- Inflamáveis, não inflamáveis, tóxicos e não tóxicos;
- Comprimidos;
- Liquefeitos;

- Mistura de gases;
- Refrigerados.
- Em solução;
- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

#### LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS E PRODUTOS TRANSPORTADOS A TEMPERATURAS ELEVADAS

- Ponto de fulgor;
- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

#### SÓLIDOS INFLAMÁVEIS; SUBSTÂNCIAS SUJEITAS À COMBUSTÃO ESPONTÂNEA; SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS.

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

#### SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

#### SUBSTÂNCIAS TÓXICAS E SUBSTÂNCIAS INFECTANTES

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

#### SUBSTÂNCIAS RADIOATIVAS

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

#### CORROSIVOS

- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

#### SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS:

- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

## RISCOS MÚLTIPLOS

- Comportamento preventivo do condutor; e
- Procedimentos em casos de emergência.

## RESÍDUOS

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

## 7.3 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PRODUTOS PERIGOSOS

### 7.3.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

### 7.3.2 Estrutura Curricular

#### 7.3.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização; e
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

#### 7.3.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso, relacionando teoria e prática; e
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas.

#### 7.3.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas-aula.

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão; e
- Atualização de conhecimentos.

#### 7.3.2.4 Módulo IV – Prevenção de Incêndio, Movimentação de Produtos Perigosos – 5 (cinco) horas-aula - Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão; e

- Atualização de conhecimentos sobre novas tecnologias e procedimentos que tenham surgido no manejo e transporte de cargas perigosas.

**O Anexo sofreu alterações na Resolução 285/08 – entretanto, não houve nenhuma alteração do tema, em relação ao Anexo II da Resolução anterior - 168.**

### **Legislação Adicional sobre Estrutura Curricular**

---

**Resolução 321/09 – Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.**

**Art. Art. 1º** Instituir exame obrigatório para avaliação de instrutor e examinador de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.

#### **Periodicidade da avaliação**

§ 1º Os exames serão promovidos e coordenados pelo DENATRAN, órgão máximo Executivo de trânsito da União, a cada 3 (três) anos, contados da data da primeira aplicação.

§ 2º O período de aplicação dos exames, em âmbito nacional, será definido pelo DENATRAN, divulgados por meio de Portaria e nos sítios oficiais do DENATRAN e dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sendo facultada a divulgação em outros meios de comunicação de massa.

#### **Metodologia (prova eletrônica)**

§ 3º Os exames serão realizados por meio de prova eletrônica, que conterà questões objetivas de múltipla escolha, versando sobre as áreas de conhecimento compatíveis à formação do Instrutor e do Examinador de Trânsito vigentes à época do exame.

§ 4º O DENATRAN providenciará e disponibilizará aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal sistema informatizado, com banco de questões atualizado, para que os exames sejam gerados randomicamente e aplicados ao universo de instrutores e de examinadores do país.

#### **Responsáveis pela aplicação das provas (DETRANs)**

§ 5º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, seguindo as determinações do DENATRAN, responsabilizar-se-ão pela aplicação dos exames.

§ 6º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão utilizar o sistema informatizado para realizar outros exames, em cronograma específico, para atender às necessidades e à demanda local.

---

## **Objetivos do Exame Nacional**

Art. 2º O exame obrigatório tem como principais objetivos:

- I - Ampliar a qualidade do processo de formação e reciclagem de condutores.
- II - Aferir o grau de conhecimento de instrutores e de examinadores acerca de assuntos relacionados à sua área de atuação.
- III - Requalificar instrutores e examinadores que apresentam falta de conhecimento acerca de assuntos relacionados a sua área de atuação.
- IV - Possibilitar aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o acompanhamento do nível de qualidade dos serviços prestados à comunidade por profissionais credenciados.
- V - Oferecer uma referência aos profissionais em exercício na função para estudos permanentes com vistas à melhoria de seu desempenho.

## **Inscrição/formulário/prazos**

Art. 3º Para participar do exame obrigatório, os profissionais deverão preencher formulário de inscrição eletrônica, que será disponibilizado no endereço eletrônico [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br), com antecedência de 60 (sessenta) dias da data dos exames.

§ 1º A veracidade das informações prestadas no ato do preenchimento da inscrição será de total responsabilidade do avaliado, ficando assegurado ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o direito de excluir do exame o profissional que não preencher o formulário de forma completa e/ou correta ou que fornecer dados comprovadamente inverídicos.

§ 2º O DENATRAN não se responsabilizará por inscrições não recebidas ou não efetivadas por motivo de ordem técnica de computadores, falhas de comunicação, congestionamento de linhas de comunicação ou outros fatores que venham a impossibilitar a transferência dos dados.

## **Aprovação e requalificação para os reprovados**

Art. 4º Os profissionais que realizarem o exame e não atingirem nota igual ou superior a 70 (setenta) deverão, obrigatoriamente, submeter-se à atividade de requalificação, conforme Anexo desta Resolução, ficando suspensos do exercício de sua atividade até apresentação, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, de certificado de participação na referida atividade.

Parágrafo Único - A realização da atividade prevista no *caput* deste artigo ficará a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou por instituições por estes credenciadas para tal finalidade.

### **Penalidade para quem não realizar – suspensão**

Art. 5º - O profissional que deixar de se inscrever para o exame, ou que não comparecer na data de sua realização, terá suspenso seu credenciamento para o exercício da função de examinador ou instrutor até que seja cumprida a atividade de requalificação, nos termos do anexo desta Resolução.

### **Resultados e divulgação**

Art. 6º O DENATRAN divulgará os resultados dos exames, assim como outras informações convenientes, por meio de seu sitio eletrônico e/ou por outros meios de fácil acesso público.

### **Anexo da 321 - Conteúdos e carga horária para a requalificação**

#### **Ementas**

#### **1. Legislação de Trânsito - 12 horas**

- Código de Trânsito Brasileiro, principais aspectos.
- Atualização da legislação vigente.

#### **2. Didática do Ensino – 4 horas**

- Aplicação de técnicas da didática para a melhoria do ensino e da aprendizagem.
- A missão e o papel do instrutor como professor.

**Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010** – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.

## 5.5. Instrutores não vinculados aos CFC's

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

<b>Normas</b>	<b>Resoluções CONTRAN</b>
9.503/97 - CTB	321/09 358/10

#### **LEI**

### **9.503/97 – CTB**

Prevê a formação por instrutor não credenciado a um CFC.

#### **RESOLUÇÃO**

### **358/10**

Determina que a instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC, mediante prévia autorização do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, nas localidades que não contarem com um CFC e estabelece regras da atuação do instrutor não vinculado, limite de candidato, normatização de utilização de veículos.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: INSTRUTORES NÃO VINCULADOS CFC****Data: 03/03/2014**

A resolução **358/10** determina que a instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC, mediante prévia autorização do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, nas localidades que não contarem com um CFC e estabelece regras da atuação do instrutor não vinculado, limite de candidato, normatização de utilização de veículos.

<b>ESTRATÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>		
Avaliar a viabilidade e a necessidade de instrutores não vinculados aos CFCs, em relação às demandas.	Custos para a realização do estudo.		
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O que?</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mapear número de profissionais nessa condição e quantidade de pessoas formadas por esses instrutores.</li> <li>2. Analisar as regras para atuação desse profissional e realizar as alterações que sejam necessárias.</li> </ol>			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quando?</b>
1. Estudo para mapeamento dos profissionais que atuam nessa condição.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CFCs Associação dos Instrutores	Âmbito Nacional	2016
2. Revisão da regulamentação para atuação desse profissional.			

**ANÁLISE GERENCIAL**

Sugerimos análise gerencial do item após o conhecimento de como é a situação atual.

**Indicações:**

- Inclusão da periodicidade da renovação;
- Verificar se o ENIT e ENET poderá trazer a informação de quantos profissionais estão nesta condição e onde eles estão.

**CONCLUSÃO:**

De forma preliminar, os instrutores não vinculados acabam sendo uma resposta à falta de incentivo à abertura de CFCs fora dos polos regionais - é tema que também tem vínculo à questão do item Regras Territorial. Entretanto, ao verificar que cada profissional pode ter um aluno a cada seis meses, essa mesma oferta passa a ser quase inexpressiva. Preocupações também surgem quanto à questão da responsabilidade civil dos instrutores, envolvendo temas como seguros e riscos, por exemplo.

Também o tema exige maior aprofundamento e, talvez, uma regulamentação específica mais clara.

Sugerimos aprofundamento e pesquisa junto aos DETRANs e Associação dos Instrutores quanto à situação e atuação dos profissionais que atuam como instrutores não vinculados. Identificar a qualidade e segurança do serviço prestado.

A pesquisa pode ser realizada juntamente com as análises quanto às regras territoriais e classificação dos CFCs cruzando informação quando a demandas não atendidas por inexistência de CFCs e a atuação desses profissionais.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### **Código de Trânsito Brasileiro também prevê a formação por instrutor não credenciado a um CFC**

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

---

#### **Resolução 358/10**

##### **Artigo 21 - Instrução prevista por profissionais não vinculados a um CFC**

Art. 21. A instrução de prática de direção veicular para obtenção da CNH **poderá ser realizada por instrutores de trânsito não vinculados a um CFC**, mediante prévia autorização do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, **nas localidades que não contarem com um CFC.**

§ 1º O instrutor não vinculado deverá atender às exigências previstas para o instrutor de trânsito, conforme inciso II do art.19.

§ 2º O instrutor de prática de direção veicular não vinculado **só poderá instruir 1 (um) candidato a cada período de 6 (seis) meses.**

§ 3º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem conceder a autorização para instrutor não vinculado, por candidato, com vistas ao registro e à emissão da Licença para Aprendizagem de Direção Veicular – LADV.

§ 4º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal devem manter atualizados os cadastros de instrutores de direção veicular não vinculados, em suas respectivas circunscrições.

§ 5º O veículo, eventualmente, utilizado pelo instrutor não vinculado, quando autorizado, deverá observar o disposto no parágrafo único do art. 154 do CTB.

##### **Artigo 19 - São exigências para o exercício das atividades dos profissionais destas instituições (CFCs) – citado no parágrafo 1º, do artigo 21**

II – Instrutor de Trânsito:

a) no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade;

b) Curso de ensino médio completo;

## CFC's

- c) no mínimo um ano na categoria "D";
- d) não ter sofrido penalidade de cassação de CNH;
- e) não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;
- f) Curso de capacitação específica para a atividade e curso de direção defensiva e primeiros socorros;

Parágrafo único. Para credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, os profissionais referidos, neste artigo, deverão apresentar:

- a) Carteira Nacional de Habilitação válida;
- b) Cadastro de Pessoa Física - CPF;
- c) Diploma ou Certificado de escolaridade expedido por instituição de ensino devidamente credenciada pelo órgão competente;
- d) Certificado de conclusão do curso específico de capacitação para a atividade;
- e) Comprovante de residência;
- f) Contrato de trabalho com o CFC devidamente anotado na Carteira de Trabalho e Previdência Social;
- g) Certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes às práticas de crimes contra os costumes, fé pública, patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência.

### **Artigo 25 - Ao definir as competências dos profissionais, também, prevê avaliação contínua dos profissionais:**

**I - O Instrutor de trânsito é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e de condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes:**

- a) transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente;
- b) tratar os candidatos com urbanidade e respeito;
- c) cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição;
- d) utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

**e) frequentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;**

f) acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela Instituição;

g) avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

**Art. 46.** É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal até a entrada em vigor da Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010.

§1º. Os demais profissionais que já estejam credenciados junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal **terão o prazo de 5 (cinco) anos para adequação às exigências** estabelecidas nesta Resolução, observado o disposto no art. 152 do CTB.

§2º Para fins de credenciamento junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal, **serão aceitos os certificados de cursos concluídos até a data da entrada em vigor desta Resolução.**

(...)

**Art. 48.** Os Instrutores e Examinadores de Trânsito, credenciados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, **serão periodicamente avaliados em exame nacional, na forma da Resolução nº 321/09 do CONTRAN.**

---

**Resolução 321/09 – Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.**

**Art.** Art. 1º Instituir exame obrigatório para avaliação de instrutor e examinador de trânsito no exercício da função em todo o território nacional.

**Periodicidade da avaliação**

§ 1º Os exames serão promovidos e coordenados pelo DENATRAN, órgão máximo Executivo de trânsito da União, a cada 3 (três) anos, contados da data da primeira aplicação.

§ 2º O período de aplicação dos exames, em âmbito nacional, será definido pelo DENATRAN, divulgados por meio de Portaria e nos sítios oficiais do DENATRAN e dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sendo facultada a divulgação em outros meios de comunicação de massa.

### **Metodologia (prova eletrônica)**

§ 3º Os exames serão realizados por meio de prova eletrônica, que conterà questões objetivas de múltipla escolha, versando sobre as áreas de conhecimento compatíveis à formação do Instrutor e do Examinador de Trânsito vigentes à época do exame.

§ 4º O DENATRAN providenciará e disponibilizará aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal sistema informatizado, com banco de questões atualizado, para que os exames sejam gerados randomicamente e aplicados ao universo de instrutores e de examinadores do país.

### **Responsáveis pela aplicação das provas (DETRANs)**

§ 5º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, seguindo as determinações do DENATRAN, responsabilizar-se-ão pela aplicação dos exames.

§ 6º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão utilizar o sistema informatizado para realizar outros exames, em cronograma específico, para atender às necessidades e à demanda local.

### **Objetivos do Exame Nacional**

Art. 2º O exame obrigatório tem como principais objetivos:

- I - Ampliar a qualidade do processo de formação e reciclagem de condutores.
- II - Aferir o grau de conhecimento de instrutores e de examinadores acerca de assuntos relacionados à sua área de atuação.
- III - Requalificar instrutores e examinadores que apresentam falta de conhecimento acerca de assuntos relacionados à sua área de atuação.
- IV - Possibilitar aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o acompanhamento do nível de qualidade dos serviços prestados à comunidade por profissionais credenciados.
- V - Oferecer uma referência aos profissionais em exercício na função para estudos permanentes com vistas à melhoria de seu desempenho.

### **Inscrição/formulário/prazos**

Art. 3º - Para participar do exame obrigatório, os profissionais deverão preencher formulário de inscrição eletrônica que será disponibilizado no endereço eletrônico [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br), com antecedência de 60 (sessenta) dias da data dos exames.

§ 1º A veracidade das informações prestadas no ato do preenchimento da inscrição será de total responsabilidade do avaliado, ficando assegurado ao DENATRAN e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal o direito de excluir do exame o profissional que não preencher o formulário de forma completa e/ou correta ou que fornecer dados comprovadamente inverídicos.

§ 2º O DENATRAN não se responsabilizará por inscrições não recebidas ou não efetivadas por motivo de ordem técnica de computadores, falhas de comunicação, congestionamento de linhas de comunicação ou outros fatores que venham a impossibilitar a transferência dos dados.

### **Aprovação e requalificação para os reprovados**

Art. 4º - Os profissionais que realizarem o exame e não atingirem nota igual ou superior a 70 (setenta) deverão, obrigatoriamente, submeter-se à atividade de requalificação, conforme Anexo desta Resolução, ficando suspensos do exercício de sua atividade até apresentação, ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, de certificado de participação na referida atividade.

Parágrafo Único - A realização da atividade prevista no *caput* deste artigo ficará a cargo dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou por instituições por estes credenciadas para tal finalidade.

### **Penalidade para quem não realizar – suspensão**

Art. 5º - O profissional que deixar de se inscrever para o exame, ou que não comparecer na data de sua realização, terá suspenso seu credenciamento para o exercício da função de examinador ou instrutor até que seja cumprida a atividade de requalificação, nos termos do anexo desta resolução.

### **Resultados e divulgação**

Art. 6º - O DENATRAN divulgará os resultados dos exames, assim como outras informações convenientes, por meio de seu sítio eletrônico e/ou por outros meios de fácil acesso público.

### **Anexo da 321 - Conteúdos e carga horária para a requalificação**

## Ementas

### 1. Legislação de Trânsito - 12 horas

- Código de Trânsito Brasileiro, principais aspectos;
- Atualização da legislação vigente.

### 2. Didática do Ensino – 4 horas

- Aplicação de técnicas da didática para a melhoria do ensino e da aprendizagem;
- A missão e o papel do instrutor como professor.

---

## LEGISLAÇÃO ADICIONAL SOBRE O TEMA

---

### Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503/97

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

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

**Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010** – Regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e trata das suas competências, requisitos, deveres e direitos.

**Lei 12.217/2010** - Acrescenta dispositivo ao art. 158 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a aprendizagem noturna.

## 5.6. Funcionamento

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

<b>Resolução CONTRAN</b>
358/10

### RESOLUÇÕES

#### **358/10**

Esta resolução define e disciplina o funcionamento do CFC, determinando celebração de contratos com candidato, horários das aulas, carga máxima de aulas/dia e sobre o cancelamento do credenciamento.

**RELATÓRIO GERENCIAL****CFC****TEMA: Funcionamento dos CFCs****Data: 03/03/2014**

O item **funcionamento dos CFCs** refere-se aos procedimentos administrativos, como celebração de contrato de prestação de serviços com o candidato, contendo as especificações do curso quanto ao período, horário, condições, frequência exigida, prazo de validade do processo, valores e forma de pagamento.

Está diretamente ligado às questões de qualidade de atendimento e de como os serviços são oferecidos.

<b>ESTRATÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>		<b>Quanto?</b>	
Todas as entidades credenciadas devem seguir critérios para funcionamento e atendimento de qualidade aos candidatos à CNH e nas renovações atendendo a padrões de uma instituição de ensino.		Custos para estudos e desenvolvimento do manual. Custos para a produção e disponibilização dos documentos. Custos para a formação dos profissionais do setor. Custos para a implantação das exigências definidas.	
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O que?</b>			
Criar <b>Manual de Funcionamento e Qualidade</b> , com sistema de avaliação dos serviços prestados pelo CFCs aos candidatos e exigência de disponibilização dos resultados para a sociedade.			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quem?</b>
Desenvolvimento da Minuta do Manual de Funcionamento e Qualidade; Aprovação com interlocutores e parceiros;	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAN	Âmbito Nacional	2015/2016

Publicação em conjunto com adequações da legislação pertinente para a devida fundamentação legal.	<b>Colaboradores:</b>  ONSV CÂMARA TEMÁTICA (EDUCAÇÃO E HABILITAÇÃO)  CFCs		
<b>ANÁLISE GERENCIAL</b>			
<p>O desenvolvimento do Manual de Funcionamento e Qualidade dos CFCs deve ser uma importante ferramenta para que os CFCs se constituam definitivamente como instituição de ensino.</p> <p>A base da elaboração do Manual deve ser a Resolução 358/10, com as inclusões, revisões e adequações necessárias ao funcionamento dos CFCs como instituição de ensino.</p> <p>Questões destacadas em todos os relatórios de análise sobre CFCs devem ser consideradas para a formulação do Manual. Além disso, as definições para o embasamento legal e o desenvolvimento do manual devem estar atreladas e atender às necessidades definidas a partir da Formulação dos Parâmetros Curriculares para a Formação do Condutor. Toda a estrutura e funcionamento dos CFCs devem ter como foco desenvolver um processo educativo de qualidade, portanto sua estrutura e procedimentos devem ser a de uma instituição de ensino.</p> <p>Uma vez definidos os parâmetros, várias iniciativas podem ser adotadas pelo DENATRAN, AND, DETRANs para evidenciar e promover as instituições que se destaquem, como por exemplo, estabelecer critérios para a destinação do Selo de Qualidade para os CFCs que apresentarem avaliação adequada.</p> <p><b>CONCLUSÃO:</b></p> <p>Indicamos que a existência de um manual representa um importante passo para a qualificação da formação do condutor. Poderá ser uma importante ferramenta para os DETRANs, CFCs e em especial para o DENATRAN.</p> <p>A definição de padrões de qualidade e funcionamento possibilitará traçar os planos de formação dos profissionais do setor e aprimoramento dos CFCs.</p> <p>A existência de padrões gerais estabelecidos também favorecerá a criação de indicadores, o aprofundamento de pesquisas, a troca de experiência entre todas as entidades envolvidas no processo de formação.</p> <p>Como medida de qualificação dos serviços prestados, propor ou sugerir aos CFCs canais de ouvidoria e Atendimento ao Consumidor, buscando-se avaliar aulas, os instrutores e levantar eventuais sugestões para a melhoria do</p>			

serviço, aproveitando-se, sobretudo, a internet. Os relatórios sobre essa avaliação seriam importantes referenciais, inclusive para os órgãos de trânsito no acompanhamento do trabalho dos CFCs.

Ainda no campo do direito do consumidor, é necessário garantir todos os direitos dos alunos na relação com os CFCs, envolvendo questões que dizem respeito à qualidade do atendimento, ao cancelamento de aulas, sonegação de recibos, serviço ou aulas mal executadas, acidentes no período de treinamento, tempo/espera no atendimento, troca de veículos durante o treinamento, valores-preços diferenciados em caso de cartões, cheques ou pagamento à vista.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### **Resolução 358/2010 define e disciplina o funcionamento**

Art. 26. Todas as entidades credenciadas devem celebrar contrato de prestação de serviços, com o candidato, contendo as especificações do curso quanto ao período, horário, condições, frequência exigida, prazo de validade do processo, valores e forma de pagamento.

**Parágrafo único.** A exigência de celebração do contrato de prestação de serviço não se aplica às unidades das Forças Armadas e Auxiliares.

Art. 27. Os horários de realização das aulas serão regulamentados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

**Parágrafo único.** A carga horária diária máxima permitida nos cursos teóricos é de 10 (dez) horas/aula e, no curso de prática de direção veicular, 3 (três) horas/aula, sendo, no máximo, duas aulas práticas consecutivas por candidato ou condutor.

Art. 28. As entidades que permanecerem inativas por um período superior a 90 (noventa) dias poderão ter o credenciamento cancelado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, excetuando-se as unidades das Forças Armadas e Auxiliares.

**Parágrafo único.** A instituição ou entidade que tiver seu credenciamento cancelado, somente poderá retornar às atividades, mediante um novo processo de credenciamento.

## 5.7. Considerações sobre os Centros de Formação de Condutores

Trata-se de uma constatação – e não somente crítica - os Centros de Formação de Condutores tal qual conhecemos hoje não conseguem garantir uma formação adequada para os futuros motoristas cujo perfil precisamos nas ruas das cidades: que reconheçam a necessidade de compartilhar o viário, que têm responsabilidades com os demais atores do trânsito, que precisam ser preventivos em suas atitudes – dirigir pra si e para os demais motoristas; que devem conhecer as regras de trânsito e aplicá-las nas mais diversas situações, que têm dever na redução da acidentalidade, compromisso com a mobilidade e sustentabilidade.

É a partir desse contexto que fica clara que a mudança do perfil do condutor passa necessariamente por uma profunda reconstrução dos órgãos de formação, com o reconhecimento explícito de que os CFCs são instituições de ensino, e que o fortalecimento dessas entidades/instituições de ensino é prerrogativa para qualquer processo de melhoria da qualidade de formação do condutor no Brasil.

A criação de mecanismos e procedimentos que estabeleçam padrão de qualidade e eficiência no processo de ensino-aprendizagem, que redefinam o funcionamento dos CFCs, que imprimam referenciais nacionais na estrutura curricular, considerando e respeitando especificidades locais; o bom funcionamento dessas instituições, com avaliações dos serviços por aqueles que utilizam ou dependem dele, um profundo senso de avaliação dos órgãos responsáveis pelo credenciamento, por sua renovação, estão na lista de ações necessárias, com implantação que exige ser breve pelos órgãos competentes.

Ferramentas como Manuais de Funcionamento e Qualidade e implantação de Selo de Qualidade para os CFCs podem ser passos imprescindíveis para a cobrança de um atendimento adequado e dentro de novos padrões aos condutores. A socialização e divulgação de referenciais, bem como a crítica àquelas unidades que não cumprem as regras determinadas são exigências para a construção de um novo modelo de serviço e atendimento, que terão como apoio uma fiscalização rigorosa das atividades pelos órgãos competentes.

De forma concomitante, os órgãos competentes devem estar atentos a revisar, sem preconceitos ou receios, a lista de infrações e penalidades, buscando uma adequação das instituições, com priorização ao processo pedagógico.

É preciso acrescentar às medidas um olhar aos envolvidos diretos neste processo de formação, que são aqueles que colocam em prática o modelo pedagógico e metodológico, com inúmeras inconsistências. Daí a importância de repensar essa estrutura, avaliar esses profissionais com periodicidade, garantindo oportunidades de capacitação, e não apenas promover punições. Esse processo permanente de formação dos profissionais que atuam nos CFCs, deve ainda priorizar o acesso e a familiaridade com os temas de maior relevância para a segurança do condutor.

Neste horizonte, o Exame Nacional dos Instrutores de Trânsito (ENIT) e o Exame Nacional para os Examinadores de Trânsito (ENET), acertadamente proposto pelo Denatran, são ferramentas que exigem premência na sua implantação.

De forma simultânea, não é possível deixar de lado uma avaliação sobre a adequação dos conteúdos das grades curriculares, sobre a carga horária de cada curso e uma redefinição de parâmetros nacionais para a formação de recursos humanos que atuam no processo de formação de condutores. A consultoria ousa indicar uma revalidação dos conteúdos a cada dois anos, mesma periodicidade que sugere para avaliação dos profissionais.

E, por fim, faz-se necessária uma análise apurada sobre os profissionais não-vinculados, responsáveis também pela formação, cujas regras não apresentam a transparência que todo processo exige. O desconhecimento sobre o trabalho desses profissionais, uma avaliação sobre a sua permanência no processo de formação, bem como transparência e acompanhamento na atuação desse profissional, no caso da sua permanência, quanto à qualidade e segurança do serviço prestado – é outro tema que exige ações das instâncias competentes.

Esse item remete, ainda, à questão da falta de uma política clara quanto à territorialidade dos CFCs. A situação atual não garante respostas adequadas quanto ao planejamento e distribuição do atendimento, e não tem buscando garantir o atendimento onde há déficit do serviço.

Ao analisar o trabalho dos CFCs, seria ainda irresponsável não reconhecer ou não dar importância às novas ferramentas de formação adotadas recentes, como o uso dos simuladores. Por se tratar ainda de uma novidade, destacamos a exigência de uma profunda análise e adequação dos procedimentos para o bom uso do equipamento, a garantia de uma boa formação do instrutor para que ele possa orientar bem o candidato, com essa nova ferramenta e uma avaliação do impacto do uso do equipamento utilizando pesquisa amostral com candidatos à primeira Habilitação. Já é conhecido que um número de pessoas apresenta reações adversas ao uso do equipamento, cabendo a proposição de alternativas nesses casos especiais.

Dar respostas, também, quanto à dificuldade de aquisição do equipamento em razão de custos, com medidas alternativas de financiamento por linhas de crédito governamentais, pode ser uma ação que contribua decisivamente para maior assimilação e aceitação mais rápida do equipamento, e, por fim, outra medida necessária diz respeito a pensar de forma breve no processo de regulamentação do uso do simulador para pessoas com deficiências, para garantir condições equânimes para todos os condutores na formação.

Em resumo, apontamos necessidade e a possibilidade intervenção em três focos de atuação para os Centros de Formação de Condutores:

### 1. Fortalecer os CFCs como Instituição de Ensino:

Revisar itens credenciamento, funcionamento, qualificação, classificação, renovação e territorialidade com vistas a estruturar um Manual de Funcionamento e Qualidade para os CFCs, analisando a legislação existente e estabelecendo parâmetros para o funcionamento, fiscalização e qualificação permanente do setor. O ponto de atenção principal deve estar nos itens que promovam os CFCs a instituições de ensino.

Estruturar a partir do potencial instalado nas Diretorias de Educação dos DETRANS, núcleos pedagógicos que tenham o papel de acompanhar, fiscalizar e auditar a atuação dos centros de formação de condutores, fortalecendo a característica de ensino dessas *instituições*.

### 2. Qualificar Recursos Humanos

Revisar estrutura curricular das formações dos profissionais que atuam nos CFCs, analisar os critérios e itens da avaliação contínua e condições dos instrutores não vinculados com vistas a estabelecer o processo de qualificação e formação permanentes, baseados nos instrumentos propostos.

### 3. Implantação de Sistema de Qualidade

Implantação de sistema de qualidade, com a criação de um manual que define a estrutura fundamental do Sistema de Gestão da Qualidade dos serviços prestados pelos CFCs e deverá servir como referência permanente na sua implantação, manutenção e avaliação.

## **REFERÊNCIA PARA A PRODUÇÃO DO MANUAL DE QUALIDADE PARA CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES**

O forte crescimento do setor de serviços originou um aumento significativo dos padrões de exigência dos consumidores.

Em relação aos centros de formação de condutores, essa expectativa deve ir além de um sistema de gestão que garanta um diferencial de competitividade ou uma certificação, mas principalmente garantir que haja formação de condutores mais seguros e responsáveis.

### OBJETIVO DO MANUAL

Definir as práticas na atividade dos Centros de Formação de Condutores, pautadas na formação de condutores diferenciados, adotando-se um processo de excelência; e considerando o atendimento integral das disposições legais.

### ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DO MANUAL

A estrutura e organização do manual devem considerar desde aspectos físicos das instalações, sistema de gestão dos serviços, processos administrativos e

pedagógicos, qualificação e reciclagem dos profissionais, avaliação e satisfação dos alunos etc; enfim, estruturas e processos que garantam a qualidade dos serviços prestados e a formação adequada dos condutores.

