

PRESSUPOSTOS PARA A FISCALIZAÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO: ABORDAGEM SOBRE A LEGISLAÇÃO E OS PROCEDIMENTOS POLICIAIS NA POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ

Alessandro Galeski¹
Eduardo Augusto Andriola²

RESUMO: O presente trabalho tem como tema os pressupostos para a fiscalização da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O objetivo é analisar a legislação correlata, trazendo para reflexão os desdobramentos das infrações e os aspectos da fiscalização pelos agentes da autoridade de trânsito, em especial dos agentes policiais militares. Destaca-se ainda as mudanças promovidas pela Lei nº 14.071/2020, pela Lei nº 14.440/2022 e pela Lei nº 14.599/2023, bem como as alterações ocorridas na CNH ao longo dos anos. A metodologia aplicada buscou informações por meio de pesquisa teórica as legislações que regulam o assunto, baseando-se numa interpretação sistêmica do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Palavras-chave: Legislação. Fiscalização e Habilitação.

ABSTRACT: The theme of this work is the assumptions for the inspection of the National Driving License (CNH). The objective is to analyze related legislation, bringing to reflection the consequences of infractions and aspects of inspection by traffic authority agents, especially military police agents. Also noteworthy are the changes promoted by Law No. 14,071/2020, Law No. 14,440/2022 and Law No. 14,599/2023, as well as the changes that have occurred in the CNH over the years. The methodology applied sought information through theoretical research on the legislation that regulates the subject, based on a systemic interpretation of the Brazilian Traffic Code (CTB).

Keywords: Legislation. Supervision and Driver's license.

¹ Professor da disciplina de Gestão Logística no Curso de Comando e Estado Maior da PMPR, Tenente-Coronel da Polícia Militar do Paraná, Graduado no Curso de Formação de Oficiais, em 1995, pela Academia Policial Militar do Guatupê-APMG, no Estado do Paraná. Graduado em Direito no ano de 2010, na Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Especialista em Emergências Ambientais (PUC 2009) e Especialista em Policiamento Ambiental (pmdf 2012) pela Polícia Militar do Distrito Federal.

² Professor da disciplina de Legislação de Trânsito no Curso de Formação de Soldados da PMPR, Capitão da Polícia Militar do Paraná, Graduado no Curso de Formação de Oficiais, em 2004, pela Academia Policial Militar do Guatupê-APMG, no Estado do Paraná. Graduado em Direito no ano de 2008, na Faculdade Campo Real, em Guarapuava-PR. Especialista em Trânsito Rodoviário pela Polícia Militar do Estado de São Paulo ano de 2022 e Especialista em Planejamento, Projetos e Portfólio pela PMPR.

1 INTRODUÇÃO

Com o tema pressupostos da fiscalização da CNH, este artigo tem como objetivo apresentar às normas atinentes a matéria e os pressupostos para a fiscalização policial.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1998, orientou as diretrizes gerais sobre a habilitação dos condutores de veículos, delegando competência, por meio do art. 12, incisos I e X, ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para estabelecer as normas regulamentares e normatizar os processos de aprendizagem e habilitação.

Em meados de 2020, a Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020, consolidou todas as normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, revogando as demais resoluções sobre o assunto.

No final do ano de 2020, o Presidente da República sancionou a Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, que alterou dispositivos do CTB, dentre os quais, alguns consagrados, como por exemplo, o prazo de validade da habilitação e a pontuação para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Vale destacar também a novíssima Lei nº 14.440, de 02 de setembro de 2022, originada no Poder Executivo, por meio da Medida Provisória nº 1.112/22, publicada no Diário Oficial da União, de 1º de Abril de 2022, e modificada no Congresso Nacional que acrescentou alguns dispositivos ao CTB.

Outra inovação recente, objeto das resoluções do CONTRAN de nº 886/2022, 972/2022 e 998/2023, foi a nova CNH, alterando o leiaute e adicionando novos elementos de segurança.

Assim, o presente artigo busca apresentar, as características da nova CNH e os meios necessários para que os agentes da autoridade de trânsito, urbanos e rodoviários, promovam a fiscalização dos condutores, com a técnica que a complexidade do tema exige.