#### SELO DE QUALIDADE

O manual sugerido poderá ser atrelado ao um sistema de certificação com o Selo de Qualidade, o que garantiria um reconhecimento dos DETRANs e DENATRAN.

## **6) VOLUME 3 – PÓS-HABILITAÇÃO**

- 6.1. Período de Permissão
- 6.2. Renovação da Habilitação
- 6.3. Renovação da Habilitação na Terceira Idade
- 6.4. Curso de Reciclagem para Condutores Infratores
- 6.5. Adição e Mudança de Categoria
- 6.6. Cursos Especializados para Condutores de Veículos
- 6.7. Considerações sobre o Pós-Habilitação

## 6.1. Período de Permissão

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resolução CONTRAN
<b>CTB 9.503/97</b>	<b>168/04</b> <b>169/05</b>

### LEI

#### 9.503/97 – CTB

#### **CTB – dedica o Capítulo XIV ao tema – Da Habilitação, a partir do Artigo 140**

Art. 140 - Definição da aprovação em exames, realizados pelos órgãos ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, como requisito para a documentação.

Art. 141- Define que a regulamentação da Habilitação será feita pelo Contran.

Art. 143 - Define as categorias para Habilitação de A a E

Art. 144 - Trata da Habilitação para as categorias C, D, E

Art. 145 - Define requisitos para Habilitação nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso.

Art. 146 - Para conduzir veículos de outra categoria, o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para Habilitação na categoria pretendida.

Art. 147 - Determina os exames exigidos para a Habilitação.

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

Art. 159 - A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterà fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

## PÓS-HABILITAÇÃO

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

### RESOLUÇÃO

#### **168/04**

Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Em especial, o artigo 34 estabelece pressupostos, regras e validades para a concessão **Permissão para Dirigir e da ACC provisória**.

### RESOLUÇÃO COMPLEMENTAR

**169/05** - destaque para o artigo 40 – institui modelo único de Habilitação

“Art. 40 A - O CONTRAN definirá, no prazo máximo de noventa dias da data publicação desta resolução, regulamentação especificando modelo único do documento de ACC, Permissão para Dirigir e CNH.”

## RELATÓRIO GERENCIAL

## PÓS-HABILITAÇÃO

TEMA: Período de Permissão

DATA: 29 de abril de 2014

A "Permissão para Dirigir" é um **documento transitório de Habilitação**, idêntico à Habilitação definitiva, mas que possui um prazo temporário de validade, de apenas 1 (um) ano. A Permissão criou um "período de experiência" para o condutor iniciante, no qual as autoridades de trânsito verificam, ao final deste período, como foi o comportamento deste motorista iniciante no trânsito.

**Prevista para categorias A e B**, A obtenção da Habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico, portanto, exige este "estágio", contemplado pela "Permissão para Dirigir", a qual somente é possível nas categorias "A" (veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral), "B" (veículo motorizado, não abrangido pela categoria "A", cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista) ou ambas, não havendo mais a possibilidade, como ocorria até 1998, de que o interessado se habilite em veículos maiores, como caminhões e ônibus (a obtenção das demais categorias deve aguardar, no mínimo, o fim do prazo da "Permissão para Dirigir", conforme regras estabelecidas nos artigos 143, § 1º, e 145 do CTB).

Trata-se da primeira Habilitação, concedida para as categorias "A", "B" ou "A e B", pelo período de um ano para os candidatos considerados aptos nos exames teórico e prático.

As punições previstas são:

**Cancelamento da permissão para dirigir** - Ocorre quando o condutor tem menos de um ano de Habilitação e comete uma infração grave ou gravíssima, ou ainda é reincidente em infrações médias. A permissão é automaticamente cancelada e o motorista não retira a carteira de Habilitação definitiva.

**Suspensão da carteira de motorista** - Ocorre quando o motorista comete uma infração gravíssima que preveja a suspensão do direito de dirigir – caso da embriaguez ao volante, por exemplo – ou quando ultrapassa o máximo de 20 pontos perdidos no prontuário. Durante o processo administrativo, o condutor pode recorrer e há três fases de recurso. Se for punido, fica suspenso por período determinado, tem a carteira retida e precisa passar por curso de reciclagem, um ano depois.

**Cassação da carteira de motorista** – Prevista quando motorista que teve direito de dirigir suspenso é pego conduzindo veículo, quando é condenado judicialmente por um crime de trânsito ou quando é reincidente, em prazo de 12 meses, em infrações gravíssimas previstas em seis artigos do código, como

## PÓS-HABILITAÇÃO

embriaguez ao volante, dirigir sem carteira, disputar racha e dirigir de maneira perigosa. O condutor só pode tentar nova Habilitação dois anos depois, refazendo todo o processo: avaliações psicológica e médica, 45 horas de aulas teóricas, prova teórica, 20 horas de aulas práticas e exame prático.

ESTRÁTÉGICO			
Por quê	Quanto?		
A permissão para dirigir, concedida no primeiro ano, deve garantir uma real avaliação ou acompanhamento das condições desse condutor para receber a Habilitação definitiva.	Custos para gerar as intervenções necessárias definidas.		
GERENCIAL			
O que?			
Avaliar se o prazo de um ano é suficiente para o aprendizado, se existem intervenções necessárias, ou ainda se existe necessidade de se estabelecer um processo gradativo de Habilitação.			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
Desenvolvimento pesquisa amostral e de estudos sobre o comportamento dos condutores no prazo de um ano (número de autuações, cassações etc.).  Formulação de intervenções que tornem o período de permissão mais eficaz para a formação do condutor.	<b>Responsáveis:</b> CONTRAN DENATRAN ONSV <b>Colaboradores:</b> DETRANs Câmara de Educação e Habilitação	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2014/2015</b>
ANÁLISE GERENCIAL			
Inúmeros fatores podem influir no período de permissão do condutor. A sua condição para a condução do veículo tem relação direta com a formação pelo qual passou, sua experiência e sua capacidade de auto avaliação. Além das competências para manobras do veículo, do domínio das situações de tráfego, que são requisitos básicos da formação do motorista, é necessário que exista uma conexão entre estes conhecimentos e a motivação para utiliza-los. Este deve ser o nível desejável do processo educativo: aquele que consegue produzir no condutor as estratégias para uma condução segura. Deve-se entender que ao final do processo de formação o condutor deva estar neste nível. O período de permissão, devidamente regulamentado pode contribuir para este processo, para avaliar e retornar este condutor ao aprendizado se necessário.			

Sendo assim apontamos intervenções para alguns aspectos desse período:

1. Desenvolvimento de mecanismos que garantam o acompanhamento desse condutor, como, por exemplo, a identificação de veículos que ele utilizará nesse período.
2. Análise das autuações previstas e reflexão sobre a necessidade de estabelecer proibição de autuação de qualquer natureza durante o período de permissão.  
Atualmente as infrações de trânsito de natureza gravíssima ou grave, ou reincidência em infrações médias, fazem com que o condutor perca a permissão.
3. Definição da limitação de cilindradas e potência dos veículos a serem conduzidos pelo permissionado durante o período de permissão.
4. Normatização da proibição ou do estabelecimento de níveis de direção com a definição de regras para transporte de passageiros, condução noturna, diferenciação para condução em áreas urbanas e rodovias durante o período de permissão.
5. Proposta de avaliação e retorno ao ensino aprendizagem após o período de permissão.  
Incluir uma avaliação prática que verifique as habilidades de condução ao final do período de permissão.  
Estabelecer regras para a realização de novo processo de ensino aprendizagem baseado no perfil do condutor, com atuação potencializada para as infrações cometidas por ele.

## CONCLUSÃO

Tempo/prazo de um ano, infrações e pontuação são os fatores que definirão a concessão ou não da Habilitação definitiva. Apesar da razoabilidade e pertinência dos itens, eles não esgotam a avaliação e acompanhamento necessário para a CNH definitiva. Essa defesa se justifica porque muitos condutores iniciantes, independente do tempo, não têm a oportunidade de dirigir neste período; outros podem acumular infrações em carros com outros proprietários; e há ainda aqueles que não estarão mesmo prontos para dirigir nesse período.

Os desafios colocados nesta discussão estão na busca de formas efetivas de acompanhamento desse condutor iniciante, podendo, por exemplo, ser a identificação do veículo; e na construção de comparações com as experiências de outros países que apresentem baixos índices de acidentalidade com esse segmento, levantando-se exigências mais rigorosas, critérios e até limitações para esse grupo.

Assim entendemos que o período de permissão deve ser analisado como a oportunidade de o condutor passar por um período de teste do aprendizado e ao mesmo tempo ampliar gradativamente o domínio das situações de tráfego.

Consideramos a necessidade de avaliação de níveis para a Habilitação que avancem de acordo com as capacidades de domínio do veículo, a análise das habilidades, tomadas de decisão e considerando as situações e variados

## PÓS-HABILITAÇÃO

contextos. Entendemos que este período deve permitir ao condutor perceber as habilidades e conhecimentos que tem e os conhecimentos que ainda necessita ter, como por exemplo, o conhecimento dos riscos envolvidos nas diferentes situações de tráfego e poder realizar auto avaliação de sua formação.

### **Indicação:**

Indicamos a verificação de experiências de outros países quanto aos procedimentos com os condutores iniciantes.

## **ANEXOS**

### **ANEXO I**

#### **Trabalhos Acadêmicos e artigos científicos:**

##### **ACIDENTES DE TRÂNSITO COM PORTADORES DE HABILITAÇÃO PROVISÓRIA**

Monografia apresentada à Universidade Paulista/UNIP, como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Pós-Graduação "Lato Sensu" em Psicologia do Trânsito - Clara Perroni

O trabalho trata da análise dos acidentes de trânsito com portadores de Habilitação provisória, as tendências e a correlação de variáveis a estes fatos. Realiza a observação, a análise do trânsito, com perfil interdisciplinar, o questionamento se os dados estatísticos sobre os acidentes não são oriundos de acidentes de trânsito com motoristas portadores de CNH provisória.

#### **Fonte:**

[http://www.netrantransito.com.br/arq\\_download/MONOGRAFIA%20%20Clara%20Perroni\\_1.pdf](http://www.netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20%20Clara%20Perroni_1.pdf)

### ANEXO II

A "Permissão para Dirigir" é um **documento transitório de Habilitação**, idêntico à Habilitação definitiva, mas que possui um prazo temporário de validade, de apenas 1 (um) ano.

A Permissão criou um "período de experiência" para o condutor iniciante, no qual as autoridades de trânsito verificam, ao final deste período, como foi o comportamento deste motorista iniciante no trânsito.

**Prevista para categorias A e B** - A obtenção da Habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico, portanto, exige este "estágio", contemplado pela "Permissão para Dirigir", o qual somente é possível nas categorias "A" (veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral), "B" (veículo motorizado, não abrangido pela categoria "A", cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista) ou ambas, não havendo mais a possibilidade, como ocorria até 1998, de que o interessado se habilite em veículos maiores, como caminhões e ônibus (a obtenção das demais categorias deve aguardar, no mínimo, o fim do prazo da "Permissão para Dirigir", conforme regras estabelecidas nos artigos 143, § 1º, e 145 do CTB).

### **CTB – dedica o Capítulo XIV ao tema – Da Habilitação, a partir do artigo 140**

Art. 140 - Definição da aprovação em exames, realizados pelos órgãos ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, como requisito para a documentação.

Art. 141 - Define que a regulamentação da Habilitação será feita pelo Contran.

Art. 143 - Define as categorias para Habilitação de A a E

Art. 144 - Trata da Habilitação para as categorias C, D, E

Art. 145 - Define requisitos para Habilitação nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso.

Art. 146 - Para conduzir veículos de outra categoria, o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para Habilitação na categoria pretendida.

Art. 147 - Determina os exames exigidos para a Habilitação

Art. 148 - Os exames de Habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo

de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 159 - A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 1º É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

### **DESTAQUES PARA O ARTIGO 148 DO CTB**

Artigo 148 - § 3º e 4º - estabelecem que somente será conferida a CNH definitiva àquele que não tiver cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima ou grave, nem seja reincidente em infrações médias, no período permissionário; e, em caso de registro deste tipo de infração, obriga-se que se reinicie todo o processo de Habilitação, com todas as etapas realizadas anteriormente (curso teórico, exame escrito, curso prático e exame de prática de direção veicular), para a concessão de nova PPD.

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

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, ou seja, reincidente em infração média.

Art. 269 - A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

§ 3º São documentos de Habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

### **A Permissão para Dirigir e CNH são disciplinadas pela Resolução 168/04:**

**Resolução 168/04** – Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Art. 34 - A ACC e a CNH serão expedidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em nome do órgão máximo executivo de trânsito da União, ao condutor considerado apto nos termos desta resolução.

§ 1º Ao candidato considerado apto nas categorias "A", "B" ou "A" e "B", será conferida **Permissão para Dirigir com validade de 01(um) ano e ao término desta**, o condutor poderá solicitar a CNH definitiva, que lhe será concedida desde que tenha cumprido o disposto no §3º do art. 148 do CTB.

§ 2º Ao candidato considerado apto para conduzir ciclomotores será conferida **ACC provisória com validade de 01(um) ano e, ao término desta, o condutor poderá solicitar a Autorização definitiva**, que lhe será concedida desde que tenha cumprido o disposto no §3º do art. 148 do CTB."

§3º A CNH conterà as condições e especializações de cada condutor e terá validade em todo o Território Nacional, equivalendo ao documento de identidade, produzindo seus efeitos quando apresentada no original e dentro do prazo de validade.

§4º Quando o condutor possuir CNH, a ACC será inserida em campo específico da mesma, utilizando-se para ambas, um único registro conforme dispõe o § 7º do art.159 do CTB.

§5º. Para efeito de fiscalização, fica concedido ao condutor portador de Permissão para Dirigir, prazo idêntico ao estabelecido no art. 162, inciso V, do CTB, aplicando-se a mesma penalidade e medida administrativa, caso este prazo seja excedido. (Redação dada pela Resolução Contran 169/2005)

## ANEXO III

### MATÉRIAS

#### **Motoristas novatos são os mais cassados em Minas**

Passar pelo exame prático de direção do DETRAN-MG é um passaporte para o mundo motorizado e, para muita gente, significa o passo definitivo para a maioria. Porém, desde que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) instituiu os 12 meses de experiência para candidatos a motorista, que recebem apenas a permissão para dirigir no primeiro ano, milhares de “calouros” têm sido obrigados a dar adeus ao sonho de independência representado pela Habilitação. Em Minas, durante esse período de testes – que para especialistas também deveria significar aprendizado, respeito à legislação e cautela – chega a quase 13 por dia, em média, o número de condutores que perdem a permissão, ao cometer infração gravíssima, grave ou ao reincidir em faltas médias. Somente entre janeiro e agosto, o DETRAN “cassou” 3.085 permissões, impedindo que os titulares tivessem acesso à carteira definitiva. Os novatos superam os veteranos, punidos com a suspensão de 2.231 carteiras no mesmo período e com apenas 11 cassações.

Coordenador de Habilitação do DETRAN-MG, o delegado Anderson França Menezes considera que, aliada à falta de conscientização dos motoristas, há falha na formação. Ele diz que é preciso pelo menos dobrar a carga horária das aulas práticas, fixada atualmente em 20 horas/aula, e há um ano mobiliza departamentos de outros estados na tentativa de cobrar a mudança na resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que disciplina o assunto. Ele estará hoje em Brasília para discutir o tema.

Para Menezes, o candidato não tem condições de aprender a dirigir em tão pouco tempo. “Gente que nunca se sentou ao volante, nunca ligou o carro nem transitou pelas ruas e consegue tirar a carteira em menos de 24 horas de aulas. Isso é muito pouco”, afirma. O delegado também destaca que o tempo de avaliação é muito pequeno. “A falha começa no processo de Habilitação. O exame no veículo dura 10 minutos e não se sabe se o condutor está preparado para o dia a dia. Podemos avaliar se ele tem observação, domínio do veículo e se conhece as regras de circulação, mas não sabemos como ele vai reagir em situações adversas”, argumenta.

Para Cláudio Abreu, advogado especialista em trânsito, professor de direito de trânsito e ex-assessor jurídico do DETRAN-MG, o que se espera do motorista iniciante é que tenha mais prudência nas ruas. Em caso das punições previstas no CTB (veja quadro), ele explica que não há suspensão para aquele que dirige com a permissão: o sistema cancela o documento e o condutor simplesmente não consegue tirar a carteira definitiva. Os já habilitados, por sua vez, têm três

## PÓS-HABILITAÇÃO

fases de recursos até que a carteira seja suspensa. Para esses, a cassação é uma medida extrema.

“O que se espera do iniciante é que ele tenha mais prudência, porque não tem muita experiência no trânsito e porque as regras estão fresquinhas em sua cabeça. A questão é que ele não é formado como um condutor consciente. A autoescola só o prepara para passar no exame”, salienta o especialista. “Acho que a educação no trânsito deveria ter ênfase na idade de formação do caráter e da personalidade do indivíduo, dos 13 aos 17 anos, ainda nas escolas tradicionais”, sugere Abreu, que também considera pequeno o número mínimo de aulas práticas exigido dos candidatos à Habilitação. Para ele, a legislação deveria exigir o mínimo de 60 horas.

O estudante de administração Guy Birchal Robbe, de 23 anos, perdeu a permissão para dirigir depois de flagrado sem cinto de segurança, quando já dirigia havia oito meses. Guy lembra que fez 36 horas de aulas práticas, mas admite que se sentiu inseguro pelo menos nos dois primeiros meses de volante. “Saía muito com um amigo, que já era mais experiente”, diz. “A autoescola não nos prepara para a vida real. Você fica um robô para fazer a prova, mas quando fui para a rua ficava nervoso”, afirma ele, que, depois de passar por todo o processo outra vez, ontem fez nova prova prática, mas foi reprovado.

“Na primeira ocasião, estava preparado para o exame, mas não para o trânsito na rua”, afirma ele. “Depois que peguei mais segurança, perdia a paciência no trânsito de vez em quando e tentava cortar, por exemplo. Não era de beber e dirigir, nem de andar em alta velocidade, e passei a manejar quando soube de amigos que sofreram acidentes. Quando fui autuado estava com pressa e, por um descuido, deixei de colocar o cinto. Hoje (ontem), durante o exame, fiquei nervoso porque já tenho vícios de direção. Morei fora, tirei carteira na Bélgica, mas já não estava mais preparado para a prova daqui. Cometi erros e não passei”, conta. “Acho que cabem, sim, mudanças na lei, porque a formação precisa ser mais realista”, pondera.

Em agosto, de acordo com dados do DETRAN, 27.796 permissões foram emitidas em território mineiro, totalizando 189.042 documentos neste ano. O número é menor que o do mesmo período do ano passado, quando já havia 196.310 motoristas em primeira Habilitação no mesmo período. Das 3.085 permissões canceladas em 2012, média de 12,6 por dia, 79,5% são de condutores do sexo masculino (2.452) e 20,5%, de motoristas do sexo feminino (633). Os primeiros oito meses do ano passado registraram índice de suspensão de permissões semelhante, com um total de 3.183 punições a condutores novatos.

### **Na contramão do código**

Entenda cada tipo de punição prevista para novatos e condutores:

### **Cancelamento da permissão para dirigir**

Ocorre quando o condutor tem menos de um ano de Habilitação e comete uma infração grave ou gravíssima, ou ainda é reincidente em infrações médias. A permissão é automaticamente cancelada e o motorista não retira a carteira de Habilitação definitiva.

### **Suspensão da carteira de motorista**

Ocorre quando o motorista comete uma infração gravíssima que prevê a suspensão do direito de dirigir – caso de embriaguez ao volante, por exemplo – ou quando ultrapassa o máximo de 20 pontos perdidos no prontuário. Durante o processo administrativo, o condutor pode recorrer e há três fases de recurso. Se for punido, fica suspenso por período determinado, tem a carteira retida e precisa passar por curso de reciclagem, um ano depois.

### **Cassação da carteira de motorista**

Prevista quando o motorista que, teve direito de dirigir suspenso, é pego conduzindo veículo, quando é condenado judicialmente por um crime de trânsito ou quando é reincidente em prazo de 12 meses; em infrações gravíssimas previstas em seis artigos do código, como embriaguez ao volante, dirigir sem carteira, disputar racha e dirigir de maneira perigosa. O condutor só pode tentar nova Habilitação dois anos depois, refazendo todo o processo: avaliações psicológica e médica, 45 horas de aulas teóricas, prova teórica, 20 horas de aulas práticas e exame prático.

**Fonte:** Portal Uai -

[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/09/28/interna\\_gerais,320151/motoristas-novatos-sao-os-mais-cassados-em-minas.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/09/28/interna_gerais,320151/motoristas-novatos-sao-os-mais-cassados-em-minas.shtml) - 28

## 6.2. Renovação da Habilitação

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Lei	Resolução CONTRAN
9.503/97 - CTB	168/04

#### LEI

##### 9503/97 – CTB

**Artigo 147** – Define o período obrigatório da renovação e casos de diminuição deste prazo.

Artigo 150 – Estabelece a necessidade de realização de Curso de Direção Defensiva e Primeiros Socorros, para condutores que ainda não o fizeram à tempo da renovação.

#### RESOLUÇÃO

**168/2004** – Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.

Em específico, estabelece prazo de validade da CNH, bem como, prazo de validade do exame de aptidão física e mental, dita a obrigatoriedade da obrigação da renovação, a obrigatoriedade do exame de direção defensiva e primeiros socorros para renovação e a obrigatoriedade do curso de atualização para renovação.

Por fim, no anexo II da resolução, e especial no item IV, estabelece as disciplinas e carga horária dos cursos para renovação. E institui a necessidade de prova para validação do curso de atualização, bem como índice de aprovação.

**RELATÓRIO GERENCIAL****HABILITAÇÃO****TEMA: Renovação da Habilitação****DATA: 02 de julho de 2014**

A Carteira Nacional de Habilitação tem validade estabelecida por lei, sendo que para pessoas de 18 a 65 anos o prazo é de 5 anos e para pessoas acima de 65 anos é de 3 anos. Depois da data de vencimento o motorista tem até 30 dias para renová-la.

Para a renovação, alguns procedimentos devem ser realizados: É necessário fazer um pré-cadastro no site do DETRAN para agendar data e horário para realizar a coleta biométrica e confirmação do pré-cadastro. Na data e horário agendados comparecer à unidade de atendimento escolhida portando os documentos necessários. Em seguida deve se fazer o exame médico em uma clínica credenciada (mediante pagamento de taxa). No caso daqueles aqueles que exercem atividade remunerada de transporte é necessária também a avaliação psicológica. A Habilitação renovada deve ser retirada posteriormente no local em que solicitou o serviço ou pelo correio.

Motoristas que tiraram Primeira Habilitação antes de 21 de janeiro de 1998 não fizeram provas teóricas de Direção Defensiva e Primeiros Socorros porque não era obrigatório, por isso, nesse caso terão que fazer as provas na renovação da CNH.

<b>ESTRATÉGICO</b>	
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>
A renovação da Habilitação representa um momento de verificação das condições físicas e mentais (psicológicas somente em alguns casos) do condutor para aprovação da continuidade da atividade de direção veicular naquele momento.	Custos para a implementação dos cursos de reciclagem. Custos para a realização das avaliações psicológicas.
<b>GERENCIAL</b>	
<b>O que?</b>	
Rever os critérios adotados para a renovação da Habilitação considerando 2 pontos essenciais: a necessidade de avaliação psicológica e a realização de cursos de reciclagem e atualização de legislação.	

OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando
Estudo sobre a necessidade e a viabilidade da avaliação psicológica para todos os condutores, no ato da renovação, considerando as mudanças ocorridas nas pessoas com o passar do tempo.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV <b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2014</b>
Proposição de estudo para o desenvolvimento de reciclagem na renovação da CNH, por exemplo, com a utilização de cursos a distância considerando perfil do motorista (RENACH/BINCO), situações de risco e atualização de legislação.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN ONSV <b>Colaboradores:</b> CFP EDUCAÇÃO UNIVERSIDADES	<b>Âmbito Nacional</b>	2015
ANÁLISE GERENCIAL			
<p>A renovação se limita em revalidação do exame médico das condições físicas e mentais dos condutores. A avaliação psicológica é realizada apenas no caso de alguns condutores de transporte profissional e não ocorre em nenhum tipo de reciclagem.</p> <p>O desenvolvimento de Parâmetros Curriculares Nacionais deve abranger todas as etapas do processo de Habilitação inclusive a Renovação da CNH, com possibilidade de propor um momento de reciclagem e atualização para os condutores.</p> <p>Considerando as diversas mudanças na legislação e no próprio contexto do trânsito, torna-se imprescindível estudar a possibilidade de se tornar obrigatória a avaliação psicológica e de inclusão de reciclagem na renovação da CNH, com cursos a distância.</p> <p><b>CONCLUSÃO</b></p> <p>A retomada da formação do condutor nos períodos de renovação da CNH bem como a realização da avaliação psicológica podem constituir ações de fundamental importância na prevenção de acidentes, uma vez que permite atuar em prazos mais curtos na condição de direção dos condutores.</p>			

O estudo quanto à avaliação psicológica deve ser realizado por profissionais da área e podem ser produzidos em conjunto com o proposto para o tema no processo de Habilitação.

Em relação aos cursos de reciclagem, parâmetros devem ser estabelecidos, bem como estudo de viabilidade para a realização.

**ANEXOS**

**ANEXO I**

**Estudos acadêmicos e artigos relacionados:**

Renovação da CNH Conteúdo e Provas Simuladas. Elaborado pela equipe da Coordenadoria de Educação do DETRAN-RJ.

Orientação Pedagógica: Manoela Morgado. Ilustração e Diagramação: Rômulo Tavares - abril/ 2010.

**Fonte:** [http://www.detran.rj.gov.br/include/on\\_line/cartilha/cartilha.pdf](http://www.detran.rj.gov.br/include/on_line/cartilha/cartilha.pdf)

---

Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito.

Autor: Fabián Javier Marín Rueda. Universidade São Francisco.

**Fonte:**

[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1516-6872009000200013&script=sci\\_arttext](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1516-6872009000200013&script=sci_arttext)

---

Evidências de validade relativas ao contexto do trânsito para o Teste de Atenção Concentrada - TEACO-FF.

Autores: Fabián Javier Marín Rueda; Marina Gasparoto do Amaral Gurgel - Universidade São Francisco

**Fonte:**

[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1676-3142008000200005&script=sci\\_arttext](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1676-3142008000200005&script=sci_arttext)

---

**ANEXO II****RESOLUÇÃO 168/04**

Art 4º - estabelece prazo de validade do exame de aptidão física e mental, sendo este renovável a cada 5 anos, assim como dita a validade da CNH, em consonância com o art. 147 do CTB.

Art 6º - Dita a obrigatoriedade da renovação da CNH e a necessidade do curso de direção defensiva e primeiros socorros.

Em seu parágrafo 2º, estabelece que a avaliação psicológica, para renovação, somente será exigida para aqueles que exercem atividade remunerada de transporte.

No parágrafo 3º, dita a obrigatoriedade do curso de atualização para renovação.

No anexo II, da resolução, em especial o item 4, é determinado a carga horária e considerações sobre os cursos e exames para renovação da CNH, sendo:

**ANEXO II****ESTRUTURA CURRICULAR BÁSICA, ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA E DISPOSIÇÕES GERAIS DOS CURSOS**

1. Curso de formação para Habilitação de condutores de veículos automotores;
2. Curso para mudança de categoria;
3. Curso para adição de categoria;
4. Curso de atualização para renovação da CNH;
5. Curso de reciclagem para condutores infratores;
6. Cursos especializados para condutores de veículos;
7. Atualização dos cursos especializados para condutores de veículos.

**4. CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA RENOVAÇÃO DA CNH****4.1 CURSO TEÓRICO**

4.1.1 Carga Horária Total: 15 (quinze) horas aula

4.1.2 Estrutura curricular

4.1.2.1 Direção Defensiva - Abordagens do CTB para veículos de duas ou mais rodas - 10 (dez) horas aula

- Conceito

- Condições adversas;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- situações de risco nas ultrapassagens, derrapagem, ondulações e buracos, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência;
- abordagem teórica da condução do veículo com passageiros e ou cargas;
- Como evitar acidentes;
- Cuidados na direção e manutenção de veículos;
- Cuidados com os demais usuários da via;
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- Normas gerais de circulação e conduta;
- Equipamentos de segurança do condutor;
- Infrações e penalidades;
- Noções de respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito; relacionamento interpessoal, diferenças individuais e respeito mútuo entre condutores;

### 4.1.2.2 Noções de Primeiros Socorros – 5 (cinco) horas aula

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via, e outros;
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).
- Cuidados especiais com a vítima motociclista.

## 4.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

4.2.1 Devem participar deste curso os condutores que em sua formação, em situação anterior, na forma do Art. 150 do CTB, não tenham recebido instrução de direção defensiva e primeiros socorros;

4.2.2 Este curso poderá ser realizado nas seguintes modalidades:

4.2.2.1 Em curso presencial com carga horária de 15 horas aula, que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas aula, ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição/entidade por ele credenciada, com frequência integral comprovada, dispensada a aplicação de prova;

4.2.2.2 Em curso realizado à distância, validado por prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada de forma que atenda aos requisitos mínimos estabelecidos no anexo IV desta resolução;

4.2.2.3 Em estudos realizados pelo condutor de forma autodidata, submetendo-se a prova de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada; em caso de reprovação, o condutor só poderá repeti-la decorridos cinco dias da divulgação oficial do resultado. Persistindo a reprovação deverá frequentar obrigatoriamente o curso presencial para a renovação da CNH.

4.2.2.4 Poderá ser feito o aproveitamento de cursos com conteúdos de primeiros socorros e de direção defensiva, dos quais o candidato apresente documentação comprobatória de ter realizado tais cursos, em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;

4.2.2.5 O certificado de realização do curso será conferido ao condutor que:

-Frequentar o curso de 15 horas/aula na sua totalidade. Neste caso o processo de avaliação, sem caráter eliminatório ou classificatório, deve ocorrer durante o curso;

-Tiver aprovação em curso à distância ou estudos autodidata, através de aproveitamento mínimo de 70 % de acertos em prova teórica de 30 questões de múltipla escolha;

--Apresentar documentação ao DETRAN, e este a validar como aproveitamento de cursos realizados em órgão ou instituição oficialmente reconhecido;

4.2.2.6 O certificado de realização do curso terá validade em todo o território nacional, devendo ser registrado no RENACH pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;

4.2.2.7 Considera-se hora aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

### 6.3. Renovação da Habilitação na Terceira Idade

#### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Leis	Resolução CONTRAN
9.503/97 - CTB	168

#### LEI

##### 9503/97 – CTB

**Artigo 147** – Define o período obrigatório da renovação e casos de diminuição deste prazo.

#### RESOLUÇÃO

**168/2004** – Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências, também para renovação na terceira idade, ditando a obrigatoriedade.

**RELATÓRIO GERENCIAL****PÓS HABILITAÇÃO****TEMA: Renovação da Habilitação na Terceira Idade****DATA: 14 de março de 2014.**

Atualmente os idosos tem o período para a renovação de sua CNH reduzido para 03 anos.

De acordo com o exame médico realizado o idoso pode ter restrições em sua CNH, sendo um exemplo delas a restrição da condução no período noturno, sendo que estas restrições são impostas de acordo com a avaliação realizada pelo médico no ato da renovação da CNH.

O processo de renovação da carteira é idêntico ao exigido para o motorista com menos de 65 anos, só muda o período de validade da carteira, que cai de cinco para três anos. O único exame necessário a cada troca do documento é o de visão, justamente o ponto frágil. Ocorre que a condição visual piora a partir dos 65 anos, sendo muito comum a ocorrência de catarata e outras doenças que prejudicam a visão.

<b>ESTRATÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>		<b>Quanto?</b>	
Qualificar o processo de renovação da Habilitação na terceira idade com foco na segurança do condutor e demais usuários da via.		Custos para a adequação dos exames.  Custos para desestímulo para parar de dirigir.	
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O quê?</b>			
Rever os critérios e processos estabelecidos para a renovação na terceira idade, aprimorando-os e incluindo novos procedimentos, para a ampliação da segurança do condutor.			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quando?</b>
1. Realização e/ou levantamento de estudos e pesquisas para subsidiar a intervenção no tema.			

## PÓS-HABILITAÇÃO

2. Análise da avaliação médica realizada atualmente.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN, CONTRAN	Âmbito Nacional	2015/ 2016	
3. Definição da inclusão do tema na formação dos demais condutores.				
4. Estudo e definição de instrumentos complementares ao exame médico para renovações acima de 65 anos.				<b>Colaboradores:</b> CFM, CFP, ABRAMET,
5. Avaliações e propostas sobre o momento de parar de dirigir.				

### ANÁLISE GERENCIAL

O Código de Trânsito Brasileiro não determina a idade que as pessoas precisam parar de dirigir e nem a idade máxima para requerer ou renovar a Carteira de Habilitação; por isso, é necessário avaliar as condições de Habilitação e renovação para pessoas com mais de 65 anos.

A questão proposta para a análise deste tema é: a renovação obrigatória a cada 3 anos, para os condutores com mais de 65 anos, é suficiente para determinar se o condutor pode dirigir com segurança?

1. Realizar ou levantar estudos já existentes sobre como se dá a perda de capacidades física, motora, visual, esquecimento (intelectual) e quais impactos sobre a prática de direção para subsidiar análise sobre:

- Quais são os fatores que podem influenciar o momento de parar de dirigir?
- Apenas a idade é um fator determinante?

Questões a serem consideradas:

- A experiência x perda de capacidades física, motora, visual, esquecimento (intelectual) e os impactos na prática de direção.
- Pesquisa junto ao Denatran e Ministério da Saúde para avaliar o número de motoristas neste segmento. Necessidade da vinculação dos acidentes com a idade e definição de um perfil de periculosidade. Os dados estatísticos podem inclusive servir de parâmetros na avaliação médica.
- Levantamento de dados sobre o número de motoristas neste segmento. Verificar a existência de trabalhos sobre o cruzamento dos dados de acidentalidade envolvendo idosos?

2. Refletir sobre como é realizada a avaliação médica para os condutores

acima de 65 anos e se há a necessidade de adequações, em função da faixa etária.

Consideração aos seguintes critérios:

- Há necessidade de maior rigor no acompanhamento do condutor idoso?
- Há a possibilidade da construção de um protocolo único na avaliação médica?
- Há a necessidade ou existe capacitação dos médicos credenciados para tratar este tema? Alguma especialidade mais indicada?
- É possível propor adoção de um modelo de Junta Médica para casos mais exigentes – semelhante a que avalia as pessoas com deficiência – a medida não poderia garantir análise mais adequada e isenta?

3. Propor a transversalidade do tema nas formações de condutores:

- Sobre a relação com o idoso nas vias (conteúdos já existentes com necessidade de revisão);
- Sobre a hora de parar de dirigir.

4. Analisar se o exame médico é o único instrumento do para avaliar se o idoso tem condições de continuar dirigindo ou se existem outros que poderiam ser associados a ele:

- Exame de prática de direção, por exemplo.
- Avaliação psicológica.
- Inclusão de exames e testes específicos para a idade no exame físico mental.

5. Analisar experiência existentes em relação à renovação da Habilitação na terceira idade:

- Incentivos governamentais para parar de dirigir existem em países como o Japão.
- Estruturação de política sem restringir direitos – direito do idoso x risco social.
- Estudo das experiências de outros países. Existe limitação de idade para dirigir? Existe hora para parar?

## **CONCLUSÃO**

Refletir sobre as regras da Habilitação para o segmento definido como terceira idade (pessoas com mais de 65) é exigência na prevenção de acidentes e ampliação da segurança desse grupo e dos demais usuários do sistema viário. Alterações no processo atual requerem um amplo debate social que passa pela análise de questões de ordem física, motora, cognitiva, as limitações do envelhecer, um profundo estudo sobre a qualidade dos exames médicos e psicológicos atuais e pelo compromisso dos peritos com os resultados e seus

riscos.

É preciso verificar a adequação desses exames e até a necessidade de inclusão de novos, mais específicos, analisando o perfil epidemiológico desse grupo demográfico. Medida também necessária é o conhecimento do tratamento dado pelo tema em outros países como uma forma de termos um balizamento da questão, uma vez que, em alguns casos, existem incentivos para parar de dirigir. Uma lista de critérios para a renovação da Habilitação desse segmento deve contemplar as questões elencadas e somadas a um processo cada vez mais rigoroso das avaliações.

A análise destas questões devem envolver os Conselhos Federais de Medicina e Psicologia, uma vez que fatores físicos, mentais e psicológicos podem determinar a renovação ou não da Habilitação. O processo de renovação deve garantir que uma rigorosa avaliação física, mental e psicológica, sendo estes os fatores para critério de renovação ou não; e não somente a idade.

**ANEXOS****ANEXO I****Código de Trânsito Brasileiro trata o tema no Capítulo XIV**

**Artigo 147, com destaques para os parágrafos 2º e 4º que remetem ao tema:**

Art. 147. A Habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

**I** - de aptidão física e mental;

**II** - (VETADO)

**III** - escrito, sobre legislação de trânsito;

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

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

**§ 1º** Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998).

**§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).**

**§ 3º** O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira Habilitação. (Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001).

**§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.** (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

**§ 5º** O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. (Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001)

**Resoluções regulamentadoras:**

## PÓS-HABILITAÇÃO

**Resolução 168/04** - Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, expedição de documentos de Habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências, também para renovação na terceira idade, ditando a obrigatoriedade.

## ANEXO II

### MATÉRIAS

**O condutor sexagenário precisa do triplo de luz que um adolescente e do dobro de tempo para se adaptar à mudança de luz à escuridão. Estas alterações visuais dificultam a condução noturna.**

**Fonte:** <http://www.medicosporlaseguridadvial.com/pt-pt/vista-e-conducao-da-pessoa-de-idade-avancada>)

---

#### **A hora de parar de dirigir**

**Fonte:** [http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\\_conteudo=108](http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=108)

O Código de Trânsito Brasileiro não determina com que idade as pessoas precisam parar de dirigir e nem a idade máxima para requerer ou renovar a Carteira de Habilitação. Essa regra não existe porque é impossível determinar pela idade as condições que uma pessoa tem ou não de dirigir. Pode ser que uma pessoa de 80 anos tenha mais aptidão para dirigir do que uma pessoa de 42 anos. A decisão sobre a idade máxima para dirigir um carro tem que ser baseada em exame médico, onde serão avaliadas as condições físicas do condutor sem que ele represente um risco para outros motoristas, pedestres, ciclistas ou ainda para ele mesmo. A Resolução do Contran nº 007/98 regulamenta os exames médicos para a renovação da carteira de Habilitação de 5 em 5 anos até os 65 anos de idade. E a partir daí, os exames médicos são exigidos a cada 3 anos.

#### **Razões para parar de dirigir**

Muitos motoristas param de dirigir cedo ao reconhecer que já não enxergam tão bem ou que sentem dificuldades para se integrarem ao ritmo agitado do trânsito. O ideal é que a pessoa apta a dirigir não tenha nenhuma restrição física. A médica Maria Selestete Fernandes de Sá, especialista em medicina de trânsito, afirma que a partir dos 65 anos, idade em que o indivíduo é considerado idoso conforme a Organização Mundial de Saúde – OMS, algumas condições de saúde são reduzidas. “Nessa idade a atenção e o reflexo, que é o tempo de reação, diminuem e representam um risco para o trânsito e para o próprio condutor”, explica. Os problemas de saúde que podem impedir um idoso de dirigir, de acordo com a especialista, são as doenças degenerativas do sistema nervoso central como o mal de Parkinson e de Alzheimer que têm tendências à demência. “Não só as doenças mais graves podem ser um empecilho para conduzir um veículo. Pessoas que têm problema de catarata ou hipertensão e diabetes não controladas arriscam sua segurança no trânsito”, ressalta a médica.

Segundo matéria da revista da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - Abramet, os acidentes com idosos são indicadores de que houve mudança nas características biomecânicas, levando o indivíduo a um pobre ajustamento aos produtos e ambientes como a redução na força do joelho. Para o grupo de 70 a 80 anos, a flexão do joelho varia de 56% a 78% da flexibilidade do grupo jovem (20-35 anos). A revista destacou também que o índice de alcoolemia entre motoristas idosos é baixo (menos de 4%). O problema é que a ingestão de álcool pelas pessoas mais idosas está no fato de que, o declínio da massa de sustentação do corpo com o avanço da idade, resulta no aumento do volume de distribuição para o álcool, sendo portanto, maior o efeito nestas pessoas.

A maioria dos idosos dirige bem porque são mais calmos e prudentes. Mais um motivo para provar que não deve ser a idade avançada o fator determinante para qualquer pessoa parar de dirigir; e, sim, o estado físico e psicológico da pessoa. É uma pena, porque os motoristas de terceira idade têm um comportamento educado e quase sempre praticam a direção defensiva. Para os idosos, o grande problema em abrir mão da direção é o fato de não poder mais contar com o carro como meio de transporte. Afinal, o carro representa independência. Um idoso aposentado, por exemplo, que perde as condições necessárias para conduzir um carro, sofre alterações em sua rotina social. Visitas a casas de amigos e passeios ficam condicionados a disponibilidade de pessoas da família. Um outro problema é que sem o carro, a alternativa é o transporte público que é precário principalmente para os idosos.

**Fonte:**

**<http://portaldoenvelhecimento.org.br/noticias/comportamento/renovar-a-carteira-de-motorista-ou-parar-de-dirigir.html>**

---

**Motoristas com mais de 65 anos têm dificuldades para renovar a Habilitação pois aumentam as exigências, uma delas é a validade do exame médico que passa de cinco para três anos.** 31/10/2012 - por Redação Portal na categoria '*Comportamento*'

No Brasil, existem cerca de 13 milhões de pessoas com mais de 61 anos habilitadas a dirigir, de acordo com informações do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). E a tendência é desse número crescer, uma vez que o aumento da expectativa e da qualidade de vida do brasileiro é fato demográfico. Portanto, daqui em diante veremos cada vez mais motoristas idosos circulando nas ruas das cidades do país. **Dirigir é exercer a autonomia e independência de forma saudável até o fim da vida.**

Marcos Traad, diretor-geral do DETRAN-PR, declarou à imprensa que no Brasil "não existe uma idade limite que obrigue o motorista a parar de dirigir. Ele pode tirar ou renovar a carteira de Habilitação até quando apresentar, satisfatoriamente, as habilidades necessárias para conduzir um veículo".

---

## **Exigências**

A partir dos 65 anos, as regras para renovar a CNH ficam mais severas. Isso porque se entende que o envelhecimento leva à perda parcial da visão e diminuição dos reflexos e da capacidade de reagir e tomar decisões imediatas. Além da função visual, há a avaliação da audição, afetando o rendimento do condutor. Daí o período para renovação passar de cinco para três anos, de acordo com a validade do exame médico.

As limitações de saúde são outro agravante, o que leva à criação de regras exclusivas: "O limite pode ser abaixo de três anos para renovação e o idoso pode ter horários específicos para dirigir, somente antes do pôr-do-sol", explica o médico Rodrigo Cassimiro, ao G1 Sul de Minas. Muitos, a pedido da família, não dirigem em rodovias, apenas dentro da cidade. Nas ruas, é fácil encontrar idosos ao volante.

Evitar horários de maior fluxo, trechos longos e desconhecidos e não dirigir à noite, já que existe uma redução no campo visual, são as principais recomendações dos especialistas.

## **Renovação aos 101 anos**

Em Curitiba, o aposentado Laurindo Soares de Gouveia, de 101 anos e habilitado desde 1963, conseguiu recentemente renovar sua carteira nacional de Habilitação. Em seus 49 anos dirigindo, ele nunca teve multas registradas. O coordenador de Habilitação do Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR), Larson Orlando, declarou à imprensa local que "motoristas idosos como Gouveia são considerados mais cuidadosos e menos imprudentes".

Ele acrescenta que "A avaliação médica feita com ele tem o mesmo rigor exigido para os demais motoristas, ficando a critério médico eventuais restrições. A única diferença é o prazo de validade da CNH, que passa de cinco para três anos". Portanto, não é a idade avançada que faz alguém parar de dirigir, mas sim as limitações que algumas pessoas vão tendo ao longo dos anos.

## **4,7% dos motoristas no Estado**

Para dirigir por mais tempo é aconselhável que esteja acompanhado", afirma a geriatra. No Paraná, motoristas idosos representam 4,7% dos 4,5 milhões de condutores registrados, e a tendência é de que este percentual aumente nos próximos anos. Em Minas Gerais, dos 2,5 milhões de condutores habilitados, mais de dois milhões estão acima de 40 anos.

## **Referências**

### **Exigências para renovação da CNH aumentam para os idosos.**

**Fonte:** <http://g1.globo.com/mg/sul-de-minas/noticia/2012/10/exigencias-para-renovacao-da-cnh-aumentam-para-os-idosos.html>. Acesso em 01/10/2012

Homem de 101 anos renova carteira de motorista no Paraná. BOROS, Talita.

**Fonte:** <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/08/08/homem-de-101-anos-renova-carteira-de-motorista-no-parana-medicos-recomendam-cuidados.htm>. Acesso em 01/10/2012.

---

### **Paraná tem 219 mil motoristas com mais de 65 anos de idade (Agência de Notícias do Governo do Paraná – Agosto de 2012)**

Um levantamento do Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN), divulgado nesta terça-feira (07), revela que 219.439 motoristas com mais de 65 anos estão ativos e dirigindo no Estado. Eles representam 4,7% dos 4,5 milhões de condutores paranaenses registrados e a tendência é que este percentual aumente nos próximos anos.

“Com o aumento da expectativa e da qualidade de vida teremos mais motoristas experientes circulando. Vale lembrar que não existe uma idade limite que obrigue o motorista a parar de dirigir. Ele pode tirar ou renovar a carteira de Habilitação até quando apresentar, satisfatoriamente, as habilidades necessárias para conduzir um veículo”, explica o diretor-geral do DETRAN, Marcos Traad.

A maioria dos motoristas idosos (123.256 pessoas) tem Habilitação na categoria B, para automóveis de passeio. Cerca de 39 mil dirigem na categoria C, de caminhão, e 25 mil conduzem ônibus.

O processo de renovação da Habilitação destes motoristas é o mesmo que os demais condutores, independente da idade: é preciso passar pelo exame de aptidão física e mental, em uma clínica credenciada, e ser considerado apto pelo médico responsável. A única diferença é o prazo de validade da CNH, que passa de cinco para três anos, ou menos, conforme critério médico.

**CUIDADO** – Segundo o coordenador de Habilitação do DETRAN, Larson Orlando, o motorista idoso é considerado mais cuidadoso e menos imprudente. Exemplo de boa conduta, o aposentado Laurindo Soares de Gouvêa tem 101 anos, é habilitado desde 1963 e nunca teve multas registradas. Este mês ele renovou sua CNH para continuar dirigindo. “Dirigir é habilidade. É preciso ter cuidado, atenção e respeitar os demais”, ensina. Assim como fez o seu Laurindo, o processo de renovação da CNH pode ser iniciado pela internet. É necessário fazer um pré-cadastro site do DETRAN ([www.detrان.pr.gov.br](http://www.detrان.pr.gov.br)), pagar a taxa de R\$ 101,79 e comparecer a uma unidade de atendimento do DETRAN com a carteira de Habilitação. Um exame médico será agendado e após a finalização do processo, a nova CNH será enviada, pelos Correios, para a residência do motorista.

**Fonte:**

[http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=70207&tit=Para na-tem-219-mil-motoristas-com-mais-de-65-anos-de-idade](http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=70207&tit=Para+na+tem-219-mil-motoristas-com-mais-de-65-anos-de-idade)

---

**No Sul, uma lei estadual reduziu os valores de Renovação de CNH para motoristas idosos, já que eles precisam passar pelos exames com mais frequência. Vejam matéria abaixo, publicada no Jornal Zero Hora em abril/2013:**

**Condutores com mais de 65 anos vão pagar menos para renovar a Carteira Nacional de Habilitação**

A partir deste sábado, entra em vigor uma nova lei estadual que prevê a redução de 40% nos serviços de renovação de exames para condutores com mais de 65 anos.

O objetivo desta medida, conforme o Governo do Estado, é tornar o custo mais justo ao cidadão, já que o exame para renovação deve ser repetido pelo menos a cada três anos a partir desta idade.

As principais taxas que sofrem redução são o Exame de Aptidão Física e Mental, que passa de R\$ 49,82 para R\$ 29,89, a Abertura de Serviço de Renovação de CNH, reduzida de R\$ 68, 71 para R\$ 41,22 e a Expedição de CNH, que passa de R\$ 39, 99 para R\$ 23,39. No total, o custo da renovação passa de R\$ 157,52 para R\$ 94,50.

(...) Considerando a média no primeiro trimestre de quase 56 mil renovações por mês, a expectativa do governo é que mais de 10% dos condutores que renovam a CNH sejam beneficiados pela medida.

**Fonte:**

<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/transito/noticia/2013/04/condutores-com-mais-de-65-anos-vaopagar-menos-para-renovar-a-carteira-nacional-de-habilitacao-4119411.html>

### ANEXO III

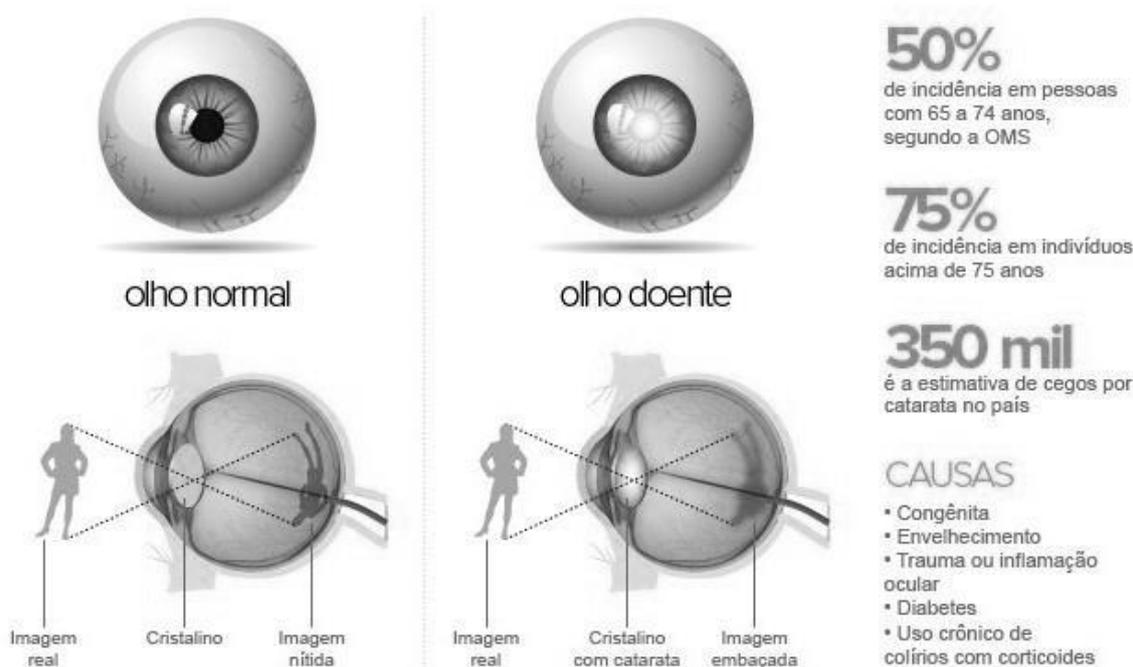
## Catarata e direção veicular: avaliação de condutores que aguardam cirurgia

### Cataract and vehicle driving: assessment of drivers who are waiting for cataract surgery

Por Revista ABRAMET

#### Foto do portal G1.com.br

#### Resumo



Objetivo: avaliar os condutores de veículos automotores que aguardam cirurgia de catarata e verificar suas condições em exercer a atividade de motorista de acordo com a legislação vigente. Métodos: avaliação oftalmológica da população diagnosticada com catarata que compareceu à Fundação Hilton Rocha em Belo Horizonte/Minas Gerais, entre outubro de 2011 e abril de 2012. Resultados e discussão: a amostra foi composta por 36 indivíduos, sendo 35 do sexo masculino e um do sexo feminino, com idade entre 56 e 76 anos. A acuidade visual, no melhor olho, variou de 0,80 a 0,33 com média de 0,49, sendo que 33,4% dos avaliados apresentaram AV CC no melhor olho, piores que 20/40. Segundo a legislação vigente, 75% dos indivíduos participantes da pesquisa não estariam aptos a conduzir veículos de acordo com a sua categoria de Habilitação. Os portadores de catarata com CNH vencidas apresentaram, em média, 12,25 meses aguardando cirurgia. Conclusões: a catarata constitui importante fator de

impacto na função visual de condutores acima de 60 anos e na população como um todo. Com o aumento da expectativa de vida, o número de motoristas em condições inaptas pra essa função se torna crescente, elevando, também, o risco de acidentes de trânsito. O presente estudo identificou grande parcela de indivíduos portadores de catarata e em condições desfavoráveis à condução de automotores. Revelou, ainda, a demora e as dificuldades em acesso ao procedimento cirúrgico por esta população. Palavras-chave: Acuidade visual; Catarata; Prevalência; Acidentes de trânsito.

## 1 Introdução

Catarata é um distúrbio ocular causado pela opacificação do cristalino, independentemente do seu efeito sobre a visão<sup>1</sup>. É a principal causa de cegueira tratável nos países em desenvolvimento, sendo responsável por 50% dos casos de baixa visual em indivíduos acima de 60 anos de idade e por quase 100% dos casos em indivíduos acima de 80 anos<sup>1,2</sup>. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), existem 161 milhões de deficientes visuais no mundo e a catarata é responsável por 47,8% de todos os casos<sup>3,4</sup>.

Apesar de potencialmente reversível, a partir de procedimento cirúrgico, cerca de 40% dos pacientes que necessitam de cirurgia de catarata no Brasil não estão sendo operados. A OMS recomenda uma taxa de 3000 cirurgias por ano por milhão de habitantes e, mesmo com a realização de campanhas e mutirões para cirurgias, estima-se que a cobertura cirúrgica de catarata seja de 61%<sup>7</sup>.

As dificuldades encontradas para acesso ao sistema de saúde, aliadas ao medo e insegurança dos portadores de catarata, dificultam a realização da cirurgia e tornam esta morbidade um problema de saúde pública e sendo necessários programas de prevenção e assistência à educação em saúde para controle da doença. A catarata pode ser classificada em congênita ou adquirida e, de acordo com sua localização, é mais frequentemente subdividida em: cortical, nuclear e subcapsular. Como fatores de risco para o desenvolvimento desta doença pode-se citar: tabagismo, medicamentos (esteróides), doenças metabólicas (diabetes mellitus, galactosemia, hipocalcemia, hipotireoidismo, nefropatias), trauma, radiação ultravioleta, doenças oculares (alta miopia, uveíte), cirurgias oculares prévias, infecções neonatais e fatores nutricionais.

O desenvolvimento de dificuldades visuais provocados pela catarata tende a interferir nas relações do indivíduo com o ambiente externo, dando origem a dificuldades psíquicas, sociais e econômicas. Estas dificuldades podem levar à diminuição da acuidade visual e, conseqüentemente, ao desenvolvimento de restrições ocupacionais, com perda da força de trabalho e diminuição da renda familiar. Em relação a sua progressão, inicialmente não há uma diminuição significativa da visão. Entretanto, em estágios mais avançados, apenas a cirurgia poderá propiciar ao paciente, condutor de um veículo automotor, os índices mínimos necessários para renovação da sua carteira de Habilitação.

Além da diminuição da acuidade visual, a opacificação cristaliniana pode levar à diminuição da sensibilidade ao contraste e redução do campo visual dos indivíduos acometidos. Estas alterações resultam em aumento do risco de acidentes mesmo quando presentes em apenas um olho. Estudos apontam que motoristas portadores de catarata têm risco aumentado de 2,5 vezes de se envolverem em acidentes de trânsito quando comparados com motoristas sem catarata. Em acréscimo, dificuldades para dirigir à noite ou ao entardecer, de estimar distâncias e de recuperação ao ofuscamento decrescem de 82% no pré-operatório para 5% no pós-operatório, nos pacientes que se submetem a cirurgia de catarata.

A Resolução 267/08 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece os índices mínimos exigidos de acuidade visual (AV) para motoristas e candidatos a condutores de veículos automotores, de acordo com a categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) pretendida. Para as categorias ACC, A e B é exigida acuidade visual maior ou igual a 20/40 (0,50) em cada olho ou maior ou igual a 20/30 (0,66) em um dos olhos com pelo menos percepção luminosa (PL) no outro. Para as categorias C, D e E, exige-se acuidade maior ou igual a 20/30 (0,66) em cada olho ou maior ou igual a 20/30 em um olho e maior ou igual a 20/40 no outro, com visão binocular de 20/25 (0,80).

Para os candidatos sem percepção luminosa (SPL) em um dos olhos, para as categorias ACC, A e B exige-se acuidade visual maior ou igual a 20/30 em um olho. Assim, para cada situação apresentada, há uma exigência quanto à capacidade do candidato de campo visual, visão cromática, noturna e ofuscamento. Desta forma, pacientes portadores de catarata que apresentarem erros de refração, com acuidade visual inferior aos limites exigidos para a categoria pretendida, deverão ser considerados inaptos temporários e apenas irão retornar após correção visual, não havendo tempo previsto e determinado para esse retorno<sup>14</sup>. A Resolução do CONTRAN nº 007/98 regulamenta exames médicos para a renovação da CNH de 5 em 5 anos até os 65 anos de idade. A partir desta idade, os exames são exigidos a cada 3 anos e o médico perito deve ser capaz de discernir sobre a capacidade do idoso em conduzir um veículo automotor com segurança. Neste contexto, o objetivo deste estudo foi avaliar oftalmologicamente os condutores de veículos automotores que aguardam cirurgia de catarata e verificar suas condições em exercer a atividade de motorista, de acordo com a legislação vigente.

Leandro Henrique Malta e Cunha 1  
Fernanda Moreira de Abreu e Silva 2  
Prof. Dr. Guilherme Durães Rabelo 3  
Prof. Dra. Fabiana Caetano Martins Silva 4

## 6.4. Curso de Reciclagem para Condutores Infratores

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Lei	Resolução CONTRAN	Resoluções Complementares
<b>9.503/97 - CTB</b>	168/04	169/05 182/05 285/08

#### LEI

##### 9.503/97 – CTB

Art. 261 - Suspensão do direito de dirigir/prazos, prevê a reciclagem, pontuação e devolução da CNH.

Art. 268 - Prevê/determina também a reciclagem aos infratores.

Art. 263 - Define os casos que ocorrerá a cassação do documento de Habilitação.

Art. 265 - As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de Habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266 - Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

#### RESOLUÇÃO

##### 168/04

**Resolução 168/2004** – Definição de Currículo do Curso, Carga Horária e prazos – Anexo II

#### RESOLUÇÕES COMPLEMENTARES

**169/05** - Define Regras para reabilitação

**182/2005** - Reforça a obrigatoriedade da reciclagem

**285/08** – Altera e complementa a respeito da base curricular os cursos para condutores infratores

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**PÓS-HABILITAÇÃO**

**TEMA: Curso de Reciclagem para Condutores Infratores**

**DATA: 29 de abril de 2014**

A Resolução 168/04 do CONTRAN prevê curso de reciclagem para condutor infrator, alterada pela resolução 285 de 2008 do CONTRAN onde diz que a carga horária é de 30h/a:

A estrutura curricular é de:

12 (doze) horas/aula de legislação de Trânsito,

8 (oito) horas/aula de Direção defensiva,

4 (quatro) horas/aula de Primeiros Socorros e

6 (seis) horas/aula de Relacionamento interpessoal.

O curso presencial é de 30 horas/aula que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas/aula e com frequência integral comprovada, sendo obrigatória a aplicação de prova.

<b>ESTRÁTÉGICO</b>			
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>		
O Curso de Reciclagem para Condutores Infratores define um momento de reavaliação e oportunidade para mudança de comportamento.	Custos para desenvolvimento dos conteúdos. Custos para formação dos profissionais do sistema.		
<b>GERENCIAL</b>			
<b>O que?</b>			
Rever a proposta pedagógica, objetivos e critérios para definição dos conteúdos, de forma que o condutor vise suas escolhas, consequências e responsabilidade em relação a sua segurança e de outros.			
<b>OPERACIONAL</b>			
<b>Como?</b>	<b>Quem?</b>	<b>Onde?</b>	<b>Quando?</b>
Criação de um programa que considere a pontuação (quantidade de pontos e por tipo de infrações cometidas) que subsidie a estruturação das formações.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAN CFP	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2015/2016</b>

**ANÁLISE GERENCIAL**

No que diz respeito aos Cursos de Reciclagem, avaliar a proposta pedagógica para que possa ser estruturada como uma formação que permita modificar as pessoas, por meio da aquisição de novas ressignificações sobre suas práticas cotidianas.

Ações a serem realizadas:

- Por meio dos dados do BINCO, criar um programa que considere a pontuação (quantidade de pontos e por tipo de infrações cometidas) que subsidie a estruturação das formações.
- Elaborar fichas técnicas para abordagem de temas nos cursos de reciclagem, de maneira que, ao ter conhecimento de sua turma, o instrutor possa escolher o programa e aulas que mais se adequem ao perfil do grupo.
- Rever a avaliação teórica e criar parâmetros para analisar a construção de conhecimentos em relação ao perfil do infrator.
- Indicar reciclagens práticas para condutores envolvidos em acidentes graves ou fatais independente da culpa ou dolo. Neste caso avaliar nova avaliação psicológica em função de possíveis mudanças comportamentais.

**CONCLUSÃO**

Em resumo, é preciso destacar que os cursos de reciclagem têm o desafio de mudar comportamentos e hábitos equivocados – tarefa nada fácil. Portanto, devem sensibilizar os condutores e atualizá-los, por meio do convencimento, com metodologia diferenciada, conteúdos específicos e condizentes com o perfil dos infratores para serem efetivamente bem sucedidos. A proposta pedagógica e metodológica deve ser totalmente (re) estruturada para considerar esse grupo totalmente diferenciado e a carga horária da reciclagem reavaliada.

Conseguir criar um programa de reciclagens que efetivamente atue no perfil do condutor configurará um imenso avanço na política de prevenção de acidentes no país. A ação é um complemento importante na composição dos novos referenciais propostos para a formação do condutor.

Neste sentido, a reciclagem torna-se uma nova oportunidade de aprendizagem e de avanço na formação do condutor, permitindo retomar conteúdos que terão verdadeiros significados para o condutor. O objetivo a ser perseguido deve estar centrado na avaliação do curso, de seus objetivos e do papel do aluno e do instrutor na construção do conhecimento.

## ANEXOS

### ANEXO I

#### Trabalhos Acadêmicos e Artigos Científicos

##### **Curso de Reciclagem para Condutores Infratores: punição ou oportunidade?**

(...) A partir dos argumentos e referenciais destacados, neste breve estudo, é possível afirmar que o curso de reciclagem para condutores infratores NÃO É UMA PUNIÇÃO (não deve ser visto como tal) e, sim, uma excelente OPORTUNIDADE de o DETRAN contribuir com a segurança do trânsito, contribuir com os interesses da sociedade (expressos no CTB) e, principalmente, salvar vidas. É uma OPORTUNIDADE do condutor infrator, que agora é mais maduro do que quando obteve sua primeira Habilitação, fazer uma autocrítica honesta de como está seu comportamento ao volante, como está seu grau de agressividade, de como ele tem zelado pela segurança do bem jurídico mais precioso (a vida).

Se um dia precisar frequentar um curso de reciclagem para condutores infratores, não encare com uma PUNIÇÃO, pense que algumas pessoas que hoje estão internadas nos hospitais ou numa cadeira de rodas, dariam qualquer coisa por esta OPORTUNIDADE. Pense nisso!

**RODRIGO KOZAKIEWICZ**, Especialista em Gestão e Direito de Trânsito pelo CEAT/SP e graduando em Direito, pela Faculdade Estácio de Curitiba. Gestor e educador de Trânsito e Transportes pela PUC/PR, com atuação como docente nos Cursos de Reciclagem para Condutores Infratores pelo DETRAN/PR e professor da Escola Superior de Polícia Civil do Paraná.

**Fonte:** [http://www.transitobr.com.br/downloads/curso\\_de\\_reciclagem\\_para\\_condutores\\_infratores\\_punicao\\_ou\\_oportunidade.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/curso_de_reciclagem_para_condutores_infratores_punicao_ou_oportunidade.pdf)

---

#### **Formar ou reciclar: reflexões sobre o curso de reciclagem para condutor infrator no Estado do Paraná, sob a ótica dos alunos**

##### **Resumo**

Discute-se o Curso de Reciclagem para Condutor Infrator, imposto como penalidade a ser

cumprida pelos condutores infratores de trânsito, à luz do Código de Trânsito Brasileiro e, em especial, das Resoluções nº 58, de 21 de maio de 1998; e 168, de 14 de dezembro de 2004 - CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), comparando dispositivos expressos por ambas e respectivas implicações pedagógicas. Entende-se que, ao se analisar o contexto em que se encontra a atual sociedade e a circunstância da insubmissão de muitas pessoas, faz-se providencial repensar se o curso de reciclagem proporciona ao cidadão um processo educativo ou tão só de reciclagem propriamente dita. O objetivo do trabalho é, assim, investigar se os mencionados cursos têm condições de formar os condutores infratores para que adotem uma nova atitude perante à sociedade em que vivem ou se, a partir de pressupostos teóricos do passado, promovem tão somente uma reciclagem desses mesmos condutores. Além das pesquisas legislativa e bibliográfica, buscaram-se elementos de análise junto aos alunos do curso. Os dados foram coletados no decorrer da realização do Curso de Reciclagem para Condutor Infrator na cidade de Curitiba, no Departamento Estadual de Trânsito do Paraná, em espaços físicos distintos; ou seja, em salas de aula, no Posto Central e no bairro do Tarumã, envolvendo as quatro primeiras turmas abertas para o posto central, e as cinco primeiras deste, totalizando 301 alunos inscritos. Os resultados obtidos demonstram que há necessidade de se redefinir os objetivos do curso e o papel dos alunos e do professor na construção do conhecimento.

BATAGINI\*, Marli Marlene de Souza – PUC-PR

marlibatagini@detran.pr.gov.br

VIEIRA\*\*, Alboni Marisa Dudeque Pianovski - PUCPR

alboni@alboni.com

**Fonte:**

**<http://www.pucpr.br/eventos/educere/educere2007/anaisEvento/arquivos/CI-160-05.pdf>**

---

**Tomada de Decisão, Impulsividade, Comportamento de Risco no Trânsito: um estudo comparativo entre motoristas infratores e não infratores da cidade de Porto Alegre**

Objetivo: Comparar as diferenças em uma amostra de motoristas infratores e não infratores da cidade de Porto Alegre no que tange a:

- a) Tomada de decisão;
- b) Componentes/indicadores de impulsividade; e
- c) Comportamento de risco no trânsito, baseando-se nas hipóteses previamente enunciadas.

**Graciela Pasa – UFRGS** - Mestrado Ciências Médicas - Psiquiatria (Projeto aprovado em Comitê de Ética do HCPA – GPPG N.11-0036)

**Fonte:** <http://www.cpad.org.br/site2/br/projetos/414-tomada-de-decisao-impulsividade-comportamento-de-risco-no-transito-um-estudo-comparativo-entre-motoristas-infratores-e-nao-infratores-da-cidade-de-porto-alegre>

---

### **A Percepção do Curso de Reciclagem na Visão do Motorista na Cidade de Curitiba**

A pesquisa objetivou conhecer a visão dos condutores do sistema trânsito, a partir de uma abordagem da psicologia sociohistórica, através de pesquisa qualitativa e quantitativa com 118 participantes motoristas que realizaram o curso oferecido pelo DETRAN-PR, que responderam a um questionário. Dos respondentes 75% homens entre 20 e 22 anos, 70% relatam que as aulas são de muita validade e 30% percebem que o curso apesar de ser punitivo contribuiu para uma nova forma de dirigir; 74% frequentaram o curso por somatório de pontos e ainda permaneceram dirigindo enquanto participavam do mesmo. A análise qualitativa afirma contradições expressas nos relatos nas categorias: a percepção do tempo como punição; o tempo como fator de esquecimento e o curso como lembrança; a consciência e a falta de consciência do papel social do motorista e a percepção da aprendizagem, a partir do curso de reciclagem. Os cursos produzem efeitos na ação de dirigir; no entanto, são transitórios, já que a grande maioria é reincidente. Neste contexto, é fundamental que as políticas públicas invistam em educação do trânsito, o que reflete uma das premissas da abordagem sociohistórica com respeito da modificação das pessoas através da aquisição de novas ressignificações sobre suas práticas cotidianas.

**Maria Sara Lima Dias**

**Fonte:** [seer.imed.edu.br/index.php/revistapsico/article/download/400/326](http://seer.imed.edu.br/index.php/revistapsico/article/download/400/326)

**ANEXO II****Código de Trânsito Brasileiro****Artigo 261 - Suspensão do direito de dirigir/prazos, prevê a reciclagem, pontuação e devolução da CNH**

A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, **pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos**, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

**Pontuação**

- § 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, **no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos**, conforme pontuação indicada no art. 259. (Redação dada pela Lei nº 12.547, de 2011)

**Devolução da CNH e Reciclagem**

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular, imediatamente **após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem**.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 12.547, de 2011)

**Art. 268 - Prevê/determina também a reciclagem aos infratores**

O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

- I - quando, sendo contumaz, for necessário a sua reeducação;
- II - quando suspenso do direito de dirigir;
- III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

**Outros artigos do CTB sobre o tema:**

### **Art. 263 - A cassação do documento de Habilitação dar-se-á:**

- I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
- II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos artigos 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
- III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de Habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à Habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

**Art. 265** - As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de Habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

**Art. 266.** Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

---

### **Lei 12.547/2011 - Altera o art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.**

Art. 1º O art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, **a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos**, conforme pontuação indicada no art. 259.

.....

§ 3º **A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente.**"  
(NR)

**Lei 12.619/2012** - Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação as Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997; 10.233, de 5 de junho de 2001; 11.079, de 30 de dezembro de 2004; e 12.023, de 27 de agosto de 2009; para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

---

**Resolução 168/2004 – Definição de Carga Horária – Anexo II**

Segue a redação dada pela Resolução 285/2008, do CONTRAN, que altera e complementa o referido anexo da 168.

O item 5 do anexo II citado acima, prevê carga horária de 30 horas/aula, dividida em 4 disciplinas (estrutura curricular)

- Legislação de Trânsito - 12 horas/aula
- Direção Defensiva - 8 horas/aula
- Noções de Primeiros Socorros - 4 horas/aula
- Relacionamento Interpessoal - 6 horas/aula.

A reciclagem tem como principal objetivo reeducar o condutor que tenha sofrido a penalidade de **suspensão**.

Os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro, conforme previsto no item 5.3 do anexo II da referida Resolução.

---

**Anexo II da Resolução 285****5. CURSO DE RECICLAGEM PARA CONDUTORES INFRATORES****5.1 CURSO TEÓRICO**

5.1.1 Carga Horária Total: 30 (trinta) horas/aula

5.1.2 Estrutura curricular

**5.1.2.1 Legislação de Trânsito: 12 (doze) horas/aula**

Determinações do CTB quanto à:

- Formação do condutor;
- Exigências para categorias de Habilitação em relação a veículo conduzido;
- Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade;
- Sinalização viária;
- Penalidades e crimes de trânsito;
- Direitos e deveres do cidadão;
- Normas de circulação e conduta.

Infrações e penalidades referentes à:

- Documentação do condutor e do veículo;
- Estacionamento, parada e circulação;

## **PÓS-HABILITAÇÃO**

- Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;
- Meio ambiente.

### 5.1.2.2 Direção defensiva: 8 (oito) horas/aula

- Conceito de direção defensiva – veículos de 2, 4 ou mais rodas;
- Condições adversas;
- Como evitar acidentes;
- Cuidados com os demais usuários da via;
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- Situações de risco.

### 5.1.2.3 Noções de Primeiros Socorros: 4 (quatro) horas/aula

- Sinalização do local do acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros
- Verificação das condições gerais da vítima;
- Cuidados com a vítima (o que não fazer).

### 5.1.2.4 Relacionamento Interpessoal: 6 (seis) horas/aula

- Comportamento solidário no trânsito;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito.

## 5.2 DISPOSIÇÕES GERAIS

- O curso será ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada, para condutores penalizados nos termos do art. 261, § 2º, e art. 268 do CTB;
- Este curso poderá ser realizado em duas modalidades:

- Em curso presencial com carga horária de 15 horas/aula, que poderá ser realizado de forma intensiva, com carga horária diária máxima de 10 horas/aula, ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição/entidade por ele credenciado, com frequência integral comprovada, dispensada a aplicação de prova;
- Em curso/estudo realizado à distância, validado por prova teórica de 30 questões de múltipla escolha, com aproveitamento mínimo de 70%, efetuado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada de forma que atenda os requisitos mínimos estabelecidos no anexo III desta Resolução;
- Os candidatos ao final do curso, serão submetidos a uma avaliação pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou instituição/entidade por ele credenciada, através de uma prova com, um mínimo de 30 questões, dos conteúdos ministrados;
- A aprovação se dará quando o condutor acertar no mínimo 70% das questões;
- O condutor aluno reprovado, uma primeira vez, poderá realizar nova avaliação após 5 (cinco) dias; e, se reprovado pela segunda vez poderá matricular-se para um novo curso, frequentando-o integralmente. Caso ainda não consiga resultado satisfatório, deverá receber atendimento individualizado, a fim de superar suas dificuldades.
- O certificado de realização do curso terá validade em todo o território nacional, devendo ser registrado no RENACH pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- Considera-se hora-aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

### 5.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA

- Por se tratar de condutores, que estão cumprindo penalidade por infrações de trânsito, os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro;
- Todos os conteúdos devem ser desenvolvidos em aulas dinâmicas, procurando o instrutor fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, oportunizando a reflexão e o desenvolvimento de valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções;
- A ênfase deve ser de revisão de conhecimentos e atitudes, valorizando a obediência à Lei, a necessidade de atenção e o desenvolvimento de habilidades.

### **Resolução 168/04**

Art. 42 - O condutor que tiver a CNH cassada poderá requerer sua reabilitação, após decorrido o prazo de dois anos da cassação. (redação dada pela Resolução no 169/05);

Art. 42A. A reabilitação de que trata o artigo anterior dar-se-á **após o condutor ser aprovado no curso de reciclagem** e nos exames necessários à obtenção de CNH da categoria que possuía, ou de categoria inferior, preservada a data da primeira Habilitação. (acrescentado pela Resolução no 169/05) (grifo nosso).

---

### **Resolução 169/05**

Artigo 41A - Para efeito desta Resolução, os dados requeridos para o processo de Habilitação e os constantes do RENACH são de propriedade do órgão máximo executivo de trânsito da União."

Artigo 42A - A reabilitação de que trata o artigo anterior dar-se-á após o condutor ser aprovado no curso de reciclagem e nos exames necessários à obtenção de CNH da categoria que possuía, ou de categoria inferior, preservada a data da primeira Habilitação."

Artigo 43A - O processo de Habilitação de candidato, que procedeu ao requerimento de sua abertura anterior à vigência desta norma, permanecerá ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal, pelo prazo de doze meses a partir da data de publicação desta resolução."

---

### **Resolução 182/2005 - reforça a obrigatoriedade da reciclagem**

Dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 20 - A CNH ficará apreendida e acostada aos autos e será devolvida ao infrator depois de cumprido o prazo de suspensão do direito de dirigir e **comprovada a realização do curso de reciclagem.** (grifo nosso)

Art. 21 - Decorridos dois anos da cassação da CNH, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à Habilitação, na forma estabelecida no § 2º do artigo 263 do CTB.

## **MATÉRIAS**

02/01/2014 - 19h20 Comissões - Constituição e Justiça - Atualizado em 02/01/2014 - 19h17

**Segurança no trânsito: projetos visam melhorar formação e reciclar motoristas**

Estão prontas para serem votadas na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) duas propostas que modificam o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no sentido de aprimorar a formação e estimular a reciclagem dos condutores em território nacional.

A primeira delas ([PLS 454/2012](#)) torna obrigatória a realização de aulas de direção veicular em vias públicas, durante a formação dos condutores. Segundo a autora, senadora Ana Amélia (PP-RS), é elevado o número de autoescolas que vem treinando seus aprendizes, especialmente os de motocicleta, em circuitos fechados, e isso precisa ser evitado. O texto modifica o CTB para que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) fixe carga horária mínima a ser exigida para a prática de direção em vias públicas durante o processo de aprendizagem.

Para Ana Amélia, embora seja natural que as primeiras aulas sejam administradas em percursos segregados até que os alunos estejam “no domínio de seus veículos”, não parece razoável que todo o treinamento ocorra fora das ruas e avenidas, já que é esse “o ambiente real em que os ex-aprendizes já habilitados irão conduzir”, especialmente os motociclistas, mas também quaisquer outros veículos leves ou pesados. O relator da proposta, senador Aníbal Diniz (PT-AC), deu parecer favorável.

Já o [PLS 45/2013](#) modifica o CTB para incluir a realização de visita a hospital público no conteúdo programático dos cursos de reciclagem. Pelo texto, os infratores obrigados a se submeter ao curso deverão visitar as clínicas de traumatologia dos hospitais públicos como parte da atualização.

O autor, senador Walter Pinheiro (PT-BA), propôs a medida, pois, na opinião dele, somente as multas de trânsito não têm mais surtido efeito para sensibilizar os condutores a não cometerem infrações. Para Pinheiro, a proposição “busca explorar possíveis reações desencadeadas em quem se exponha à rotina de uma unidade hospitalar de traumatologia”, para despertar nos condutores infratores “noções e valores acerca da importância da disciplina e da responsabilidade no trânsito”.

O relator, senador Jorge Viana (PT-AC), é favorável à proposta, por acreditar que “o conhecimento da realidade de uma clínica de traumatologia é uma das mais potentes experiências que podem induzir um ser humano a refletir acerca de suas atitudes no trânsito”. Entretanto, apresentou emenda para restringir essas visitas apenas aos condutores que representem o maior risco potencial, por considerar que os hospitais são ambientes controlados, e o acesso a tais instalações deve sempre ser restrito, tanto por questões de segurança, quanto por questões de contaminação.

Ambas as propostas são terminativas na comissão.

**Fonte:** <http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2014/01/02/seguranca-no-transito-projetos-visam-melhorar-formacao-e-reciclar-motoristas>

---

### **Projeto inclui visita a hospitais em curso de reciclagem de motoristas infratores**

Motoristas infratores podem ser obrigados a visitar vítimas de acidente de trânsito em hospitais públicos como parte do curso de reciclagem para os condutores de veículos. Um projeto de lei do Senado, apresentado na nesta quarta-feira (20), inclui a visita à clínica de traumatologia de hospitais públicos no conteúdo programático do curso.

O [PLS 45/2013](#), do senador Walter Pinheiro (PT-BA), altera o Código Brasileiro de Trânsito (CBT, [Lei 9.503/1997](#)) no artigo que cita os casos em que o motorista infrator deve fazer o curso de reciclagem. A proposta aguarda o recebimento de emendas na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

De acordo com o senador, o projeto surgiu de uma necessidade de conscientização dos condutores, que já estão insensíveis à aplicação de multas de trânsito.

“O número de infratores flagrados e multados cresceu tanto que o instituto da multa, de tão aplicado, já não surte mais o mesmo efeito. Na prática, pagar multa de trânsito tornou-se hoje, para muitos condutores, uma providência quase banal”, afirmou Pinheiro.

Para Walter Pinheiro, a experiência de visitar vítimas de acidente de trânsito pode atingir a consciência do motorista de forma mais eficaz.

“Tal experiência, ainda que de curta duração, pode contribuir para desenvolver, no motorista infrator forçado a visitar ambiente desse tipo, noções e valores acerca da importância da disciplina e da responsabilidade no trânsito”, acredita o senador.

Se for aprovado na CCJ, o projeto deve seguir direto para a Câmara, se não for apresentado recurso para votação no plenário do Senado.

**Fonte:** Agência Senado -  
<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2013/02/21/projeto-inclui-visita-a-hospitais-em-curso-de-reciclagem-de-motoristas-infratores>

O Projeto está: **29/11/2013-CCJ** - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

Situação: PRONTA PARA A PAUTA NA COMISSÃO

Ação: Recebido às 11h53 relatório do Senador Jorge Viana, com voto pela aprovação do Projeto com duas emendas que apresenta.

Matéria pronta para a Pauta na Comissão.

## 6.5. Adição e Mudança de Categoria

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Lei	Resolução CONTRAN	Resoluções Complementar es
<b>9.503/97 - CTB</b>	168/04	493/2014

#### LEI

**9.503/97 -CTB** – Código de Trânsito Brasileiro

#### RESOLUÇÃO

##### 168/04

Art. 6º - exige o exame de aptidão física e mental para adição ou mudança de categoria.

Art. 9º - Dita que a instrução de Prática será na forma do artigo 158 do CTB e em seu parágrafo único estabelece que para adição o condutor deverá cumprir as instruções previstas nos itens 2 ou 3 do Anexo II da 168.

Art. 13 - Estabelece, que para adição de categoria, há obrigação de fazer aulas práticas para só depois realizar exames.

O inciso III desde artigo diz que são no mínimo 15 horas/aulas em veículo da categoria na qual esteja sendo adicionada.

##### 493/14

Art. 13 – Estabelece que o candidato à obtenção da ACC, da CNH, adição ou mudança de categoria, somente poderá prestar exame de Prática de Direção Veicular depois de cumprir a carga horária de aulas práticas, que define nos itens I, II e III.

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**PÓS-HABILITAÇÃO**

**TEMA: Adição e Mudança de Categoria**

**DATA: 29 de abril de 2014**

A adição de categoria é a emissão de uma nova Carteira Nacional de Habilitação, **que tanto permitirá ao motociclista dirigir automóvel (adicionando a categoria "B"), quanto permitirá ao motorista dirigir motocicletas (adicionando a categoria "A").**

ESTRÁTÉGICO			
Por quê?		Quanto?	
A adição ou mudança de categoria representam a continuidade da formação do condutor e representam etapas progressivas ou complementares que concedem novas autorizações para condução veicular.		Custos para desenvolvimento dos conteúdos. Custos para formação dos profissionais do sistema.	
GERENCIAL			
O que?			
Rever as propostas pedagógicas, objetivos e critérios para definição dos conteúdos, de forma que as intervenções propostas na formação do condutor para adição e mudança de categoria permita construção progressiva de conhecimentos e adequações de comportamentos para as novas condições de condução.			
OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
Revisão dos critérios estabelecidos para adição e mudança de categoria de acordo com os objetivos estabelecidos nos Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação de Condutores	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN CONTRAN <b>Colaboradores:</b> CFP	<b>Âmbito Nacional</b>	<b>2015/2016</b>

**ANÁLISE GERENCIAL**

A análise das regras e critérios para mudança e adição de categoria deve ser realizada em conjunto com os estudos para a proposta de formação do condutor. A proposta pedagógica, objetivos e conteúdos para cada situação de adição ou mudança de categoria devem garantir que a formação avance de acordo com a complexidade e exigências.

Analisar os cursos com o objetivo de revisar, complementar e/ou aprofundar os parâmetros existentes.

Melhorar o resultado da aprendizagem dos cursos no processo de ensino-aprendizagem de forma que garanta ao condutor a formação em no mínimo três fases da tarefa de condução:

- 1) Recolha da informação
- 2) Tratamento da Informação
- 3) Ação: condução do veículo que será determinada por vários fatores (destreza, conhecimentos, fatores físicos, mentais, psicológicos etc.).

**A mudança de categoria permite obter a Habilitação numa categoria superior à atual.** O candidato não pode ter cometido infração gravíssima ou grave ou ser reincidente em infrações médias nos últimos 12 (doze) meses.

**ANEXOS**

**ANEXO I**

ADIÇÃO DE CATEGORIA	MUDANÇA DE CATEGORIA
<p>É a emissão de uma nova Carteira Nacional de Habilitação, <b>que tanto permitirá ao motociclista dirigir automóvel (adicionando a categoria "B"), quanto permitirá ao motorista dirigir motocicletas (adicionando a categoria "A").</b></p>	<p><b>Obter a Habilitação numa categoria superior à atual.</b> O candidato não pode ter cometido infração gravíssima ou grave ou ser reincidente em infrações médias nos últimos 12 (doze) meses.</p>
<p><b>DOCUMENTAÇÃO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Original do documento de identificação;</li> <li>• Original da CNH;</li> <li>• Original da taxa paga;</li> <li>• Se o cliente mudou de endereço recentemente, terá de levar original e cópia do comprovante de residência.</li> </ul>	<p><b>DOCUMENTAÇÃO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Original do documento de identificação;</li> <li>• Original da CNH;</li> <li>• Original do Duda pago;</li> <li>• Se o cliente mudou de endereço recentemente, terá de levar cópia do comprovante de residência ou fazer declaração sobre a mudança.</li> </ul>
<p><b>EXAMES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exame médico;</li> <li>• Exame psicológico (realizado nos casos em que o cliente opte pela opção de exercer atividade remunerada);</li> <li>• Prova de atualização, quando necessário;</li> </ul> <p>Exame de direção.</p>	<p><b>EXAMES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exame médico;</li> <li>• Exame psicológico (realizado nos casos em que o cliente opte pela opção de exercer atividade remunerada);</li> <li>• Prova de Atualização quando necessário;</li> </ul> <p>Exame de direção.</p>

<p><b>PROCEDIMENTOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar a(s) taxa(s) de serviço.</li> <li>• Agendar a entrega da documentação num dos postos do DETRAN.</li> <li>• Comparecer ao posto no dia marcado, com a documentação necessária.</li> <li>• Marcar os exames médicos em clínica credenciada.</li> <li>• Comparecer a clinica para fazer os exames.</li> <li>• Matricular-se para ter aulas práticas num Centro de Formação de Condutores</li> <li>• O CFC marcará o teste de direção</li> <li>• Fazer o teste prático de direção</li> </ul>	<p><b>PROCEDIMENTOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar a(s) taxa(s) de serviço.</li> <li>• Agendar a entrega da documentação num dos postos do DETRAN.</li> <li>• Comparecer ao posto no dia marcado, com a documentação necessária.</li> <li>• Marcar os exames médicos em clínica credenciada.</li> <li>• Comparecer a clinica para fazer os exames.</li> <li>• Matricular-se para ter aulas práticas num Centro de Formação de Condutores</li> <li>• O CFC marcará o teste de direção</li> <li>• Fazer o teste prático de direção</li> </ul>
---	---

<b>Categoria</b>	<b>Especificação</b>	<b>Exigências para Adição</b>	<b>Exigências Mudança</b>
<b>"A"</b>	Condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral. Ex.: Motocicleta, Ciclomotor, Motoneta ou Triciclo.	Ser habilitado na categoria B, C, D ou E, realizar exames de sanidade física e mental em clínica credenciada junto ao DETRAN, se quiser acrescentar a categoria A;	
<b>"B"</b>	Condutor de veículos, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas ou cuja lotação não exceda a 08 (oito) lugares, excluído o do motorista; contemplando a	Se a pessoa já for habilitada com CNH A, realizar todo processo de formação	

## PÓS-HABILITAÇÃO

	<p>combinação de unidade acoplada reboque, desde que a soma dos dois não ultrapasse 3500 KG. Ex.: Automóvel, caminhonete, camioneta, utilitário.</p>	<p>(exames, avaliação psicológica, curso e exames teóricos e práticos) para adicionar a CNH B.</p>	
"C"	<p>Condutor de veículos, utilizados em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação.</p> <p>Combinação de veículos em que a unidade acoplada, reboque, não exceda a 6.000 kg. Todos os veículos abrangidos pela categoria "B". Ex: Caminhão.</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estar habilitado há, no mínimo, um ano na categoria "B";</li> <li>2. Realizar exames clínicos;</li> <li>3. Não ter cometido nenhuma infração gravíssima, grave ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.</li> </ol>
"D"	<p>Condutor de veículos, utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a 08 passageiros, excluindo o motorista.</p> <p>Todos os veículos abrangidos nas categorias "B" e "C". Ex: Microônibus, Ônibus.</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Idade igual ou superior a 21 anos;</li> <li>2. Estar habilitado há, no mínimo, dois anos na categoria "B" ou no mínimo há um ano na categoria "C";</li> <li>3. Não ter cometido nenhuma infração gravíssima, grave ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.</li> </ol>

<p><b>"E"</b></p>	<p>Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi reboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.</p> <p>Condutor de combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.</p> <p>Ex.: Ônibus Articulado, Ônibus Biarticulado, veículo com dois reboques acoplados.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Idade igual ou superior a 21 anos;</li> <li>2. Estar habilitado há, no mínimo, um ano na categoria "C" ou estar habilitado na categoria D;</li> <li>3. Não ter cometido nenhuma infração gravíssima, grave ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Idade igual ou superior a 21 anos;</li> <li>2. Estar habilitado há, no mínimo, um ano na categoria "C" ou estar habilitado na categoria D</li> <li>3. Não ter cometido nenhuma infração gravíssima, grave ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.</li> </ol>
<p><b>"ACC"</b></p>	<p>Condutor de veículos de duas ou três rodas com potência até 50 cilindradas. Ex: Ciclomotores. A Resolução CONTRAN nº 315/2008 estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores. Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro kilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo condutor, passageiro e carga, não exceda 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse</p>		

## PÓS-HABILITAÇÃO

	50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.		
<b>MOTOR-CASA</b>	Até 6 toneladas categoria B, acima de 6 toneladas categoria C, caso o motor-casa tenha acima de 8 passageiros excluindo o motorista, categoria D.		

**ANEXO II**

O anexo II da **RESOLUÇÃO 168** apresenta a estrutura curricular, abordagem didático-pedagógica e carga horária, da seguinte forma:

**3. CURSO PARA ADIÇÃO DE CATEGORIA****3.1. CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR**

3.1.1 Carga Horária Mínima: 15 (quinze) horas aula, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno. (Alterado pela Resolução Contran 347/2010)

**3.1.2 Estrutura curricular**

- O veículo que está sendo aditado: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas;
- Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observação da sinalização;
- No caso de prática de direção / para veículos de duas rodas, a instrução deve ser preliminarmente em circuito fechado de treinamento específico até o pleno domínio do veículo;

**3.2 DISPOSIÇÕES GERAIS**

- Considera-se hora aula o período igual a 50(cinquenta) minutos.

**3.3 ABORDAGEM DIDÁTICO-PEDAGÓGICA**

- Os conteúdos devem ser relacionados à realidade do trânsito, procurando desenvolver valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções.
- Nas aulas de prática de direção veicular, o instrutor deve realizar acompanhamento e avaliação direta, corrigindo possíveis desvios, salientando a responsabilidade do condutor na segurança do trânsito.

---

**493/14**

“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 4 (quatro) no período noturno;
- II – obtenção da CNH na categoria “A”: mínimo de 20 (vinte) horas/aula, das quais 4 (quatro) no período noturno;

## PÓS-HABILITAÇÃO

III – adição da CNH na categoria “A”: mínimo de 15 (quinze) horas/aula, das quais 3h/aula (três) no período noturno;

### 3. CURSO PARA ADIÇÃO DE CATEGORIA

#### 3.1 CURSO DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR

3.1.1 Carga Horária Mínima: 20 (vinte) horas/aula para a categoria “B” e 15 (quinze) horas/aula para a categoria “A”, sendo que 20% (vinte por cento) destas deverão ser ministradas no período noturno. (...)’ (NR)

## 6.6. Cursos Especializados para Condutores de Veículos

### Estudo Analítico

Embasamento legal consultado:

Lei	Resolução CONTRAN	Resoluções Complementares
<b>9.503/97</b> <b>12.009/09</b> <b>12.619/12</b>	168/04	285/08 356/10 409/12 410/12 413/12 484/14

### LEIS

**CTB – Lei 9.503, de 23/09/1997** – trata da atuação do motorista profissional no Capítulo IIIA, nos artigos 67 A e 67D, seguindo o disposto na Lei 12.619/2012, que fixa o período/tempo máximo de condução do veículo por 4 horas ininterruptas, com intervalo de 30 minutos de descanso.

Da mesma forma, normatiza a condução de veículos escolares e motofrete.

#### **Condução de escolares – tema tratado no capítulo XIII, a partir do artigo 136 com destaque para o artigo 138, abaixo:**

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos: I - ter idade superior a vinte e um anos; II - ser habilitado na categoria D; (...) V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

#### **Motofrete – tema tratado no capítulo XIII A, a partir do artigo 139 A até o 139B.**

##### ▪ **Legislação Complementar:**

**Lei 12.619, de 30 de abril de 2012:** Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997; 10.233, de 5 de junho de 2001; 11.079, de 30 de dezembro de 2004; e 12.023, de 27 de agosto de 2009; para regular e disciplinar a jornada

## PÓS-HABILITAÇÃO

de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

**Lei 12.009/2009, de 29 de julho de 2009:** Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

## RESOLUÇÕES

### **Resolução 168/04 – Trata no artigo 33 sobre os cursos especializados:**

Art. 33 Os cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de carga indivisível, de emergência e de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

**Resolução 285/08** - Altera e complementa o **Anexo II da Resolução nº 168**, de 14 de dezembro de 2004, do CONTRAN, que trata dos cursos para Habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências, **especificando o conteúdo, carga horária e cursos para cada categoria.**

**Resolução 356/10**- Estabelece os requisitos para o exercício das atividades de motofrete e mototaxi, como idade mínima e tempo mínimo de Habilitação, entre outros, bem como, define quais equipamentos obrigatórios e suas padronizações.

**Resolução 409/12** - Altera dispositivos da resolução nº 168, incluindo nestes cursos **os motofretistas, bem como, trata da necessidade de homologação dos cursos à distância pelo Denatran.**

**Resolução 410/12** - Instituiu o curso especializado obrigatório destinado a motofretista e mototaxista, estabeleceu normas como carga horária e grade curricular e disposições gerais, com detalhamento em seus anexos.

**Resolução 413/12** – Alterou a 168 e mudanças dadas pela 409/12, tratando dos cursos especializados, incluindo motofretistas e o Anexo III – que trata da documentação para a homologação dos cursos à distância.

**Resolução 484/14** – Regulamentou a obrigação da realização do curso especializado para condutores de veículos de transporte de carga indivisível, complementando o item 6.5 do Anexo II da Resolução 168/04.

Da mesma forma, criou e regulamentou a obrigação da realização do curso especializado os condutores de guindastes móveis que podem transitar na via.

Estabeleceu ainda, a possibilidade do aproveitamento de matérias para quem fez curso MOPP e alterou o prazo para fazer o curso, antes era até abril deste ano, mas agora é para junho de 2015.

**RELATÓRIO GERENCIAL**

**Pós-Habilitação**

**TEMA: Cursos Especializados para Condutores de Veículos**

**DATA: 29 de abril de 2014**

Os cursos especializados são destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir:

- Veículo de transporte coletivo de passageiros,
- Escolares,
- Produtos perigosos,
- Carga indivisível,
- Emergência
- Transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

**Resolução 285/08** - Altera e complementa o **Anexo II da Resolução nº 168**, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para Habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências, **especificando o conteúdo, carga horária e cursos para cada categoria.**

<b>ESTRATÉGICO</b>	
<b>Por quê?</b>	<b>Quanto?</b>
O processo pedagógico e o conteúdo dos cursos especializados devem garantir formação necessária para a especialidade de sua área de atuação.	Custos para o desenvolvimento dos conteúdos.  Custos para a atualização dos profissionais que atuam nos cursos especializados.
<b>GERENCIAL</b>	
<b>O quê?</b>	
Avaliar o objetivo dos cursos, revisar os conteúdos e elaborar um referencial curricular teórico e prático sobre as principais necessidades de cada um dos cursos.	

OPERACIONAL			
Como?	Quem?	Onde?	Quando?
Revisão de conteúdos, processo pedagógico e cargas horárias, considerando a especificidade de cada um dos cursos especializados.	<b>Responsáveis:</b> DENATRAN <b>Colaboradores</b> : Sistema S CFM CFP ABRAMET	Âmbito Nacional	2016/2017

### ANÁLISE GERENCIAL

Os cursos para veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de carga indivisível, de emergência e de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista) devem ser revistos considerando as reflexões realizadas para a formação do condutor. Abaixo, algumas considerações sobre a análise que deve ser realizada:

- Revisar o conteúdo e carga horária de cada curso especializado, avaliando melhor as finalidades de cada atividade a ser desenvolvida pelo condutor, de acordo com a categoria desejada. Atualmente, os conteúdos são repetitivos (exceto para cargas perigosas e indivisíveis e de emergência).
- Avaliar a necessidade de incluir teste de aptidão específico para cada atividade e ou exame médico para confirmação de condição ideal.
- Rever a programação dos cursos, que prevê atualização a cada cinco anos, que consta na legislação que os conteúdos serão aqueles retomados no curso inicial e com algumas atualizações. Tudo fixado numa carga horária de 16 horas, para todas as categorias (transporte coletivo, escolares, motofretista, MOPP, Carga Indivisível, Condutores de Emergência).
- Incluir temática com abordagem da segurança: propor inclusão da temática segurança nos conteúdos dos cursos para transporte de carga, uma vez que, atualmente, é uma grande preocupação a questão dos assaltos a cargas.
- Reforçar para o transporte escolar – conteúdos de primeiros socorros.

### FATORES A SEREM DISCUTIDOS E CONSIDERADOS

**1)** Mudanças na estrutura curricular dos cursos, carga horária ou outras exigências em relação aos cursos especializados geram impactos diretamente relacionados a fatores econômicos, como por exemplo, o tempo que o condutor ficará afastado das atividades sem remuneração para a adequação a novas exigências. Este fator deve ser considerado

uma vez que influenciam as discussões e decisões em relação às intervenções necessárias;

**2)** O tratamento dos conteúdos e estrutura curricular dos cursos deve pressupor a participação e a consideração das especificidades das instituições que os realizam;

**3)** Fatores econômicos e entidades de classe influenciam diretamente as decisões tomadas em relação a estes temas. Devem ser aliados.

### **CONCLUSÃO**

Conteúdos, metodologia e carga horária dos cursos especializados para as diversas categorias devem ser avaliados e revistos considerando o proposto no processo de qualificação da formação dos novos condutores. É preciso verificar a adequação de cada curso com sua finalidade ou a finalidade da atividade que o condutor vai exercer, estudar a necessidade de aptidões físicas para cada curso, avaliar o período de atualização, e ainda verificar a necessidade de inclusão de novas temáticas que possam ampliar a segurança dos diversos condutores, avaliando o que é preciso ser reforçado de forma específica para cada segmento.

Deve-se considerar o tempo e investimentos necessários para a intervenção nas estruturas dos cursos.

**ANEXOS****ANEXO I****TRABALHOS ACADÊMICOS E ARTIGOS CIENTÍFICOS**

Artigo: O FATOR HUMANO DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS: MOTIVOS E POSSÍVEIS SOLUÇÕES LEVANTADOS EM UM GRUPO FOCADO

Giovani Bottesini e Christine Tessele odari

Laboratório de Sistemas de Transportes - LASTRAN

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Este artigo apresenta os resultados de uma pesquisa qualitativa, utilizando a técnica de Grupos Focados, sobre possíveis motivações que levam os motoristas a cometerem infrações de trânsito e medidas que possam coibi-las. A pesquisa reuniu motoristas, agentes de fiscalização, operadores e especialistas envolvidos com o tema "acidentes de trânsito em rodovias/no meio urbano"

**Fonte:**

[http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/engenharia/1\\_348\\_A\\_C.pdf](http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/engenharia/1_348_A_C.pdf)

---

Pesquisa: MELHORIA DA QUALIDADE NO ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO PORTADORES DE DEFICIÊNCIAS E MOBILIDADE REDUZIDA (PPD's)

Adelita Barbosa Lemos, Gontran Gifoni Neto, Maria de Fátima Albuquerque Lira e Viviane Fernandes Heredia

Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S/A – Ettusa/Fortaleza

Trabalho que tem por objetivo propor um programa de qualificação para os profissionais que atuam no transporte público de passageiros de Fortaleza, na prestação de um serviço de qualidade a todos os cidadãos que utilizam o sistema de transporte público e, sobretudo, às pessoas portadoras de deficiência e de mobilidade reduzida.

**Fonte:**

<http://www.etufor.ce.gov.br/pdfs/Melhoria%20da%20qualidade%20no%20atendimento%20aos%20usu%20E1rios%20de%20transporte%20coletivo%20PPD%27s%20 ANTP 2001.art.pdf>

---

ACIDENTE DE TRANSPORTE DE CARGA DE PRODUTO PERIGOSO EM RODOVIA TENDO COMO CAUSA PRINCIPAL O MOTORISTA/CONDUTOR

---

## PÓS-HABILITAÇÃO

Monografia apresentada para obtenção do título de Especialista no Curso de Pós Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, Departamento de Construção Civil, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, UTFPR.

Autor: EDSON ELI DE ASSUMPCÃO

O trabalho tem como objetivo a análise das causas de acidente de carga de produto perigoso em rodovia tendo como causa principal o motorista/conductor. Associados ao fator humano, estão outros, não menos importantes, como as condições das estradas, o veículo/equipamento, a carga/produto, a fiscalização/legislação que regulamenta o transporte destas cargas. Estabeleceu-se um método, através de uma pesquisa realizada com um grupo de motoristas de caminhão que transportam produto perigoso com origem na região metropolitana de Curitiba. O objetivo da pesquisa é fazer um levantamento de informações sobre o que pensa o motorista sobre esse assunto.

**Fonte:**

[http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/1529/1/CT\\_CEST\\_XXV\\_2012\\_06.pdf](http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/1529/1/CT_CEST_XXV_2012_06.pdf)

---

## SEGURANÇA NO TRÂNSITO DE MOTOCICLISTAS: O PROCESSO DE APRENDIZAGEM X A REALIDADE NAS VIAS PÚBLICAS

Monografia apresentada ao curso de Especialização em Transportes e Trânsito do Programa de Pós-Graduação Lato Sensu do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - CEFET/MG, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista.

Autor: BETÂNIA DE FÁTIMA FERNANDES

Belo Horizonte 2008

O objetivo geral deste estudo é identificar se o ambiente interno das pistas dos centros de pilotagem dos Centros de Formação de Condutores garante aos futuros motociclistas a segurança necessária para a condução em via pública. A metodologia aplicada se constitui em uma pesquisa de campo baseada em aplicação de um roteiro de entrevista, observações, análise de conteúdo, por meio de pesquisas em internet e referencial bibliográfico.

**Fonte:**

<http://www.der.mg.gov.br/images/TrabalhosAcademicos/betania%20de%20fatima%20fernandes%20monografia.pdf>

**ANEXO II****LEGISLAÇÃO**

**CTB - Lei 9.503, de 23/09/1997** – trata da atuação do motorista profissional no Capítulo IIIA, nos artigos 67 A e 67 D, seguindo o disposto na Lei 12.619/2012, que fixa período/tempo máximo de condução do veículo por 4 horas ininterruptas, com intervalo de 30 minutos de descanso.

**Condução de escolares – tema tratado no Capítulo XIII, a partir do artigo 136 com destaque para o artigo 138, abaixo:**

Art. 138 - O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos: I - ter idade superior a vinte e um anos; II - ser habilitado na categoria D; (...) V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

**Motofreterete – tema tratado no Capítulo XIII A, a partir do artigo 139 A até o 139B.**

**Resolução 168/04 – Trata no artigo 33 sobre os cursos especializados:**

Art. 33 - Os cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de carga indivisível, de emergência e de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

§1º Os cursos especializados serão ministrados:

- a) pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito do Estados e do Distrito Federal;
- b) por instituições vinculadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão de Obra.

§2º As instituições em funcionamento, vinculadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão de Obra, credenciadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, deverão ser recadastradas em até 180 (cento e oitenta) dias da data da publicação desta Resolução, com posterior renovação a cada dois anos.

§3º Os conteúdos e regulamentação dos cursos especializados constam dos anexos desta resolução.

§4º O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal registrará no RENACH, em campo específico da CNH, a aprovação nos cursos

## PÓS-HABILITAÇÃO

especializados, conforme codificação a ser definida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 5º As entidades que, quando da publicação da Resolução nº. 168/04, se encontravam credenciadas para ministrar exclusivamente cursos especializados, para continuidade do exercício de suas atividades, deverão efetuar recadastramento, renovando-o a cada dois anos. (Acrescentado pela Resolução Contran 222/2007)

§6º O curso especializado de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas, poderá ser ministrado por instituições ou entidades públicas ou privadas e centros de formação de condutores.

§7º As instituições ou entidades públicas ou privadas e centros de formação de condutores que desejarem realizar o curso à distância deverão ter seus cursos homologados pelo Denatran, adotando-se os mesmos requisitos estabelecidos no anexo III desta Resolução.

§8º São reconhecidos os cursos especializados, inclusive na modalidade ensino à distância, ministrados pelos órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares para os seus integrantes, não se aplicando neste caso o previsto na Resolução CONTRAN nº 358/2010.”

§9º As instituições ou entidades públicas ou privadas e os centros de formação de condutores que já tenham obtido anteriormente junto ao Denatran suas respectivas homologações para os cursos de renovação e/ou reciclagem de condutores na forma do anexo III e/ou IV da Resolução 168/2004 deverão apenas atualizar os respectivos conteúdos à grade curricular específica para os cursos especializados obrigatórios de que trata o caput deste artigo.”

### **Detalhamento dos Anexos III e IV da Resolução 168:**

#### **6 CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS**

##### **I – DOS FINS**

Estes cursos têm a finalidade de aperfeiçoar, instruir, qualificar e atualizar condutores, habilitando-os à condução de veículos de:

- a) transporte coletivo de passageiros;
- b) transporte de escolares;
- c) transporte de produtos perigosos;
- d) emergência;
- e) transporte de carga indivisível e outras, objeto de regulamentação específica pelo CONTRAN.

Para atingir seus fins, estes cursos devem dar condições ao condutor de:

- Permanecer atento ao que acontece dentro do veículo e fora dele;
- Agir de forma adequada e correta no caso de eventualidades, sabendo tomar iniciativas quando necessário;
- Relacionar-se, harmoniosamente, com usuários por ele transportados, pedestres e outros condutores;
- Proporcionar segurança aos usuários e a si próprio;
- Conhecer e aplicar preceitos de segurança e comportamentos preventivos, em conformidade com o tipo de transporte e/ou veículo;
- Conhecer, observar e aplicar disposições contidas no CTB, na legislação de trânsito e legislação específica sobre o transporte especializado para o qual está se habilitando;
- Realizar o transporte com segurança de maneira a preservar a integridade física do passageiro, do condutor, da carga, do veículo e do meio ambiente.
- Conhecer e aplicar os preceitos de segurança adquiridos durante os cursos ou atualização, fazendo uso de comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvidos para cada tipo de transporte, e para cada uma das classes de produtos ou cargas perigosas.

## II – DA ORGANIZAÇÃO

- A organização administrativo-pedagógica dos cursos para condutores especializados será estabelecida em consonância com a presente Resolução, pelas Instituições listadas no parágrafo 1º do Art. 33, desta Resolução, cadastrados pelo órgão ou entidade executivo de Trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

## III – DA REGÊNCIA

- As disciplinas dos cursos para condutores especializados serão ministradas por pessoas habilitadas em cursos de instrutores de trânsito, realizados por / órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ou instituição por ele credenciada e que tenham realizado, com aprovação, os cursos especiais que vier a ministrar.
- A qualificação de professor para formação de instrutor de curso especializado será feita por disciplina e será regulamentada em portaria do DENATRAN – órgão máximo executivo de trânsito da União, devendo ser profissional de nível superior tendo comprovada experiência a respeito da disciplina.

## IV – DO REGIME DE FUNCIONAMENTO

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Cada curso especializado será constituído de 50 (cinquenta) horas-aula;
- O curso poderá desenvolver-se na modalidade de ensino à distância, através de apostilas atualizadas e outros recursos tecnológicos, não podendo exceder a 20% do total da carga horária prevista para cada curso;
- A carga horária presencial diária será organizada de forma a atender as peculiaridades e necessidades da clientela, não podendo exceder, em regime intensivo, 10 horas-aula por dia;
- O número máximo de alunos, por turma, deverá ser de 25 alunos;
- Considera-se hora-aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

## V – DO APROVEITAMENTO DE ESTUDOS

- Poderá ser feito o aproveitamento de estudos de conteúdos que o condutor tiver realizado em outro curso especializado, devendo para tal, a Instituição oferecer um módulo, de no mínimo 15 (quinze) horas-aula, de adequação da abordagem dos conteúdos para a especificidade do novo curso pretendido.

## VI – DA AVALIAÇÃO

- Ao final de cada módulo, será realizada, pelas instituições que ministram os cursos uma prova com 20 questões de múltipla escolha sobre os assuntos trabalhados;
- Será considerado aprovado no curso, o condutor que acertar, no mínimo, 70% das questões da prova de cada módulo;
- O condutor reprovado ao final do módulo deverá realizar nova prova a qualquer momento, sem prejuízo da continuidade do curso. Caso ainda não consiga resultado satisfatório deverá receber atendimento individualizado, a fim de superar suas dificuldades;
- Nos cursos de atualização, a avaliação será feita através de observação direta e constante do desempenho dos condutores, demonstrado durante as aulas; devendo o instrutor interagir com os mesmos reforçando e/ou corrigindo respostas e colocações;
- As instituições que ministrarem cursos especializados deverão manter em arquivo, durante 5 (cinco) anos, os registros dos alunos com o resultado do seu desempenho.

## VII – DA CERTIFICAÇÃO

- Os condutores aprovados no curso especializado e os que realizarem a atualização exigida terão os dados correspondentes registrados em seu cadastro

pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, informando-os no campo "observações" da CNH;

- Os certificados deverão conter, no mínimo, os seguintes dados:
- Nome completo do condutor,
- Número do registro RENACH e categoria de Habilitação do condutor;
- Validade e data de conclusão do curso;
- Assinatura do diretor da entidade ou instituição, e validação do DETRAN quando for o caso;
- No verso, deverão constar as disciplinas, a carga horária, o instrutor e o aproveitamento do condutor.
- O modelo dos certificados será elaborado e divulgado em portaria pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

#### VIII- DA VALIDADE

- Os cursos especializados têm validade de / 5 (cinco) anos, quando os condutores deverão realizar a atualização dos respectivos cursos, devendo os mesmos coincidir com a validade do exame de sanidade física e mental do condutor, constantes de sua CNH;
- A fim de se compatibilizar os prazos dos atuais cursos e exames de sanidade física e mental, sem que haja ônus para o cidadão, os cursos já realizados, antes da publicação desta resolução, terão sua validade estendida até a data limite da segunda renovação da CNH;
- Na renovação do exame de sanidade física e mental, o condutor especializado deverá apresentar comprovante de que realizou o curso de atualização no qual está habilitado, registrando os dados no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- O condutor que não apresentar comprovante de que realizou o curso de atualização no qual está habilitado quando da renovação da CNH, terá automaticamente suprimida a informação correspondente;
- Os cursos de atualização terão uma carga horária mínima de 15(quinze) horas-aula, sobre as disciplinas dos cursos especializados, abordando preferencialmente, as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, dos módulos específicos de cada curso.

#### IX – DISPOSIÇÕES GERAIS

- Considera-se hora-aula o período de 50 (cinquenta) minutos.

## **6.1 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS**

### 6.1.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula.

#### 6.1.2 Requisitos para matrícula:

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado, no mínimo, na categoria "D";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

#### 6.1.3 Estrutura Curricular

##### 6.1.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas-aula

Determinações do CTB quanto à:

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada, conduta e circulação.
- Legislação específica sobre transporte de passageiros
- Responsabilidades do condutor do veículo de transporte coletivo de passageiros.

##### 6.1.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;

- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.

- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

#### 6.1.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros,

Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas-aula

Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito:

- Sinalização do local do acidente;

- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;

- Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito;

- Cuidados com a vítima (o que não fazer);

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;

- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;

- Emissão de gases;

- Emissão de partículas (fumaça);

- Emissão sonora;

- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;

- O indivíduo, o grupo e a sociedade;

- Relacionamento interpessoal;

- O indivíduo como cidadão;

- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

#### 6.1.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas-aula

- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de passageiros;

- Comportamento solidário no trânsito;

- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;

- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;

- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;

- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias diversas, outras condições);

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Características das faixas etárias dos usuários mais comuns de transporte coletivo de passageiros.

### **6.2 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR**

#### 6.2.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula

##### 6.2.2 Requisitos para Matrícula:

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado, no mínimo, na categoria D;
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

##### 6.2.3 Estrutura Curricular

###### 6.2.3.1 Módulo I - Legislação de Trânsito – 10 (dez) horas-aula

Determinações do CTB quanto à:

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada e circulação.
- Legislação específica sobre transporte de escolares
- Normatização local para condução de veículos de transporte de escolares;
- Responsabilidades do condutor do veículo de transporte de escolares.

###### 6.2.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
  - Como ultrapassar e ser ultrapassado;
  - O acidente de difícil identificação da causa;
  - Como evitar acidentes com outros veículos;
  - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
  - A importância de ver e ser visto;
-

- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

#### 6.2.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas-aula

- Primeiras providências quanto a vítimas de acidente, ou passageiro com mal súbito:
- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente, ou passageiro com mal súbito;
- Cuidados com a vítima, (o que não fazer);
- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

#### 6.2.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas-aula

- Aspectos do comportamento e de segurança no transporte de escolares;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoa portadora de deficiências física, faixas etárias, outras condições);

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Características das faixas etárias dos usuários de transporte de escolares;
- Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos escolares e seus responsáveis, quando for o caso.

### **6.3 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS**

#### 6.3.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula

#### 6.3.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado em uma das categorias "B", "C", "D" e "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

#### 6.3.3 Estrutura Curricular

##### 6.3.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas-aula

Determinações do CTB quanto à

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada conduta e circulação.

### LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA E NORMAS SOBRE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

- Cargas de produtos perigosos
- Conceitos, considerações e exemplos.
- Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (se há vazamentos ou contaminação externa); verificação dos instrumentos de tanques (manômetros, e outros);

- Proibição do transporte de animais, produtos para uso humano ou animal (alimentos, medicamentos e embalagens afins), juntamente com produtos perigosos;
- Utilização do veículo que transporta produtos perigosos para outros fins; descontaminação quando permitido.

#### RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE

- Fatores de interrupção da viagem;
- Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo;
- Trajes e equipamentos de proteção individual.

#### DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA

- Documentos fiscais e de trânsito;
- Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados:
- Certificados de capacitação;
- Ficha de emergência;
- Envelope para o transporte;
- Marcação e rótulos nas embalagens;
- Rótulos de risco principal e subsidiário;
- Painel de segurança;
- Sinalização em veículos.

#### REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO:

- Definição;
- Funcionamento;
- Importância e obrigatoriedade do seu uso.

#### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica)

- Tipificações, multas e medidas administrativas.

#### 6.3.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Como evitar acidentes com outros veículos;
  - Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
  - A importância de ver e ser visto;
  - A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
  - Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas;
  - Comportamento pós-acidente.
  - Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- 6.3.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio Ambiente e Prevenção de Incêndio - 10 (dez) horas-aula

### PRIMEIROS SOCORROS

Primeiras providências quanto aos acidentes de trânsito:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito;
- Cuidados com a vítima de acidente, ou contaminação (o que não fazer) em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

### MEIO AMBIENTE

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão de ruídos;
- Manutenção preventiva do veículo;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB;

- Conceitos de poluição: causas e consequências.

#### PREVENÇÃO DE INCÊNDIO

- Conceito de fogo;
- Triângulo de fogo;
- Fontes de ignição;
- Classificação de incêndios;
- Tipos de aparelhos extintores;
- Agentes extintores;
- Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.

#### 6.3.3.4 Módulo IV – Movimentação de Produtos Perigosos – 15 horas-aula

##### PRODUTOS PERIGOSOS

- Classificação dos produtos perigosos;
- Simbologia;
- Reações químicas (conceituações);
- Efeito de cada classe sobre o meio ambiente.

##### EXPLOSIVOS:

- Conceituação;
- Divisão da classe;
- Regulamentação específica do Ministério da Defesa;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

##### GASES:

- Inflamáveis, não-inflamáveis, tóxicos e não-tóxicos;
- Comprimidos;
- Liquefeitos;
- Mistura de gases;
- Refrigerados.
- Em solução;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

### LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS E PRODUTOS TRANSPORTADOS A TEMPERATURAS ELEVADAS

- Ponto de fulgor;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

### SÓLIDOS INFLAMÁVEIS; SUBSTÂNCIAS SUJEITAS À COMBUSTÃO ESPONTÂNEA; SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

### SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência;
- Produtos que necessitam de controle de temperatura.

### SUBSTÂNCIAS TÓXICAS E SUBSTÂNCIAS INFECTANTES

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

### SUBSTÂNCIAS RADIOATIVAS

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

### CORROSIVOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

**SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS:**

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

**RISCOS MÚLTIPLOS**

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

**RESÍDUOS**

- Legislação específica pertinente;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

**6.4 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA**

6.4.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula

6.4.2 Requisitos para matrícula

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado em uma das categorias "A", "B", "C", "D" ou "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.4.3 Estrutura Curricular.

6.4.3.1 Módulo I - Legislação de Trânsito – 10 (dez) horas-aula

Determinações do CTB quanto à:

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;
- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada e circulação;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Legislação específica para veículos de emergência;
- Responsabilidades do condutor de veículo de emergência.

### 6.4.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
- A importância de ver e ser visto;
- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados.
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

### 6.4.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 10 (dez) horas-aula

Primeiras providências quanto à vítima de acidente, ou passageiro enfermo:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente ou enfermo;
- Cuidados com a vítima ou enfermo (o que não fazer);

O veículo como agente poluidor do meio ambiente;

- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para preservação do meio ambiente;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB.

6.4.3.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 15 (quinze) horas-aula

- Aspectos do comportamento e de segurança na condução de veículos de emergência;
- Comportamento solidário no trânsito;
- Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
- Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
- Papel dos agentes de fiscalização de trânsito;
- Atendimento às diferenças e especificidades dos usuários (pessoas portadoras de necessidades especiais, faixas etárias, outras condições);
- Características dos usuários de veículos de emergência;
- Cuidados especiais e atenção que devem ser dispensados aos passageiros e aos outros atores do trânsito, na condução de veículos de emergência.

**6.5 CURSO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA INDIVISÍVEL E OUTRAS - OBJETO DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PELO CONTRAN**

6.5.1 Carga horária: 50 (cinquenta) horas-aula.

6.5.2 Requisitos para matrícula:

- Ser maior de 21 anos;
- Estar habilitado na categoria "C" ou "E";
- Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

6.5.3 Estrutura Curricular

6.5.3.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 10 (dez) horas-aula

DETERMINAÇÕES DO CTB QUANTO À:

- Categoria de Habilitação e relação com veículos conduzidos;
- Documentação exigida para condutor e veículo;
- Sinalização viária;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Infrações, crimes de trânsito e penalidades;
- Regras gerais de estacionamento, parada conduta e circulação.

## LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA SOBRE TRANSPORTE DE CARGA

- Carga indivisível
- Conceitos, considerações e exemplos.
- Acondicionamento: verificação da integridade do acondicionamento (ancoragem e amarração da carga);

## RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE

- Fatores de interrupção da viagem;
- Participação do condutor no carregamento e descarregamento do veículo;

## DOCUMENTAÇÃO E SIMBOLOGIA

- Documentos fiscais e de trânsito;
- Documentos e símbolos relativos aos produtos transportados:
- Certificados de capacitação;
- Sinalização no veículo.

## REGISTRADOR INSTANTÂNEO E INALTERÁVEL DE VELOCIDADE E TEMPO:

- Definição;
- Funcionamento;
- Importância e obrigatoriedade do seu uso.

## DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES (CTB e legislação específica)

- Tipificações, multas e medidas administrativas.

### 6.5.3.2 Módulo II – Direção Defensiva – 15 (quinze) horas-aula

- Acidente evitável ou não evitável;
- Como ultrapassar e ser ultrapassado;
- O acidente de difícil identificação da causa;
- Como evitar acidentes com outros veículos;
- Como evitar acidentes com pedestres e outros integrantes do trânsito (motociclista, ciclista, carroceiro e skatista);
- A importância de ver e ser visto;

- A importância do comportamento seguro na condução de veículos especializados;
- Comportamento seguro e comportamento de risco – diferença que pode poupar vidas;
- Comportamento pós-acidente;
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

6.5.3.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio Ambiente e Prevenção de Incêndio - 10 (dez) horas-aula

### PRIMEIROS SOCORROS

Primeiras providências quanto ao acidente de trânsito:

- Sinalização do local de acidente;
- Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- Verificação das condições gerais de vítima de acidente de trânsito;
- Cuidados com a vítima de acidente (o que não fazer), em conformidade com a periculosidade da carga, e/ou produto transportado.

### MEIO AMBIENTE

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Regulamentação do CONAMA sobre poluição ambiental causada por veículos;
- Emissão de gases;
- Emissão de partículas (fumaça);
- Emissão de ruídos;
- Manutenção preventiva do veículo;
- O indivíduo, o grupo e a sociedade;
- Relacionamento interpessoal;
- O indivíduo como cidadão;
- A responsabilidade civil e criminal do condutor e o CTB;
- Conceitos de poluição: causas e consequências.

### PREVENÇÃO DE INCÊNDIO

- Conceito de fogo;

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Triângulo de fogo;
- Fontes de ignição;
- Classificação de incêndios;
- Tipos de aparelhos extintores;
- Agentes extintores;
- Escolha, manuseio e aplicação dos agentes extintores.

### 6.5.3.4 Módulo IV – Movimentação de Carga – 15 horas-aula

#### CARGA INDIVISÍVEL

- Definição de carga perigosa ou indivisível;
- Efeito ou consequências no tráfego urbano ou rural de carga perigosa ou indivisível.
- Autorização Especial de Trânsito (AET)

#### BLOCOS DE ROCHAS

- Conceituação;
- Classes de rochas e dimensões usuais/permitidas dos blocos;
- Regulamentação específica;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

#### MÁQUINAS OU EQUIPAMENTOS DE GRANDES DIMENSÕES E INDIVISÍVEIS

- Conceituação;
- Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

#### TORAS, TUBOS E OUTRAS CARGAS

- Classes e conceituações;
- Dimensões usuais/permitidas; comprimento, altura e largura da carga;
- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

OUTRAS CARGAS CUJO TRANSPORTE SEJA REGULAMENTADO PELO CONTRAN

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.

RISCOS MÚLTIPLOS E RESÍDUOS

- Comportamento preventivo do condutor;
- Procedimentos em casos de emergência.
- Legislação específica;

**7 ATUALIZAÇÃO DOS CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS**

**7.1 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.**

7.1.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

7.1.2 Estrutura Curricular

7.1.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.1.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso, relacionando teoria e prática.

- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.1.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas-aula - Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;

- Atualização de conhecimentos.

7.1.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas-aula

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;
- Relacionamento da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

### **7.2. CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE ESCOLARES**

7.2.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

7.2.2 Estrutura Curricular

7.2.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos de no curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.2.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importantíssimo para a segurança do condutor, passageiros, pedestres, demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.

- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.2.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros,

Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas- aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.2.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas-aula

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;
- Relação da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

### **7.3 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PRODUTOS PERIGOSOS**

7.3.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

7.3.2 Estrutura Curricular

7.3.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

7.3.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso, relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

7.3.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

7.3.2.4 Módulo IV – Prevenção de Incêndio, Movimentação de Produtos Perigosos – 5 (cinco) horas-aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos sobre novas tecnologias e procedimentos que tenham surgido no manejo e transporte de cargas perigosas.

### **7.4 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULO DE TRANSPORTE DE EMERGÊNCIA**

7.4.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

7.4.2 Estrutura Curricular

7.4.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

## PÓS-HABILITAÇÃO

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização;
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

### 7.4.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

### 7.4.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

### 7.4.2.4 Módulo IV – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas-aula

- Atualização dos conhecimentos desenvolvidos no curso;
- Retomada de conceitos;
- Relacionamento da teoria e da prática;
- Principais dificuldades vivenciadas e alternativas de solução.

## **7.5 CURSO DE ATUALIZAÇÃO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS DE CARGAS COM BLOCOS DE ROCHA ORNAMENTAIS E OUTRAS CUJO TRANSPORTE SEJA OBJETO DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PELO CONTRAN.**

### 7.5.1 Carga Horária: 16 (dezesesseis) horas-aula

### 7.5.2 Estrutura Curricular

#### 7.5.2.1 Módulo I - Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos do curso de especialização
- Atualização sobre resoluções, leis e outros documentos legais promulgados recentemente.

#### 7.5.2.2 Módulo II – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula

- A direção defensiva como meio importante para a segurança do condutor, passageiros, pedestres e demais usuários do trânsito;
- A responsabilidade do condutor de veículos especializados de dirigir defensivamente;
- Atualização dos conteúdos trabalhados durante o curso, relacionando teoria e prática.
- Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;

#### 7.5.2.3 Módulo III – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas-aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos.

#### 7.5.2.4 Módulo IV –, Movimentação de Cargas: 5 (cinco) horas-aula

- Retomada dos conteúdos trabalhados no curso de especialização, estabelecendo a relação com a prática vivenciada pelos condutores no exercício da profissão;
- Atualização de conhecimentos sobre novas tecnologias e procedimentos que tenham surgido no manejo e transporte de cargas. (Nova Redação dada pela Resolução Contrans 285/2008)

**Resolução 285/08** - Altera e complementa o **Anexo II da Resolução nº 168**, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para Habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. – **O Anexo especifica o conteúdo, carga horária e cursos para cada categoria.**

**Resolução 409/12** - Altera dispositivos da resolução 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.

#### **Em resumo:**

#### **- inclui os motofretistas no "Art. 33:**

Os cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de emergência e de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades

remuneradas na condução, tratando também da necessidade de homologação dos cursos à distância pelo Denatran.

**Resolução 413/12 – Alterou a 168 e mudanças dadas pela 409/12, tratando dos cursos especializados, incluindo motofretistas e o Anexo III – que trata da documentação para a homologação dos cursos à distância.**

“Art. 33 Os  cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos, de carga indivisível, de emergência e de transporte de passageiros (mototaxista) e entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.”

**§7º** As instituições ou entidades públicas ou privadas e centros de formação de condutores que desejarem realizar o curso à distância deverão ter seus cursos homologados pelo Denatran, adotando-se os mesmos requisitos estabelecidos no anexo III desta Resolução.

**§8º** São reconhecidos os cursos especializados ministrados pelos órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares para os seus integrantes, não se aplicando neste caso o previsto na Resolução CONTRAN nº 358/2010.

**§9º** As instituições ou entidades públicas ou privadas e os centros de formação de condutores, que já tenham obtido anteriormente junto ao Denatran suas respectivas homologações para os cursos de renovação e/ou reciclagem de condutores na forma do anexo III e/ou IV da Resolução 168/2004, deverão apenas atualizar os respectivos conteúdos à grade curricular específica para os cursos especializados obrigatórios de que trata o caput deste artigo.”

**Art. 2º O Anexo III** da Resolução nº 168/2004-CONTRAN – lista da documentação exigida para a homologação dos cursos à distância, com nova redação.

**ANEXO III****RESOLUÇÃO 356/10**

Art. 5º Para o exercício das atividades previstas nesta Resolução, o condutor deverá:

I - ter, no mínimo, vinte e um anos de idade;

II - possuir Habilitação na categoria "A", por pelo menos dois anos, na forma do artigo 147 do CTB;

III - ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN; e IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos do Anexo III desta Resolução.

Parágrafo único. Para o exercício da atividade de mototáxi o condutor deverá atender aos requisitos previstos no Art. 329 do CTB.

---

**RESOLUÇÃO 410/12**

Art. 1º Instituir curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiro (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista), que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

Parágrafo único. O curso de que trata o *caput* deste Artigo será válido em todo o território nacional.

Art. 2º O curso, na forma desta Resolução, será ministrado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal ou por órgãos, entidades e instituições por ele autorizados.

Art. 3º A grade curricular e as disposições gerais do curso especializado a que se refere esta Resolução constam do Anexo I.

Art. 4º Ficam reconhecidos os cursos específicos, destinados a motofretistas e a mototaxistas, que tenham sido ministrados por órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, por entidades por eles credenciadas e pelas instituições vinculadas ao Sistema S, concluídos até a data de entrada em vigor desta Resolução, respeitando-se a periodicidade para o curso de atualização previsto no seu Anexo II.

Art. 5º Ficam convalidados os cursos especializados realizados durante a vigência da Resolução CONTRAN nº 350/2010.

## ANEXO I

### **Carga horária, requisitos para matrícula, estrutura curricular, abordagem didático-pedagógica e disposições gerais dos cursos**

#### **1. Carga horária**

30 (trinta) horas-aula.

#### **2. Requisitos para matrícula**

- Ter completado 21 (vinte e um) anos.
- Estar habilitado no mínimo, há 2 (dois) anos na categoria "A".
- Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.

#### **3. Estrutura Curricular**

##### **Módulo, Disciplina e Carga Horária**

### **MÓDULO I**

#### **Básico**

Ética e cidadania na atividade profissional 3 h/a

Noções básicas de Legislação 7 h/a

Gestão do risco sobre duas rodas 7 h/a

Segurança e saúde 3 h/a

### **MÓDULO II**

#### **Específico**

Transporte de pessoas ou Transporte de cargas 5 h/a

### **MÓDULO III**

#### **Prática de Pilotagem Profissional**

Prática veicular individual específica (carga ou pessoas) 5h/a

**Total 30 h/a**

#### **3.1 Módulo I - Básico**

<b>Disciplina</b>	<b>Conteúdo</b>
<b>Ética e cidadania na atividade do profissional motociclista</b>	

- A imagem do motociclista profissional na sociedade e a importância socioeconômica da atividade para a vida na cidade.
- A importância da profissionalização (motofretista e mototaxista).
- Responsabilidade, concentração, autocontrole, capacidade de lidar com imprevistos, disciplina, comprometimento

### **Noções básicas de legislação**

- Legislação de trânsito (normas gerais de circulação e conduta).
- Lei Federal de regulamentação do exercício profissional (motofretista e mototaxista).
- Aspectos da legislação trabalhista e previdenciária.
- Aspectos do direito civil e criminal relacionado a trânsito.

### **Gestão do risco sobre duas rodas**

- Conceito e aplicação de pilotagem segura
- Estratégias para a prevenção de acidentes de trânsito:
  - ver e ser visto;
  - ponto cego dos veículos ou ângulos mortos;
  - posicionamento na via;
  - distância de segurança;
  - controle da velocidade;
  - cuidados com os demais usuários da via;
  - frenagem normal e de emergência;
  - verificação permanente do veículo;
  - concentração (riscos envolvidos em falar ao celular e utilizar outros aparelhos sonoros).
- Pilotando em situações adversas e de risco:
  - condições climáticas;
  - ultrapassagem;
  - derrapagem;
  - variações de luminosidade;
  - cruzamentos, curvas, cabeceiras de pontes viadutos e elevados;
  - condições da via (ondulações, buracos, etc.);
  - derramamentos (óleo, areia, brita, etc.).
- Importância do uso dos equipamentos de segurança do motociclista, do passageiro e da motocicleta.
- Segurança e saúde
  - Cuidados com o corpo (alimentação, sono e alongamento corporal).
  - Condições emocionais (estresse, preocupação e fadiga).
  - Postura corporal sobre duas rodas (cabeça, mãos, joelhos, pés).
  - Consequências de pilotar após ingestão de bebidas alcoólicas, medicamentos e substâncias psicoativas.

## 3.2 Módulo II – Específico

### 3.2.1 Motofretista

#### Disciplina Conteúdo

##### Legislação

- Legislação específica para motofrete (Resoluções do Contran e regulamentação da atividade profissional do motofretista no estado e no município)

##### Procedimentos para o transporte de cargas

- Verificação e manutenção permanentes do veículo para a pilotagem segura no transporte de cargas:
  - suspensão, freio, embreagem, acelerador, nível de combustível, óleo de freio e motor, bateria, sistema de transmissão, pneus, sistema elétrico;
  - condições e fixação do baú ou da grelha, do dispositivo retrorrefletivo e demais dispositivos e requisitos de segurança;
  - transporte de diferentes tipos de carga (avaliação de peso e tamanho).

##### Logística

- Organização e planejamento temporal de tarefas:
  - utilização da planta da cidade para elaboração de rotas otimizadas e alternativas;
  - identificação de pontos críticos de fluidez e de segurança.

### 3.2.2 Mototaxista

#### Disciplina Conteúdo

##### Legislação

- Legislação específica (Resoluções do Contran e regulamentação da atividade profissional do mototaxista no estado e no município).

##### Procedimentos para o transporte de pessoas

- Verificação e manutenção permanentes do veículo para a pilotagem segura no transporte de pessoas:
- suspensão, freio, embreagem, acelerador, nível de combustível, óleo de freio e motor, bateria, sistema de transmissão, pneus, sistema elétrico.
- Cuidados para o transporte de pessoas:
  - postura corporal;
  - posição dos pés e mãos;
  - segurança no embarque e desembarque;
  - uso, limpeza e higienização do capacete;
  - transporte do passageiro com/sem objetos.

**Atendimento ao cliente**

- Qualidade na prestação dos serviços ao passageiro:
  - pilotagem confortável (controle da velocidade, frenagem, manobras suaves);
  - escolha de trajetos econômicos e seguros (conhecimento da planta da cidade);
  - manutenção e limpeza do veículo;
  - prudência na transposição de obstáculos (lombadas, buracos, pavimentos irregulares, etc.);
  - respeito, educação, atenção, simpatia, paciência, honestidade, responsabilidade, pontualidade.

**3.3 Módulo III – Prática de Pilotagem Profissional****3.3.1 Motofretista****Prática de pilotagem profissional**

- Verificação do veículo.
- Uso adequado dos equipamentos de segurança.
- Acondicionamento de cargas.
- Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo.

**3.3.2 Mototaxista****Prática de pilotagem profissional**

- Verificação do veículo.
- Uso adequado dos equipamentos de segurança para condutor e passageiro.
- Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo para o transporte de pessoas.
- 

**4. Abordagem didático-pedagógica**

As aulas teóricas devem ser dinâmicas, levando em consideração os conhecimentos prévios dos participantes e suas diferenças culturais e de aprendizagem. É importante ressaltar que além de informações, os conteúdos indicados na grade curricular devem possibilitar discussões permanentes que favoreçam a aquisição de valores, posturas e atitudes de cidadania no trânsito.

A aula de prática de pilotagem, ministrada e acompanhada pelo instrutor, deverá ser realizada individualmente no veículo, conforme a carga horária determinada no item 3 deste Anexo.

A avaliação da aprendizagem é um processo permanente que deve ser feita no decorrer do curso, por meio de observações contínuas durante a realização das

## PÓS-HABILITAÇÃO

aulas e das atividades, considerando a participação e a produtividade de cada participante.

Entretanto, ao final do curso, o instrutor teórico deverá elaborar uma prova com no mínimo 20 (vinte) questões de múltipla escolha, com no mínimo 4 (quatro) alternativas, redigidas de forma clara e objetiva, considerando os conteúdos abordados nas aulas.

A avaliação prática deverá ser realizada ao final do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional). Caberá ao instrutor elaborar uma lista de checagem, conforme orientações contidas no Manual de Prática de Pilotagem Profissional, a fim de avaliar as condições para a pilotagem segura de cada um dos participantes.

### **5. Disposições Gerais**

I - A carga horária total do curso é de 30 horas-aula, sendo 20 horas/aula destinadas ao Módulo I (Básico), 5 horas/aula ao Módulo II (Específico) e 5 horas/aula ao Módulo III

(Prática de Pilotagem Profissional).

II - Considera-se hora-aula o período igual a 50 (cinquenta) minutos.

III - A carga horária presencial diária será organizada de forma a atender as peculiaridades e necessidades da clientela, não podendo exceder, em regime intensivo, 10 horas/aula por dia.

IV - O profissional que queira exercer as atividades de motofretista e de mototaxista, ao mesmo tempo, deverá realizar um curso com carga horária total para receber a certificação em uma atividade e, posteriormente, a qualquer tempo, frequentar apenas 5 horas/aula do

Módulo II (Específico) e 5 horas/aula do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional) com respectivas avaliações.

V - O curso será ministrado por profissionais habilitados em cursos de instrutores de trânsito e/ou por profissionais que tenham formação (técnica ou superior) afim às disciplinas.

VI - Será considerado aprovado no curso, o participante que tiver 100% de frequência e, no mínimo, 70% (setenta por cento) de acerto nas questões relativas ao conteúdo teórico e 70% (setenta por cento) na avaliação prática. Em caso de reprovação, o participante terá prazo máximo de 30 (trinta) dias para realizar nova avaliação.

VII - Os certificados serão emitidos pelos órgãos, entidades ou instituições autorizadas que ministrarem o curso.

VIII - O número máximo de participantes, por turma, deverá ser de 30 (trinta) alunos.

IX - Para a realização das aulas e da avaliação do Módulo III (Prática de Pilotagem Profissional), a instituição disponibilizará veículos equipados em conformidade à legislação vigente.

X - O motociclista profissional realizará curso de atualização a cada 5 (cinco) anos, conforme grade curricular disposta no Anexo II desta Resolução.

XI - O curso de atualização deverá coincidir com a data de validade de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

a) A fim de compatibilizar prazos e de não ensejar ônus aos motociclistas profissionais, os cursos realizados antes da data de entrada em vigor desta Resolução terão sua validade estendida até a data limite da segunda realização dos exames de aptidão física e mental, necessários à renovação da CNH.

XII - Os motociclistas profissionais aprovados no curso especializado e que realizarem a atualização exigida terão os dados correspondentes registrados em seu cadastro pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, informando-os no campo "observações" da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

XIII- Em curso presencial ministrado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do estado ou do distrito federal, ou instituição/entidade por ele credenciado, com frequência integral comprovada.

XIV - Em curso na modalidade à distância/ semipresencial, sendo o módulo I - básico à distância e o módulo II e III - específico e prático, deverá ser realizado na modalidade presencial.

## ANEXO II

**Curso de atualização destinado a profissionais em transporte de passageiro (mototaxista), em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.**

### 1. Grade curricular

#### 1.1 Motofretista

#### Módulo, Disciplina, Conteúdo Carga Horária

### MÓDULO I

#### Teórico

- Legislação (legislação específica para motofrete: Resoluções do Contran e regulamentação da atividade profissional do motofretista no estado e no município).
- Procedimentos para o transporte de cargas:
  - verificação e manutenção 7 horas/aula
  - Transporte de cargas permanentes do veículo para a pilotagem segura no transporte de cargas;
  - suspensão, freio, embreagem, acelerador, nível de combustível, óleo de freio e motor, bateria, sistema de transmissão, pneus, sistema elétrico;
  - condições e fixação do baú ou da grelha, do dispositivo retrorefletivo e demais dispositivos e requisitos de segurança;
  - transporte de diferentes tipos de carga.
- Logística:
  - organização e planejamento temporal de tarefas;
  - utilização da planta da cidade para elaboração de rotas otimizadas e alternativas;
  - identificação de pontos críticos de fluidez e de segurança.

### MÓDULO II

#### Prática de Pilotagem Profissional

- Prática veicular individual para o transporte de carga
- Verificação do veículo
- Uso adequado dos equipamentos de segurança
- Acondicionamento de cargas
- Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo 03 horas/aula

**Total 10 horas/aula**

## 1.2 Mototaxista

### Módulo, Disciplina, Conteúdo, Carga Horária

#### MÓDULO I

##### Teórico

- Legislação (legislação específica: Resoluções do Contran e regulamentação da atividade profissional do mototaxista no estado e no município).
- Procedimentos para o transporte de pessoas: 7 horas/aula

##### Transporte de pessoas

- verificação e manutenção permanentes do veículo para a pilotagem segura no transporte de pessoas;
- suspensão, freio, embreagem, acelerador, nível de combustível, óleo de freio e motor, bateria, sistema de transmissão, pneus, sistema elétrico;
- cuidados para o transporte de pessoas;
- postura corporal;
- posição dos pés e mãos;
- segurança no embarque e desembarque;
- uso, limpeza e higienização do capacete;
- transporte do passageiro com/sem objetos.

##### Atendimento ao cliente:

- qualidade na prestação dos serviços ao passageiro;
- pilotagem confortável (controle da velocidade, frenagem, manobras suaves);
- escolha de trajetos econômicos e seguros (conhecimento da planta da cidade);
- manutenção e limpeza do veículo;
- prudência na transposição de obstáculos (lombadas, buracos, pavimentos irregulares, etc.);
- respeito, educação, atenção, simpatia, paciência, honestidade, responsabilidade, pontualidade.

#### MÓDULO II

##### Prática de Pilotagem Profissional

- Prática veicular individual para o transporte de pessoas
- Verificação do veículo.
- Uso adequado dos equipamentos de segurança para condutor e passageiro.
- Técnicas de postura corporal e de prevenção de acidentes na condução do veículo para o transporte de pessoas 3 horas/aula

##### Total 10 horas/aula

## ANEXO IV

### Matérias publicadas na Imprensa - 23/07/13 07:00

#### Motoristas especializados encontram mercado aquecido e bons salários

Para ampliar sua área de atuação, não basta querer: o motorista precisa estudar. As especializações mais comuns nesse setor são as exigidas pela Resolução 168 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran): transporte coletivo de passageiros, de produtos perigosos, de emergência e escolares. Em todos os casos, exige-se carteira de Habilitação categoria E.

— O curso mais procurado é o Mopp, de produtos perigosos. A empregabilidade é de mais de 70% — diz o diretor do SestSenat São Gonçalo, Luiz Alberto Henriques.

O mercado está aquecido. De acordo com o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário, de Cargas e Logística do Rio (Sindicarga), Francesco Cupello, as transportadoras têm dificuldades de preencher todas as oportunidades:

— Há falta de motoristas, especialmente nas categorias especializadas, como a de transporte de combustíveis.

Além das muitas oportunidades, os salários atraem os motoristas. Hoje em dia, o piso do condutor de carreta que transporta produtos perigosos é de R\$ 1.615, que são somados a 30% de periculosidade e benefícios.

Foi pensando nesses ganhos que Rafael Rodrigues de Oliveira, de 30 anos, decidiu fazer o curso Mopp.

— O mercado está muito aquecido. Eu já encontrei uma vaga. A empresa está apenas esperando eu pegar o diploma para começar a trabalhar — conta.

Outras áreas que também são bastante procuradas e têm boa empregabilidade são as de operador de empilhadeira, de guincho Munck e de escavadeira.

#### Veja onde fazer os cursos

SestSenat São Gonçalo: A unidade de São Gonçalo oferece os cursos da Resolução 168 do Contran, por R\$ 250.

Leia mais: <http://extra.globo.com/emprego/motoristas-especializados-encontram-mercado-aquecido-bons-salarios-9135412.html#ixzz2tomkT4ZS>

**Projeto propõe Habilitação gratuita a 50 mil jovens de baixa renda (09.02.2014 – A crítica)**

Sest Senat apresenta medida que dará isenção para maiores de 18 anos com renda familiar de até três salários mínimos a tirarem a carteira de motorista. Os aprovados no processo seletivo executarão funções no setor de transporte

[http://acritica.uol.com.br/noticias/habilitacao-jovens-baixa-renda-pais\\_0\\_1081691847.html](http://acritica.uol.com.br/noticias/habilitacao-jovens-baixa-renda-pais_0_1081691847.html)

---

**23/07/13 - Motoristas especializados encontram mercado aquecido e bons salários**

Para ampliar sua área de atuação, não basta querer: o motorista precisa estudar. As especializações mais comuns nesse setor são as exigidas pela Resolução 168 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran): transporte coletivo de passageiros, de produtos perigosos, de emergência e escolares. Em todos os casos, exige-se carteira de Habilitação categoria E.

— O curso mais procurado é o Mopp, de produtos perigosos. A empregabilidade é de mais de 70% — diz o diretor do Sest Senat São Gonçalo, Luiz Alberto Henriques.

O mercado está aquecido. De acordo com o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário, de Cargas e Logística do Rio (Sindicarga), Francesco Cupello, as transportadoras têm dificuldades de preencher todas as oportunidades:

— Há falta de motoristas, especialmente nas categorias especializadas, como a de transporte de combustíveis.

Além das muitas oportunidades, os salários atraem os motoristas. Hoje em dia, o piso do condutor de carreta que transporta produtos perigosos é de R\$ 1.615, que são somados a 30% de periculosidade e benefícios.

Foi pensando nesses ganhos que Rafael Rodrigues de Oliveira, de 30 anos, decidiu fazer o curso Mopp.

— O mercado está muito aquecido. Eu já encontrei uma vaga. A empresa está apenas esperando eu pegar o diploma para começar a trabalhar — conta.

Outras áreas que também são bastante procuradas e têm boa empregabilidade são as de operador de empilhadeira, de guincho Munck e de escavadeira.

**Veja onde fazer os cursos**

SestSenat São Gonçalo: A unidade de São Gonçalo oferece os cursos da Resolução 168 do Contran, por R\$ 250.

**Fonte:** <http://extra.globo.com/emprego/motoristas-especializados-encontram-mercado-aquecido-bons-salarios-9135412.html#ixzz2tomkT4ZS>

---

### **Projeto propõe Habilitação gratuita a 50 mil jovens de baixa renda (09.02.2014 – A crítica)**

Sest Senat apresenta medida que dará isenção para maiores de 18 anos com renda familiar de até três salários mínimos a tirarem a carteira de motorista. Os aprovados no processo seletivo executarão funções no setor de transporte

**Fonte:**

[http://acritica.uol.com.br/noticias/habilitacao-jovens-baixa-renda-pais\\_0\\_1081691847.html](http://acritica.uol.com.br/noticias/habilitacao-jovens-baixa-renda-pais_0_1081691847.html)

---

### **Mopp (Movimentação de Produtos Perigosos)**

O Curso é previsto pelo Art. 15 do RTPP, segundo programa aprovado pelo CONTRAN, por proposta do Ministério dos Transportes, que atualmente é a Resolução Nº 168/04 do CONTRAN;

A Resolução 168/04 do Contran 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.

O Curso deverá ter a validade de 5 (cinco) anos, quando os condutores deverão realizar a atualização do respectivo curso, devendo o mesmo coincidir com a validade do exame de Aptidão Física e Mental do condutor.

Os condutores após realizarem o curso MOPP ou a sua reciclagem terão os dados inseridos em campos específicos da CNH, conforme prevê o art. 33 §4º da Res 168/04. "Art. 33 §4º O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal registrará no RENACH, em campo específico da CNH, a aprovação nos cursos especializados, conforme codificação a ser definida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Impressa na Carteira Nacional de Habilitação (Anexo II, da Resolução 192/06 CONTRAN)".

A Portaria DETRAN/SP nº 2002, de 8 de outubro de 2007, dispõe sobre o registro informativo dos cursos de especialização em campo específico da carteira nacional de Habilitação, nos termos da Resolução CONTRAN nº 168/04, revogando a expedição de credencial pela Divisão de Educação de Trânsito do DETRAN/SP.

Portanto, a partir de outubro de 2007, os condutores não mais receberão a credencial do DETRAN de São Paulo, terão os dados inseridos da CNH conforme o artigo 1º da Portaria 2002. "Artigo 1º. A Divisão de Educação de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito, nos termos do contido no artigo 33, § 4º, da

---

Resolução Contran nº 168/2004, não mais expedirá credencial para os cursos especializados, sendo que tal informação constará de registro no RENACH, em campo específico da carteira nacional de Habilitação - CNH". Somente serão inseridos na Carteira Nacional de Habilitação os cursos especializados realizados a partir da data da publicação da Portaria DETRAN/SP nº 2002/07, conforme prevê o art. 4 da referida Portaria. Para os cursos especializados realizados anteriormente a publicação da Portaria DETRAN/SP nº 2002/07, a inserção de dados dar-se-á gradativamente por ocasião da atualização do referido curso.

Sendo assim após a realização da do curso ou reciclagem do MOPP será fornecida ao motorista uma declaração de conclusão em papel timbrado com a assinatura do Diretor(a) da Instituição. É importante observar que o motorista deve fazer a reciclagem de 30 a 60 dias antes do vencimento do MOPP, levando em conta o tempo que o DETRAN leva para inserir os dados no RENACH. A inserção dos dados no RENACH leva mais ou menos de 30 a 45 dias úteis, e somente após inserido os dados no RENACH é que o motorista poderá conduzir veículo com produto perigoso.

O condutor será avisado pela instituição onde realizou o curso ou reciclagem MOPP que seu registro foi efetivado no RENACH, após isso o condutor deverá se dirigir ao Órgão de Trânsito ou Poupa Tempo para emitir a 2ª via da CNH, onde já constará os dados no campo observações da CNH.

O certificado será emitido após a inserção dos dados no RENACH. O certificado é expedido pela Instituição onde foi realizado o curso ou a reciclagem nos padrões da Portaria 27/05 do Denatran, conforme prevê a Res 168/04 do Contran e Artigo 25 da Portaria nº 1758 do DETRAN-SP. "Ao aluno aprovado será conferido certificado de conclusão, o qual será registrado na Divisão de Educação de Trânsito".

Quando o condutor não apresentar a comprovação (certificado nos padrões da Portaria 27/05 do Denatran) que realizou curso especializado para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos ou não constar a inscrição no campo "Observações" da CNH, o agente fiscalizador deverá autuar o condutor nos termos do art. 232 do CTB, combinado com a Resolução nº 205/06 CONTRAN, devendo o veículo ser retido, liberando-o a condutor que comprove a conclusão do curso; conduzindo o condutor infrator à autoridade competente por ter infringido o Art. 56 da Lei 9.605, de 12FEV98 - Lei de Crimes Ambientais.

O condutor que realizou o curso ou a reciclagem em outro estado, deve portar o Certificado de conclusão ou reciclagem do curso MOPP no modelo conforme prevê a Portaria nº 27, de 29 de junho de 2005. Caso o motorista apresente outro modelo, será considerado como não portar o documento de porte obrigatório Res. 205/06 do Contran; e, ainda, encaminhado ao DP por crime ambiental, art. 56 da Lei 9.605/88 - Lei de crimes ambientais.

Legislação pertinente ao Assunto.

## PÓS-HABILITAÇÃO

- RTPP (Regulamento para o Transporte de Produtos Perigos) art. 15.
- Res 168/04 do Contran.
- Res 205/06 do Contran.
- Portaria Denatran nº 27/05.
- Portaria DETRAN nº 2002/07.
- Portaria DETRAN nº 1758/06.

(Notas da pesquisadora: tentei encontrar as duas últimas portaria, e não existem no Portal do Denatran. Será que o site não é confiável)

Consultar também: <http://www.moppbrasil.com.br/>

Produto perigoso é toda e qualquer substância que, dadas, às suas características físicas e químicas, possa oferecer, quando em transporte, riscos a segurança pública, saúde de pessoas e meio ambiente, de acordo com os critérios de classificação da ONU, publicados através da Portaria nº 204/97 do Ministério dos Transportes. A classificação desses produtos é feita com base no tipo de risco que apresentam.

Além das péssimas condições de certas estradas, roubos de cargas e imprevistos com o caminhão, a falta de conhecimento do risco que representa transportar produtos perigosos é outro fator que pode colocar em risco a vida do carreteiro. Isso porque são poucos os profissionais que trafegam pelas rodovias e sabem identificar o perigo de uma carga pelo painel laranja obrigatório dos quase 3.100 produtos considerados perigosos, que na maioria são constituídos por combustível (álcool, gasolina, querosene, etc.) e produtos corrosivos, como soda cáustica e ácido sulfúrico.

A identificação no veículo é feita através de retângulos laranjas, que podem ou não apresentar duas linhas de algarismos, definidos como Painel de Segurança; e losangos definidos como Rótulos de Risco, que apresentam diversas cores e símbolos, correspondentes à classe de risco do produto a ser identificado.

No retângulo, a linha superior se refere ao Número de Risco do produto transportado e é composto por no mínimo dois algarismos e, no máximo, pela letra X e três algarismos numéricos. A letra X identifica se o produto reage perigosamente com a água. Na linha inferior encontra-se o Número da ONU (Organização das Nações Unidas), sempre composta por quatro algarismos numéricos, cuja função é identificar a carga transportada.

Caso o Painel de Segurança não apresente nenhuma identificação, significa que estão sendo transportados mais de um produto perigoso.

Link: <http://vagasabertas.org/curso-mopp-senai-e-sest-senat.html>

O MOPP funciona basicamente como outra prova de legislação de trânsito, lembrando que, somente dessa forma, o motorista estará apto a transportar legalmente essa carga.

Isso acontece por que uma carga perigosa acaba colocando em risco tanto a vida do piloto, quanto à vida de muitas pessoas, tanto dentro de uma cidade quanto

em uma rodovia, isso por que caso haja um acidente o mesmo não ficará apenas na batida, pois no caso de transporte de combustível, o tanque pode estourar e afetar até mesmo outras pessoas que não tem nada a ver com acidente.

O curso MOPP é oferecido por muitas instituições como no caso do Senai, Sest e Senat, porém o mesmo acaba não sendo tão procurado frequentemente. Dessa forma a instituição acaba optando por oferecer o curso MOPP em determinadas datas do ano ou quando se forma um numero considerável de alunos, visando que dessa forma a instituição acaba optando por oferecer esse curso. Para ser aprovado no curso o profissional deverá tirar uma nota acima de 70%, lembrando que para participar do curso o profissional já deve ter carteira de motorista de categoria referente a deixar o mesmo apto a pilotar um caminhão

**Fonte:** Portal Produtos Perigosos:

[http://www.produtosperigosos.com.br/lermais\\_materias.php?cd\\_materias=1308](http://www.produtosperigosos.com.br/lermais_materias.php?cd_materias=1308)

### 6.7. Considerações sobre o Pós-Habilitação

Após a análise de todas as etapas que culminam na entrega da permissão para dirigir, com os apontamentos das melhorias necessárias no processo de formação dos condutores, envolvendo formadores, alunos, gestores, currículos, metodologia, carga horária, processo pedagógico, avaliações continuadas, o período pós-Habilitação coloca também outras exigências para que o processo de aperfeiçoamento seja permanente.

Na pós-Habilitação, estão tratados temas como o período de permissão, que fixa o prazo de um ano até que o novo condutor possa ter sua CNH definitiva; a Renovação da Habilitação para a Terceira Idade, os Cursos de Reciclagem para os condutores infratores e os Cursos Especializados, que exigem habilidades e conhecimentos específicos para a condução, na maioria das vezes, de forma profissional.

No que tange a cada tema, de forma específica, ressaltam-se questionamentos que clamam análise para futuras adequações. A iniciar pela conquista da Permissão para Dirigir, é preciso avaliar os resultados práticos desse período pré-fixado na melhoria e convivência entre novatos e demais condutores, verificar se o novo condutor neste período realmente conseguiu colocar em prática a formação; se as exigências para a CNH definitiva, como a lista de infrações proibidas, são suficientes; se não se faz necessário estudos para limitar cilindradas e potência dos veículos a serem conduzidos pelos recém-aprovados, bem como aprofundar a análise sobre o preparo dos novatos no transporte de passageiros neste período como medida preventiva, além de pré-fixar ou mesmo proibir a condução em condições adversas (período noturno ou em rodovias), em razão da ampliação da periculosidade. Neste item, é preciso deixar o espaço teórico – que limita-se apenas ao prazo, para passar à prática, buscando-se tirar proveito dessa exigência na redução da violência no trânsito e na real ampliação do conhecimento prático do novo condutor.

Outra questão polêmica está exatamente na outra ponta. Agora, com aqueles que desejam renovar sua Habilitação na Terceira Idade. A questão central colocada está em como definir uma política minimamente preventiva, sem restringir direitos a esse segmento, para que o idoso possa dirigir, reduzindo-se os riscos naturais pela perda gradativa de habilidades físicas, motoras e até cognitivas. Questões emergem naturalmente neste tema: é possível no país em pleno processo de envelhecimento ousar a limitar uma idade para se parar de dirigir? Esse debate se faz necessário com toda a sociedade? Quais as vantagens e desvantagens de colocar na ordem do dia essa pauta? É preciso considerar que de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o País tinha 21 milhões de pessoas com idade igual ou superior a 60 anos em 2012. A estimativa da Organização Mundial da Saúde (OMS) é que o País seja o sexto em número de idosos em 2025, quando deve chegar a 32 milhões de pessoas com 60 anos ou mais. Qual o impacto de uma medida como essa, que

mudaria a vida de parcela importante da população? Existem modelos positivos que podem servir de referência para o convencimento de se iniciar esse debate com a sociedade, contrapondo que na mesma balança devem ser pesados os limites de parar de dirigir, com a redução da autonomia e liberdade do idoso, e os riscos e segurança colocados não só a ele, mas a todos. São questões complexas que demandam aprofundamentos.

Um dos caminhos naturais para garantir que esse segmento possa continuar a tomar as vias, com segurança passa por uma avaliação rigorosa desses candidatos, o que garantirá a certeza da manutenção da aptidão necessária para dirigir. Estudos e definição de instrumentos complementares para além de um exame médico rápido para renovações acima de 65 anos, envolvendo avaliação psicológica, inclusão de novos testes para a idade, e talvez, até mesmo exames práticos, precisam estar no rol das iniciativas dos gestores.

Os órgãos de trânsito devem, inclusive, revalidar os processos de renovação, repensado se o rigor dos métodos atuais não deve ser ampliado, se os métodos estão adequados e se não são necessários novos protocolos de avaliação do condutor idoso. E ainda, promover melhorias na capacitação dos profissionais que realizam os exames desse segmento, responsabilizando-os sobre os eventuais riscos para o condutor e o trânsito em geral, em situações que as avaliações são deficitárias ou superficiais.

Com o crescente número de motoristas neste segmento, a médio prazo, será necessária uma vinculação dos acidentes com esse grupo até mesmo para a definição de um perfil de periculosidade. Esses dados estatísticos poderão servir de parâmetros na avaliação médica para atuação dos profissionais na hora de checar a capacidade para a condução. O novo perfil demográfico brasileiro impõe esses desafios, e juntamente com as medidas sugeridas, podem colaborar no apontamento de doenças, novas e/ou comuns e restrições, que devem influenciar no ato de dirigir, de forma a facilitar e direcionar as avaliações médicas e psicológicas do segmento.

Os gestores do processo de formação também devem olhar criticamente para a necessidade de atualização dos condutores que se mostram, eventualmente, despreparados para compartilhar vias, garantindo oportunidades de reciclagem, por meios dos cursos obrigatórios, que realmente possam influenciar numa profunda mudança de comportamento, com a construção de um novo perfil de condutor, muito mais preventivo, responsável e menos reincidente em suas falhas na direção.

Essa mudança está vinculada à elaboração de novos métodos, revisão de conteúdos dos cursos, análise de carga horária, e até mesmo punições mais educativas, para além das medidas administrativas e pecuniárias.

Outras respostas que devem ser garantidas para a sociedade na pós-Habilitação relacionam-se aos Cursos Especializados. Uma profunda revisão de conteúdos, análise de carga horária, estudos sobre a especificidade de cada curso, com

## PÓS-HABILITAÇÃO

Inclusões de temas, revisão dos já existentes, com enfoque na segurança, bem como avaliações sobre testes de aptidões para cada categoria, são medidas que podem contribuir demasiadamente com a redução da mortalidade no trânsito no país. O perfil rodoviário brasileiro exige um trabalho cuidadoso com a formação de quem transporta vidas, bens e valores, pois os prejuízos sociais, humanos e materiais poderiam ser reduzidos substancialmente com uma formação mais adequada e rigorosa.

Em resumo, propomos a intervenção no grupo pós-Habilitação em duas grandes ações:

### **1) Revisões dos critérios e processos para Período de Permissão, Cursos de Reciclagem para Condutores Infratores e Renovação da Habilitação Comum e na Terceira Idade, adição e mudança de categoria.**

O olhar para estes itens devem estabelecer ou complementar a base legal para o aprimoramento de cada uma destas ações, tornando-as mais eficazes para a continuidade da formação do condutor ao longo da vida.

### **2) Revisão dos Cursos Especializados**

Ação que deverá ser realizada após a revisão da Formação do Condutor, uma vez que intervenções, nesta etapa, implicarão em alterações conceituais e metodológicas nos cursos especializados.

Um olhar para as tabelas que se seguem permite uma visão dos critérios e parâmetros para os cursos atuais.

CURSO	Condutores de Veículo de Transporte Coletivo de Passageiros	Curso para Condutores de Veículos de Transporte Escolar	Curso para Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos	Curso para Condutores de Veículos de Emergência	Curso para Condutores de Veículos de Transporte de Carga Indivisível e Outras - Objeto de Regulamentação Específica pelo Contran	Cursos para Profissionais em Transporte de Passageiros (Mototaxista) e em Entrega de Mercadorias (Motofretista)
CARGA HORÁRIA	50 (cinquenta) H/A	50 (cinquenta) H/A	50 (cinquenta) H/A	50 (cinquenta) H/A	50 (cinquenta) H/A	30 (trinta) H/A
REQUISITOS MATRÍCULA	<p>Maior de 21 anos Habilitado, no mínimo, na categoria "D" Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;</p>	<p>Maior de 21 anos; Habilitado, no mínimo, na categoria D; Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze</p>	<p>Maior de 21 anos; Habilitado em uma das categorias "B", "C", "D" e "E"; Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias</p>	<p>Maior de 21 anos; habilitado em uma das categorias "A" "B", "C", "D" e "E"; Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em</p>	<p>Maior de 21 anos; Habilitado em uma das categorias "C" ou "E"; Não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze</p>	<p>Ter completado 21 (vinte e um) anos. Estar habilitado no mínimo, há 2 (dois) anos na categoria "A". Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional</p>

PÓS-HABILITAÇÃO

<p><b>REQUISITOS MATRÍCULA</b></p>	<p>Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da CNH, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>	<p>meses; Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>	<p>durante os últimos doze meses; Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>	<p>infrações médias durante os últimos doze meses; Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>	<p>meses; Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH, pena decorrente de crime de trânsito, bem como não estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>	<p>de Habilitação (CNH), decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.</p>
<p><b>ESTRUTURA CURRICULAR</b></p>	<p><b>Módulo I</b> - Legislação de trânsito <b>Módulo II</b> - Direção Defensiva <b>Módulo III</b> - Noções de</p>	<p><b>Módulo I</b> - Legislação de Trânsito <b>Módulo II</b> - Direção Defensiva <b>Módulo III</b> - Noções de</p>	<p><b>Módulo I</b> - Legislação de trânsito <b>Módulo II</b> - Direção Defensiva <b>Módulo III</b> - Noções de</p>	<p><b>Módulo I</b> - Legislação de Trânsito <b>Módulo II</b> - Direção Defensiva <b>Módulo III</b> - Noções de</p>	<p><b>Módulo I</b> - Legislação de trânsito <b>Módulo II</b> - Direção Defensiva <b>Módulo III</b> - Noções de Primeiros</p>	<p><b>Módulo I</b> - Ética e Cidadania na atividade do profissional motociclista: <b>Módulo II</b> - ESPECÍFICO: <b>Motofretista</b></p>

ESTRUTURA CURRICULAR	<p>Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social <b>Módulo IV –</b> Relacionamento Interpessoal</p>	<p>Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social <b>Módulo IV –</b> Relacionamento Interpessoal</p>	<p>Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social <b>Módulo IV –</b> Movimentação de Produtos Perigosos.</p>	<p>Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social <b>Módulo IV –</b> Relacionamento Interpessoal</p>	<p>Socorros, Respeito ao meio Ambiente e Prevenção de Incêndio <b>Módulo IV –</b> Movimentação de Carga - Procedimentos em casos de emergência.</p>	<p>Disciplina, Legislação, Procedimentos para transporte de cargas. <b>Mototaxista</b> Disciplina, Legislação, Procedimentos para transporte de pessoas. Atendimento ao cliente. <b>Módulo III –</b> Prática de Pilotagem Profissional</p>
RECICLAGEM	<p><b>A cada 5 anos. Carga Horária:</b> 16 (dezesesseis) horas-aula <b>Estrutura Curricular Módulo I -</b> Legislação de trânsito – 3 (três) horas- aula</p>	<p><b>A cada 5 anos. Carga Horária:</b> 16 (dezesesseis) horas-aula <b>Estrutura Curricular Módulo I -</b> Legislação de trânsito – 3 (três) horas- aula</p>	<p><b>A cada 5 anos. Carga Horária:</b> 16 (dezesesseis) horas-aula <b>Estrutura Curricular Módulo I -</b> Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula</p>	<p><b>A cada 5 anos. Carga Horária:</b> 16 (dezesesseis) horas-aula <b>Estrutura Curricular Módulo I -</b> Legislação de trânsito – 3 (três) horas-aula</p>	<p><b>A cada 5 anos. Carga Horária:</b> 16 (dezesesseis) horas-aula <b>Estrutura Curricular Módulo I -</b> Legislação de trânsito – 3 (três) horas- aula</p>	<p><b>A cada 3 anos. Carga Horária:</b> 10 (dez) horas-aulas <b>Estrutura Curricular Motofretista Módulo I –</b> Legislação e Procedimentos</p>

PÓS-HABILITAÇÃO

<b>RECICLAGEM</b>	<p><b>Módulo II</b> – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula</p> <p><b>Módulo III</b> – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas- aula</p> <p><b>Módulo IV</b> – Relacionamento Interpessoal – 5(cinco) horas- aula</p>	<p><b>Módulo II</b> – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula</p> <p><b>Módulo III</b> – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas- aula</p> <p><b>Módulo IV</b> – Relacionamento Interpessoal – 5(cinco) horas- aula</p>	<p><b>Módulo II</b> – Direção defensiva – 5 (cinco) horas- aula</p> <p><b>Módulo III</b> – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas- aula</p> <p><b>Módulo IV</b> – Prevenção de Incêndio</p>	<p><b>Módulo II</b> – Direção defensiva – 5 (cinco) horas-aula</p> <p><b>Módulo III</b> – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao meio ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas - aula</p> <p><b>Módulo IV</b> – Relacionamento Interpessoal – 5 (cinco) horas- aula</p>	<p><b>Módulo II</b> – Direção defensiva – 5 (cinco) horas- aula</p> <p><b>Módulo III</b> – Noções de Primeiros Socorros, Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social – 3 (três) horas- aula</p> <p><b>Módulo IV</b> –, Movimentação de Cargas: 5 (cinco) horas-aula</p>	<p>para o transporte de cargas</p> <p><b>Módulo II</b> – Prática veicular para o transporte de cargas</p> <p><b>Mototaxista</b></p> <p><b>Módulo I</b> – Legislação e Procedimentos para o transporte de pessoas</p> <p><b>Módulo II</b> – Prática veicular para o transporte de pessoas</p>
-------------------	---	---	---	---	---	--

## **7) CONSIDERAÇÕES FINAIS**

**Em resumo, apontamos a necessidade e a possibilidade de intervenção em três focos de atuação para o processo de Habilitação:**

### **RENACH/BINCO – BCA Avançado**

Avançar na implantação da ferramenta estruturando-a como ferramenta de gestão que permita, por meio da análise dos relatórios gerados, promover o cruzamento de dados de infrações cometidas, acidentes de trânsito, processos judiciais etc. e criar processos de fiscalização, auditorias e melhorias em cada etapa da formação do condutor.

### **Avaliação Psicológica e Exame de Aptidão Física e Mental**

Fortalecer a importância da realização dos exames e incluí-los nas renovações, trazendo a responsabilidade e promovendo o envolvimento das entidades e profissionais que os realizam.

### **Cursos (Técnico-Teórico, Pré-prática e Prática de Direção Veicular) e Avaliações (exames) Teórica e Prática.**

Realizar uma análise profunda e sistêmica do processo, elaborando Parâmetros Curriculares Nacionais para a Formação do Condutor que estruturem o processo de ensino e aprendizagem e estabeleçam diretrizes para abordagem metodológica, conteúdos, objetivos e avaliações.

**Em resumo, apontamos a necessidade e a possibilidade de intervenção em dois focos de atuação para os Centros de Formação de Condutores:**

### **Fortalecer os CFCs como Instituição de Ensino:**

Revisar itens credenciamento, funcionamento, qualificação, classificação, renovação e territorialidade com vistas a estruturar um Manual de Funcionamento e Qualidade para os CFCs, analisando a legislação existente e estabelecendo parâmetros para o funcionamento, fiscalização e qualificação permanente do setor. O ponto de atenção principal deve estar nos itens que promovam os CFCs a instituições de ensino.

Estruturar a partir do potencial instalado nas Diretorias de Educação dos DETRANS, núcleos pedagógicos que tenham o papel de acompanhar, fiscalizar e auditar a atuação dos centros de formação de condutores, fortalecendo a característica de ensino dessas *instituições*.

### **Qualificar Recursos Humanos**

Revisar estrutura curricular das formações dos profissionais que atuam nos CFCs, analisar os critérios e itens da avaliação contínua e condições dos instrutores não vinculados com vistas a estabelecer o processo de qualificação e formação permanentes, baseados nos instrumentos propostos.

### **Implantação de Sistema de Qualidade**

Implantação de sistema de qualidade, com a criação de um manual que define a estrutura fundamental do Sistema de Gestão da Qualidade dos serviços prestados pelos CFCs e deverá servir como referência permanente na sua implantação, manutenção e avaliação.

**Em resumo, apontamos duas ações centrais para o grupo de temas analisado no item pós-Habilitação:**

**Revisões dos critérios e processos para Período de Permissão, adição e mudança de categoria, Cursos de Reciclagem para Condutores Infratores, Renovação da Habilitação Comum e na Terceira Idade.**

O olhar para estes itens devem estabelecer ou complementar a base legal para o aprimoramento de cada uma destas ações, tornando-as mais eficazes para a continuidade da formação do condutor ao longo da vida.

### **Revisão dos Cursos Especializados**

Ação que deverá ser realizada após a revisão da Formação do Condutor, uma vez que intervenções, nesta etapa, implicarão em alterações conceituais e metodológicas nos cursos especializados.

## 7.1 Alianças Estratégicas

### **Serão fundamentais e necessárias alianças estratégicas para o desenvolvimento da LDB:**

- Conselhos Federais de Medicina e Psicologia
- ABRAMET

Pontos de destaque: dar visibilidade às discussões promovidas por estes grupos e protagonismo nas soluções para as intervenções nos exames físico e mental e avaliação psicológica.

- CFCs

Ganhos com protagonismo nas contribuições para a estruturação dos Parâmetros Curriculares Nacionais e Manual de Qualidade e Funcionamento dos CFCs.

- MINISTÉRIO DA SAÚDE E OPAS

Incluir conceitos de autocuidado e proteção na formação de condutores, intensificando e potencializando a prevenção e a compreensão do acidente de trânsito como questão de saúde pública. Fortalecimento do tratamento do tema, explicitando as consequências e traumas causados pelos acidentes. Desmistificar a cultura do acaso e da fatalidade, incorporando estes conceitos na formação do condutor.

- DENATRAN E DETRANS

Possibilidade de contar com uma legislação forte construída a partir de um processo participativo e que amplie os mecanismos de fiscalização e avaliação dos processos, com padronizações em âmbito nacional e adequações a características regionais.

- UNIVERSIDADES

Possibilidade de divulgação de trabalhos acadêmicos e científicos, com criação de linhas de crédito e incentivo à pesquisa. Fortalecimento da participação do Ministério da Educação.

- FRENTE PARLAMENTAR

Protagonismo na proposição de uma Lei de Diretrizes e Bases, que possa intervir profundamente na formação do condutor, com forte argumento e embasamento técnico e apoios estratégicos importantes.

- SEST/SENAT

Grande detentor e realizador dos cursos especializados. Com forte interesse na manutenção da posição e certamente no protagonismo em um processo como este.

- INSTITUIÇÕES FORMADORAS DE MÃO DE OBRA

Ter como aliados uma representatividade das instituições de formação de mão de obra, que atuam no setor, será determinante para a qualidade do processo que deve impactar em maiores exigências na formação dos profissionais, exigindo readequações destas instituições. Considerar que o Ministério de Educação aprova os cursos, em caráter de especialização.

## 7.2 Sobre a elaboração da LDB

O conjunto de reflexões e ações propostas, neste documento, pretende fundamentar e subsidiar trabalhos e culminar na redação da LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Formação do Conductor. Para tal, sugerimos a minuta nas páginas a seguir.

Vale revisar a história da Legislação de Trânsito brasileira:

- 27 de Outubro de 1910 – Publicação do Decreto nº8.324, que aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis.
- O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto Lei nº 2.994, em 28 de Janeiro de 1941, mas teve pouca duração - apenas oito meses depois - foi revogado pelo Decreto Lei nº 3.651, de 25 de Setembro de 1941, que deu nova redação criando o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito), nas capitais dos Estados.
- A Lei nº 5.108, de 21 de Setembro de 1966, promulgou o segundo Código Nacional de Trânsito, composto de 131 artigos.
- Essa lei vigorou por 31 anos até a aprovação do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro) - Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997, mas que entrou em vigor em 22 de Janeiro de 1998. O novo e atual Código de Trânsito Brasileiro trouxe muitas inovações. É composto de leis, decretos e resoluções respeitando a abrangência na posição hierárquica das leis.

As leis estabelecem as normas em caráter geral; os decretos regulamentam - detalham e disciplinam a aplicação das leis. As resoluções editadas através do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem normas detalhadas nas leis. A legislação que regulamenta o trânsito no Brasil é composta de:

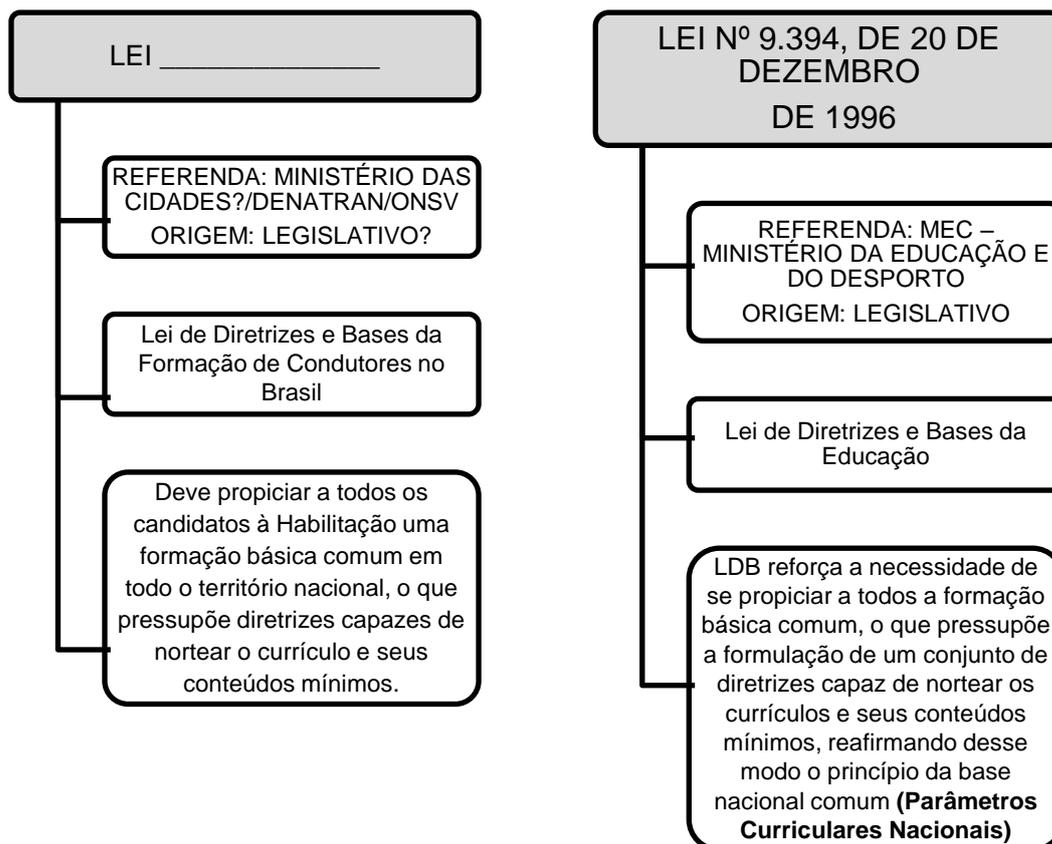
- Constituição Federal;
- Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- Convenção de Viena;
- Acordo do Mercosul;
- Resoluções e Deliberações do Contran;
- Portarias do Denatran;
- Leis, Decretos e Portarias Estaduais;
- Leis, Decretos e Portarias Municipais.

A elaboração da LDB para a Formação de Condutores prevê a consideração e estudo da Legislação Nacional existente sobre o tema, bem como a análise das pesquisas e estudos realizados pelo ONSV (OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária), de modo a permitir o desenvolvimento e criação de novas medidas.

Está fundamentada nos decretos da Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional, que resumindo, tratou a elaboração da seguinte forma:

- A LDB deve definir e regularizar o sistema, com base nos princípios da constituição.
- As diretrizes devem possibilitar a definição de metodologias, (Dec. 382-98);

Abaixo uma estrutura sugerida para a proposição da LDB:



### 7.3. Proposta de sumário para a Minuta da LDB

<b>Lei de Diretrizes e Bases da Formação de Condutores</b>
Apresentação
I - Dos Princípios e fins da Formação de condutores
II - Do Processo de Habilitação do Condutor
• Requisitos
• Exigências (Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-Técnico, Exame Teórico-Técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular)
• Categorias
III - Da Formação do Condutor
• Curso Teórico-Técnico (Carga Horária, Estrutura curricular)
• Curso de Prática de Direção Veicular (Para veículos de quatro ou mais rodas ou para veículos de duas rodas)
• Dos Projetos de Educação e Segurança no Trânsito nas Escolas do Ensino Médio
• Dos conteúdos dos cursos de Formação de Condutores
IV - Da renovação, mudança e adição de categorias, reciclagem para condutores infratores
• Cursos para mudança de categoria e renovações
• Curso para adição de categoria
• Curso de atualização para renovação da CNH
• Curso de reciclagem para condutores infratores
• Renovação de CNH na Terceira Idade
• Conteúdos para renovação, mudança e adição de categorias, reciclagem para condutores infratores.
V - Dos Profissionais e Recursos Humanos para a Formação de Condutores
• Formação
• Atualização
VI - Das Entidades autorizadas (Fins, organização, regência, regime de funcionamento, aproveitamento de estudos, avaliação e certificação).
• Competência
• Requisitos para Credenciamento
• Classificação
• Regras Territoriais para Credenciamento
• Qualificação
• Avaliação e Renovação de Credenciamento
• Estrutura Física

- Estrutura Curricular
- Funcionamento
- Vinculação de Instrutores
- Infrações e Penalidades

#### VI - Dos Exames

- Exame de Aptidão Física e Mental
- Avaliação Psicológica
- Exame Teórico-Técnico
- Exame de Direção Veicular
- Sobre os examinadores

#### VII - Do Candidato ou Condutor Estrangeiro

#### VIII - Dos Cursos Especializados

- Transporte coletivo de passageiros;
- Transporte de escolares;
- Taxistas (ver legislação)
- Transporte de produtos perigosos;
- Transporte de Emergência;
- Transporte de carga indivisível e outras, objeto de regulamentação específica pelo CONTRAN.
- Transporte de passageiros (mototaxista) e
- Entrega de mercadorias (motofretista)
- Dos conteúdos dos cursos especializados

#### IX- Das Entidades Autorizadas para a Realização dos Cursos Especializados (Fins, organização, regência, regime de funcionamento, aproveitamento de estudos, avaliação e certificação)

- Competência
- Requisitos para Credenciamento
- Classificação
- Regras territoriais para credenciamento
- Qualificação
- Avaliação e Renovação de Credenciamento
- Estrutura Física
- Estrutura Curricular
- Funcionamento
- Vinculação de Instrutores
- Infrações e Penalidades

#### X – Dos profissionais e Recursos Humanos para os Cursos Especializados

- Formação
- Atualização

XI - Da Expedição da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão Internacional para Dirigir Veículo

X II- Das Disposições Gerais

Observações:

Analisar as Escolas Públicas de Trânsito – competências e atividades afins à formação de Condutores

## **ANEXOS FINAIS**

### **ANEXO I**

#### **Lista de ações sugeridas para aprimorar e envolver o vasto conjunto de atores e responsáveis pelo processo de Habilitação:**

##### **HABILITAÇÃO**

###### **Renach – BCA – Avançado**

- a- Pesquisa junto ao Denatran para conhecer os relatórios gerados pelo Renach e análises realizadas a partir dos relatórios? A mesma pesquisa deverá responder como acontece o compartilhamento desses dados, com quais atores? Neste mesmo levantamento, buscar saber qual a aplicabilidade dos dados dos relatórios para cada tema da formação do condutor. Como se dá o processo de alimentação do Banco de Dados?
- b- Consulta junto a todos os DETRANs para saber qual a avaliação dos órgãos sobre as dificuldades e facilitadores na alimentação dos dados?
- c- Pesquisa amostral, em unidades da federação, para avaliação dos CFCs sobre o Renach.
- d- Levantamento de propostas com todos os atores envolvidos para aperfeiçoamento da Base de Dados.
- e- Refazer pesquisa internacional sobre o tema em outros países, inclusive, buscando subsidiar, com as experiências externas, novos avanços e respostas para temas como a condução envolvendo exigências, punições, tratamento dos condutores estrangeiros.

###### **Avaliação Psicológica**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do Exame e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema.
- c- Pesquisa amostral em todos os estados para ter um mapa de procedimentos da avaliação psicológica em todo o país.
- d- Padronização de procedimentos para a Avaliação em todo o Brasil, bem como procedimentos de fiscalização e auditoria do trabalho dos profissionais credenciados.
- e- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre a Avaliação Psicológica para implantação de políticas gerenciais.
- f- Pesquisa amostral com psicólogos credenciados para apontamentos de melhorias no processo avaliatório.

- g- Criação de grupo multidisciplinar para avaliação dos testes atuais e sugestão de alterações.
- h- Pesquisa amostral com alunos, pós-testes, com aprovados e reprovados para avaliação sobre os conteúdos abordados e, também, sobre os profissionais que aplicaram os testes.

### **Aptidão física-mental**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do Exame e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema.
- c- Pesquisa amostral em todos os estados para ter um mapa de procedimentos da avaliação físico-mental em todo o país.
- d- Grupo multidisciplinar para estudar a padronização de procedimentos para a Avaliação em todo o Brasil, bem como procedimentos de fiscalização e auditoria do trabalho dos médicos-peritos.
- e- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre a Avaliação Físico-Mental para implantação de políticas gerenciais.
- f- Pesquisa amostral com médicos-peritos para apontamentos de melhorias no processo avaliatório.
- g- Pesquisa amostral com alunos, pós-avaliação, com aprovados e reprovados para avaliação dos alunos sobre os profissionais que aplicaram os testes.
- h- Debate com o CFM e Abramet sobre fixação de número de avaliações dos peritos, como medida de qualificação dos exames.

### **Curso Teórico-Técnico**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do curso e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema, envolvendo carga horária, conteúdos, vinculação dos conteúdos com a prática, atualizações, metodologias, aproveitamento etc.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre o Curso Teórico-Técnico para implantação de políticas gerenciais.
- d- Criação de grupo multidisciplinar para avaliação dos conteúdos do Curso Teórico-Técnico e proposições de inclusões e mudanças.

- e- Pesquisa amostral com alunos/candidatos a condutores para avaliação dos cursos oferecidos, envolvendo metodologia, conteúdos e avaliação dos instrutores.
- f- Debate e/ou consulta com as escolas para início do diálogo sobre a inclusão de atividades extracurriculares para a formação de condutores no Ensino Médio.

### **Exame Teórico-Técnico**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do curso e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema em relação ao exame.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre o Exame Teórico-Técnico para implantação de políticas gerenciais.
- d- Pesquisa amostral com instrutores para avaliação dos conteúdos do Exame, bem como do Curso Teórico.
- e- Pesquisa amostral com alunos pós-exame – aprovados e reprovados - para avaliação em todos os estados da federação
- f- Criação de grupo de estudos para avaliar a adequação e melhorias no processo avaliatório, envolvendo a redefinição ou melhoria dos critérios de aprovação e reprovação dos exames.

### **Curso Pré-prática de Direção**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do Curso e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema, envolvendo carga horária, conteúdos, vinculação dos conteúdos com a prática, atualizações, metodologias, aproveitamento, uso dos simuladores e suas vantagens etc.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre o Curso Pré-prática de direção para implantação de políticas gerenciais, com análise das reprovações.
- d- Criação de grupo multidisciplinar para avaliação dos conteúdos do Curso Pré-prática de Direção para proposições de inclusões e mudanças.
- e- Pesquisa amostral com alunos/candidatos a condutores para avaliação dos cursos oferecidos, envolvendo metodologia, conteúdos e avaliação dos instrutores em todo o território.

- f- Divulgação das fiscalizações e auditorias sobre o serviço prestado pelos CFCs em relação aos cursos e exames, como medida de proteção e direito do consumidor.

### **Exame Prática de Direção**

- a- Pesquisa junto aos DETRANs, por meio documental – carta/e-mail – para validar os valores do Exame e ter mapa comparativo de todos os estados da Federação, em relação aos custos para os candidatos.
- b- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência e referências de outros países sobre o tema, envolvendo as metodologias do exame, cobrança de conteúdos, aproveitamento etc.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer o que ele oferece e gera de relatórios sobre o Exame de direção para implantação de políticas gerenciais, com análise das reprovações.
- d- Criação de grupo multidisciplinar para avaliação do Exame e levantamento das adequações necessárias.
- e- Pesquisa amostral com alunos/candidatos a condutores para avaliação dos exames, principalmente envolvendo a vinculação teoria e prática, avaliação dos formadores, entre outros.

**(\* Pesquisa Amostral com instrutores e examinadores, bem como diretores dos CFCs, para avaliação do processo de forma integral, envolvendo todos os itens da formação, num único questionário.**

### **CFC's**

#### **Requisitos para credenciamento**

- a- Refazer pesquisa internacional sobre o tratamento que outros países dão aos Centros de Formação, buscando-se verificar exigências relacionadas aos serviços, ao projeto pedagógico, aos recursos humanos.
- b- Pesquisa amostral com os CFCs, nas unidades federativas, para conhecer as principais dificuldades de trabalho dos Centros na prestação dos serviços.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer as informações sobre os CFCs, sobretudo daqueles com grande índice de reprovação de seus condutores.
- d- Criação de Grupo Multidisciplinar para análise e avaliação quanto às exigências do credenciamento relacionadas aos serviços, projeto de ensino/projeto pedagógico, estrutura curricular, conteúdos e metodologia, recursos humanos e didáticos, avaliação dos CFCs, implantação de Selo de Qualidade e Manual de Funcionamento e Qualidade.

## **Classificação dos CFCs**

- a- Refazer pesquisa internacional sobre o tratamento que outros países dão aos Centros de Formação, buscando-se verificar se existe diferenciação na classificação tal qual no Brasil, quais vantagens e desvantagens?
- b- Pesquisa amostral com os CFCs, por classificação, apontando vantagens e desvantagens dessa diferenciação.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer as informações de cada tipo de CFCs e os apontamentos/dados.
- d- Criação de Grupo Multidisciplinar para análise e avaliação quanto:
  - vantagens e desvantagens da separação do ensino teórico e prático;
  - possibilidade de associação dos dois ensinos, verificando-se os custos de implementação, as características de cada empresa e demais questões.
  - análise do desempenho de cada tipo de CFC.

## **Regras Territoriais para o Credenciamento**

- a- Refazer pesquisa internacional para conhecer a distribuição dos Centros de Formação em outros países, definição da localização, atendimento da demanda etc.
- b- Levantamento junto ao Renach para ter informações sobre a distribuição dos CFCs no país, bem como dos instrutores não-vinculados.
- c- Pesquisa junto aos DETRANs para verificar as indicações dos órgãos sobre ações de cunho territorial.
- d- Criação de grupo multidisciplinar para elaborar estudos sobre oferta/demanda de CFCs; analisar incentivos para novos CFCs em área deficitárias, planejamento para atender as demandas, levando em conta frota, população, venda de veículos demandas regionais na primeira Habilitação.

## **Qualificação dos CFC's**

- a- Refazer pesquisa Internacional para verificar a existência de manuais de funcionamento de Centros de Formação no Exterior, buscando-se modelos e troca de experiências.
- b- Pesquisa junto aos candidatos a condutores sobre a prestação dos serviços dos CFCs, aproveitamento do ensino-prática e satisfação.
- c- Criação de Grupo Multidisciplinar para:
  - Elaboração do Manual de Funcionamento e implantação do Selo de Qualidade que influenciarão diretamente na qualificação dos serviços e atendimento dos CFCs.
  - Releitura/Revisão de conteúdos, dos materiais didáticos, definir periodicidade de atualizações entre outros.

- Definição de ações que responsabilizem os CFCs no trabalho de conscientização de seu público quanto à prevenção de acidentes, por meio de campanhas publicitárias, com avaliação ou prefixação de percentuais.
- d- Avaliação do Denatran, apoiada nos preceitos de defesa do consumidor para implantação de canais de diálogo entre aluno e CFCs – ouvidoria, disque ou Reclame Aqui.
- e- Levantamento junto ao Renach para análise de dados referente à fiscalização, e penalização dos CFCs.

### **Renovação do Credenciamento**

- a- Refazer pesquisa Internacional sobre o tratamento que outros países dão ao processo de renovação e quais as exigências.
- b- Criação de Grupo Multidisciplinar para análise e avaliação quanto:
- c- Exigências da renovação do credenciamento, buscando-se um olhar sistêmico sobre o funcionamento do CFC, relacionando não só um indicador (percentual de 60% de aprovação), mas o ensino/projeto pedagógico, a estrutura curricular, conteúdos e metodologia, recursos humanos e didáticos, avaliação dos CFCs, implantação de Selo de Qualidade e Manual de Funcionamento e Qualidade.
- d- Avaliar a todo o processo de ensino-aprendizado para novas proposituras.
- e- Levantamento junto ao Renach para conhecer as informações sobre os CFCs, que permitam servir de avaliação para renovação da prestação do serviço.

**(\*) A Renovação do Credenciamento** dos CFCs deve ser focada na qualidade do processo de ensino-aprendizagem oferecido.

### **Avaliação Contínua**

- a- Refazer pesquisa internacional sobre avaliações dos Recursos Humanos dos Centros de Formação.
- b- Pesquisa com DETRANs para levantamentos do Perfil dos Examinadores por estado.
- c- Levantamento junto ao Renach para um diagnóstico atual dos Recursos Humanos (instrutores, examinadores, diretores de ensino e geral).
- d- Criação de Grupo Multidisciplinar para análise e avaliação quanto:
  - exigências de formação e experiências dos Recursos Humanos
  - processos de qualificação e requalificação das equipes.
  - conteúdos mínimos na requalificação, carga horária, metodologia etc
  - estudo de uma escala de pontuação versus índices de melhorias na avaliação a serem apresentadas pelos instrutores e examinadores, uma vez que o atendimento à demanda por Habilitação não pode parar.

- Estudo para a inclusão, no Enit e no Enet, da avaliação também dos diretores geral e diretor de ensino dos CFCs.
  - Avaliação sistêmica de todo o funcionamento dos CFCs (prevendo padronização no funcionamento, inclusive com o Manual de Funcionamento e Selo de Qualidade).
- e- Pesquisa amostral com os candidatos à Habilitação para avaliação dos serviços pelas equipes, por estados, incluindo todos os Recursos Humanos do CFC.

### **Estrutura Curricular**

- a- Refazer pesquisa internacional para conhecer os conteúdos trabalhados e adequação com a prática de direção.
- b- Grupo multidisciplinar para atuar:
- na análise sobre as estruturas curriculares atuais dos cursos para formação de Recursos Humanos que atuam na formação, capacitação, qualificação e reciclagem de condutores.
  - rever parâmetros nacionais para a formação de recursos humanos dos CFCs e analisar possibilidade da formatação de um curso padronizado para todo o país.
- aprofundar os estudos sobre a metodologia e pedagogia, adotadas na formação das equipes dos CFCs, verificando-se:
- Adequação dos conteúdos
  - Revisão de conteúdos
  - Inclusão de novos temas
  - Aprofundamento dos conteúdos
  - Carga horária
  - Adoção de novas tecnologias na formação etc

### **Instrutores não vinculados aos CFC's**

- a- Refazer pesquisa internacional para conhecer a experiência de outros países sobre o tema.
- b- Levantamento junto ao Renach para conhecer quantitativamente e qualitativamente o segmento e distribuição territorial dos instrutores não vinculados.
- c- Criação de Grupo Multidisciplinar para avaliar:
- vantagens e desvantagens da atuação desses instrutores,
  - acompanhar resultados do trabalho – reprovações e aprovações

- definir regras claras para atuação desse profissional, considerando, sobretudo, a qualidade da prestação do serviço e a satisfação dos alunos.

**(\*) Neste item, em razão do número ínfimo de alunos, dispensável pesquisa amostral para avaliação, já que cada instrutor pode ter um aluno por semestre.**

### **Funcionamento dos CFC's**

- a- Refazer pesquisa internacional para conhecer os padrões de funcionamentos dos centros de formação em outros países para busca de modelos e referências.
- b- Criação de grupo multidisciplinar para definir critérios, com padronização nacional para todas as entidades credenciadas, com objetivo de ampliar a qualidade dos serviços. O grupo deverá ainda:
  - desenvolver Minuta do Manual de Funcionamento dos CFCs e definir requisitos para o recebimento de um Selo de Qualidade;
- c- Pesquisa Amostrai com os clientes/candidatos à Habilitação para avaliação sobre os principais problemas e mapear, também, os pontos positivos existentes hoje nos CFCs.

### **Infrações e Penalidades**

- a- Refazer pesquisa internacional para conhecer o processo de avaliação dos CFCs, avaliando os temas que pesam, que geram cassações e penalidades.
- b- Levantamento junto ao Renach para conhecer dados de cassações, penalidades, para busca de medidas que possam melhorar a qualidade no atendimento; informações sobre fiscalização e controle da formação, aperfeiçoamento, reciclagem etc.
- c- Criação de grupo multidisciplinar para avaliar a lista de infrações e penalidade e construir um sistema de avaliação que:
  - priorize a questão do projeto pedagógico e do ensino-aprendizagem.
  - possa definir padrões de fiscalização, incluindo periodicidade e documentação.
  - considere, em todo o processo, a implantação do Selo de Qualidade dos CFCs;
  - que possa avaliar alternativas de redirecionamento dos alunos a outros CFCs para a continuidade do processo de Habilitação, em caso de cassações.
  - que estude a possibilidade de aplicação de multas pecuniárias aos CFCs reincidentes.

## **PÓS-HABILITAÇÃO**

### **Permissão**

- a- Pesquisa sobre o tratamento que outros países dão ao condutor iniciante para avaliar as exigências e restrições no exterior e busca de modelos.
- b- Pesquisa amostral com grupo de condutores ao final do período de um ano, por unidade da federal, para avaliar a efetividade da condução – se esporádica ou cotidiana, autuações, cassações no período, entre outros.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecer os dados do condutor iniciante para análise dos perfis e eventuais intervenções/proposições.
- d- Criação de grupo multidisciplinar para análise aprofundada dos levantamentos e para identificar a necessidade de mudanças para o condutor iniciante, avaliando-se:
  - se o período probatório é adequado para a entrega da CNH definitiva;
  - se existe necessidade de identificação dos veículos desses condutores iniciantes, como medida de precaução;
  - se limitações ou restrições de cilindradas e potência, para transporte de passageiros neste período, habilidade para a condução noturna ou até acompanhamento por período determinado; ou ainda liberações gradativas de autorização para a condução impactariam na melhoria da formação.
- e- Levantamento junto ao Renach para definir campanhas direcionadas a este público, sobretudo, para evitar processos de reciclagem por conta de infrações.

### **Curso de Reciclagem para Condutores Infratores**

- a- Refazer pesquisa com informações internacionais sobre o tratamento dado por outros países sobre o tema.
- b- Levantamento junto ao Renach para conhecimento do perfil do infrator, da sua reincidência e para avaliação de mudança de comportamento pós-reciclagem.
- c- Grupo multidisciplinar para estudos e análises sobre:
  - avaliação da metodologia e pedagogia da reciclagem para este segmento de forma específica;
  - avaliação dos conteúdos atuais e novas proposições;
  - análise e adequação da pontuação que define a reciclagem;
  - resultados estatísticos e efetivos da reciclagem;

- avaliação dos custos do curso de reciclagem para o candidato, com possibilidade de ampliação de valores para que o valor financeiro pese na mudança comportamental.
  - avaliação de penas sociais para o infrator – trabalhos voluntários.
- d- Pesquisa amostral junto aos DETRANs sobre os resultados da reciclagem, de forma amostral, por estado.
- e- Pesquisa amostral junto aos condutores sobre o curso, envolvendo conteúdos, metodologia e influência da reciclagem para mudanças comportamentais.

### **Cursos Especializados**

- a- Refazer pesquisa com informações internacionais sobre o tratamento dado por outros países sobre o tema, envolvendo exigências e restrições, conteúdos, metodologias e avaliações.
- b- Pesquisa junto aos DETRANs para avaliar os custos especializados em todos os estados.
- c- Levantamento junto ao Renach para conhecimento do perfil dos condutores que realizam os cursos especializados, dados de infrações, reincidências etc.
- d- Grupo multidisciplinar para avaliação dos cursos especializados, envolvendo:
- análise da carga horária
  - processo pedagógico
  - análise das especificidades para cada especialidade
  - aprofundamento dos conteúdos
  - necessidade de testes de aptidão e exames específicos
  - estudo sobre a adequação ou não da periodicidade da reciclagem
- e- Pesquisa de avaliação sobre o aproveitamento dos cursos pelos condutores, envolvendo conteúdos, metodologia, carga horária, instrutores etc
- f- Avaliação dos instrutores dos cursos especializados (proposta já existente, mas ainda não implantada)

### **Renovação da CNH para a Terceira Idade**

- a- Refazer pesquisa com informações internacionais sobre o tratamento dado por outros países sobre o tema, envolvendo idade, restrições, capacitação na renovação da CNH para o idoso; incentivo para parar de dirigir.
- b- Pesquisa junto aos DETRANs para avaliar os custos para a Renovação da CNH para a Terceira Idade, já que existem estados que até dão isenção como medida para incentivar a renovação.

- c- Levantamento junto ao Renach para conhecimento dos dados sobre o condutor idoso, envolvimento em acidentes, multas etc. Necessidade da vinculação dos acidentes com a idade e definição de um perfil de periculosidade. Os dados estatísticos podem inclusive servir de parâmetros na avaliação médica; número de motoristas neste segmento.
- d- Grupo multidisciplinar para avaliar:
- período para renovação – se adequado
  - conteúdos específicos e adaptados para as necessidades do grupo
  - pesquisas científicas sobre restrições, perdas físicas, motoras e intelectuais e seus impactos na direção.
  - restrições para dirigir ou conduzir passageiros como no transporte coletivo, de escolares etc.
  - conteúdos voltados aos demais atores de condução sobre o segmento em seus cursos.
  - a avaliação médica, envolvendo adequação do rigor ou sua ampliação, construção de protocolos nacionais e único, necessidade de capacitação/atualização dos médicos-peritos, adoção de Junta Médica para casos mais exigentes, semelhante a que avalia as pessoas com deficiência etc.
  - propor estudos e definição de instrumentos complementares ao exame médico para renovações acima de 65 anos como Exame prático, Avaliação psicológica, inclusão de exames e testes específicos para a idade, exame físico-mental, entre outros
- e- Pesquisa amostral de avaliação do processo de reciclagem pelos idosos, abordando conteúdos, carga horária, dificuldades no dirigir, instrutores, metodologia, construção de uma crítica daqueles que usam o serviço.
- f- Pesquisa amostral com instrutores para apontamentos dos principais problemas encontrados no trabalho com o segmento, para propostas de soluções e aperfeiçoamento de metodologia.
- g- Envolvimento de órgãos de defesa do segmento em todos os debates para contribuições e diálogo sobre incentivos para parar de dirigir.

## **ANEXOS II**

### **Relatório sobre formulário de pesquisa sobre a formação em outros países:**

Importante destacar:

- Os dados estão trocados, onde está Canadá, são citadas informações da Espanha. Quem lê fica em dúvida.
- As informações da Espanha estão na língua daquele país, importante que seja feita tradução.

### **Tema: Idade para iniciar o processo de formação**

- CANADÁ

Antes de 2010, o processo poderia ser iniciado com 14 anos. Mas a partir de 01/09/2010, a idade mínima fixada foi de 15 anos. Importante frisar que esses motoristas até os 18 anos não podem transportar pessoas em seus veículos.

Fixação de idade para determinadas categorias:

16 anos – Classe A

18 anos – Classes A, B, B+E, BTR, C1, C1+E

20 anos – Classe A

21 anos – C, C+E, D1, D1+E

24 anos – D, D + E

(não há qualquer esclarecimento em relação às categorias ou classes de carta)

- EUA, AUSTRÁLIA, FRANÇA, ESPANHA E JAPÃO

Informações não foram citadas a respeito de idades mínimas na tabela.

Exceto que: Na Espanha a Habilitação é feita a partir dos 15 anos, mas é liberada em classes e com restrições muito rígidas. Por exemplo, há restrição à prática profissional ou transporte de passageiros no veículo. Só se pode ir passando de classe com determinados períodos e de acordo com um sistema de pontos que o condutor não pode perdê-los. (fonte DGT - Direção Geral de Tráfego - Espanha)

(\*) As informações foram literalmente citadas, pois não estão claras.

### **1- Formação Teórica**

- CANADÁ

O relatório não traz dados

- EUA

Classe A – Formação total é de 160 horas, sendo 40 de instrução em sala de aula

Classe B – 48 horas totais, incluindo pelo menos 20 horas de instrução em sala de aula

Classe C – 36 horas totais, incluindo pelo menos 20 horas de instrução em sala de aula.

- AUSTRÁLIA

A pesquisa só traz os tipos de licença, sem maiores especificações sobre a formação:

- Licença de aprendiz
- P1 Licença provisória, P1 licença estágio ou P1 licença restrita
- P2 Licença prévia, licença de estágio P2 ou licença restrita P2
- P Licença provisória, P - probatório licença ou P - licença restrita
- Open license

- FRANÇA

Nenhuma informação foi apresentada no relatório.

- ESPANHA

Necessitam de tradução.

- JAPÃO

Sem informações na tabela.

### **3-Formação Prática**

- CANADÁ

Sem informações

- AUSTRÁLIA, FRANÇA, ESPANHA E JAPÃO

Sem informações que pudessem esclarecer o tema.

- EUA

Classe A - Das 160 horas totais, pelo menos:

18 horas de formação em condução rua

16 horas de treinamento em apoio manobras

16 horas de desenvolvimento de proficiência

70 horas de combinado laboratório de treinamento, treinamento, alcance e observação

Classe B - 48 horas totais, pelo menos:

14 horas de formação em condução rua

4 horas de treinamento em apoio manobras

4 horas de desenvolvimento de proficiência

6 horas de combinado laboratório de treinamento, treinamento alcance e observação

Classe C, Das 36 horas totais, pelo menos:

20 horas de instrução em sala de aula

8 horas de rua formação de condução

2 horas de formação em apoio manobras

2 horas de desenvolvimento de proficiência

4 horas de combinado laboratório de treinamento, treinamento alcance e observação

(\*) A escola de formação vai lhe dar um certificado de conclusão que você deve apresentar em um escritório de licenciamento motorista quando chegar a sua CDL. Você não precisa do certificado de formação para agendar e fazer uma teste de habilidades - CDL , mas você deve apresentar o original do certificado no escritório de licenciamento depois de ter passado por todos os testes e está pronto para começar a sua CDL. Não será emitido um CDL se não for apresentado o original do certificado; fotocópia, fax, não serão aceitos certificados escritos à mão, ou enviados por correio.

Situações especiais (\*)

- 1- Se o seu empregador concorda que você tem as habilidades e treinamento para operar um veículo comercial com segurança, ele ou ela irá preencher e assinar uma certificação do empregador, que inclui as classes de veículos comerciais que pode operar. Para ser isento do cumprimento dos requisitos mínimos de formação, você deve apresentar este digitado, certificação assinada em um escritório de licenciamento motorista quando são emitidos seu CDL.
- 2- Se você recebeu treinamento de motoristas de caminhão especializada no serviço militar, você pode ser elegível para um Drivers Certificado de Formação Militar Comercial do Departamento de Assuntos de Veteranos (WDVA). Apresentar este certificado, em vez de um certificado de formação escolar quando você aplica para o seu CDL. Para saber como obter um certificado de formação militar, consulte o website WDVA: Commercial Driver Training Certificado Militar.
- 3- Você pode obter um CDL de 5 anos restrito, sem cumprir os requisitos mínimos de formação, se você for dirigir um veículo motorizado comercial apenas para fins agropecuários. Quando chegar a sua CDL, vamos adicionar uma restrição que só lhe permite conduzir um veículo

comercial para um agronegócio. Para ter essa restrição removida, você deve apresentar um certificado de formação ou empregador.

#### **4 e 5- Exames práticos e teóricos**

Não ficaram esclarecidos em nenhum dos países citados.

**(\*) Informações literais tiradas do Relatório**



**OBSERVATÓRIO**  
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

**[www.onsv.org.br](http://www.onsv.org.br) | 19 3801.4500**