2 DAS COMPETÊNCIAS

Inicialmente é necessário citar a Constituição Federal de 1988, que fez constar no §1º do art. 144, a necessidade dos órgãos de segurança, em promover a segurança viária, com medidas voltadas para a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei (BRASIL, 1988).

No mesmo diapasão, um arcabouço de normas infraconstitucionais remete de forma específica as competências das Polícias Militares para o exercício da preservação da ordem pública.

O CTB, por sua vez, em seu art. 23, inciso III, estabelece que a fiscalização de trânsito é de incumbência da policias militares, uma vez firmado convênio com os órgãos executivos de trânsito dos Estados, *verbis*:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

[...]

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados (BRASIL, 1997).

892

Assim, os órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários dos Estados, celebram convênio com as respectivas polícias militares, para por meio de delegação, cadastrar os policiais militares como agentes da autoridade de trânsito, a fim de viabilizar a fiscalização orientada pelo regramento de trânsito.

Para a regulamentação dos diversos conceitos, definições e processos relacionados à habilitação, o CTB atribuiu ao CONTRAN, órgão máximo consultivo e normativo de trânsito no Brasil, a competência para deliberar sobre o tema, conforme o texto a seguir:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

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

[...]

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

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

[...]

Art. 141. O processo de habilitação e as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN (BRASIL, 1997).

Posto isso, o CONTRAN, ao longo dos quase 28 (vinte e oito) anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, vem regulamentando, por meio da edição de resoluções, os procedimentos relacionados ao aprendizado, habilitação e fiscalização de trânsito.

3 DA EVOLUÇÃO DAS RESOLUÇÕES NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Considerando que a administração pública tem a discricionariedade para autorizar as pessoas a conduzirem veículos nas vias públicas, enquanto cumpridas as regras previstas em lei, o CONTRAN editou, após a entrada em vigor do CTB, diversas resoluções ao longo dos anos, as quais vêm norteando os requisitos necessários para a obtenção da CNH, dentre as principais destacam-se as resoluções nº 50/98 (revogada), 168/04 (revogada) e a 789/20 (vigente).

A Resolução nº 50/98, organizou os requisitos para a formação teórico-técnica e para a prática de direção veicular. O candidato deveria cumprir o conteúdo didático que contemplava as matérias de direção defensiva (8 horas-aula h/a), noções de primeiro socorros (6 h/a), proteção ao meio ambiente e cidadania (4 h/a), legislação de trânsito (10 h/a) e noções básicas de mecânica veicular (2 h/a), perfazendo um total de 30 (trinta) h/a. A prática de direção, com carga horária de 15 (quinze) h/a, o candidato deveria desenvolver os conhecimentos e habilidades do funcionamento do veículo e dos equipamentos obrigatórios, direção defensiva, prática de direção, observância da sinalização e das regras gerais de circulação. Para tanto, deveria portar, obrigatoriamente, a Licença para Aprendizagem de Direção Veicular (LADV), quando da prática de direção veicular em via pública.

Como curiosidade, a resolução previa a condução de ciclomotores para menores de idade, desde que com mais de quatorze anos. Essa liberação foi revogada pela Resolução nº 93/99, que condicionou ao condutor de ciclomotor a imputabilidade penal, além dos demais requisitos previstos, ser alfabetizado e possuir Autorização para Condução de Ciclomotores (ACC).

A Resolução nº 168/04 inovou tornando obrigatório um quarto requisito para a obtenção da ACC ou CNH, além de preencher os requisitos da imputabilidade penal, de ser alfabetizado e de possuir documento de identidade, também exigiu a necessidade de possuir o Cadastro de Pessoa Física (CPF).

Também consolidou o prazo de validade da CNH em cinco anos para pessoas com até 65 (sessenta e cinco) anos de idade e três anos acima dos 65 anos, uma vez necessária à renovação do exame de aptidão física e mental. Condição para a concessão da CNH definitiva a não ocorrência de nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima e nem a prática reincidente de infrações médias, durante o período permissionário. Também regulamentou os três números de identificação da CNH, sendo: Registro Nacional gerado pelo sistema informatizado da Base Índice Nacional de Condutores – BINCO, o número do espelho da CNH e o número de identificação do Registro Nacional de Carteira de Habilitação - RENACH. Trouxe ainda, no anexo II, a estrutura curricular básica para os cursos de formação, mudança e adição de categoria, especialização e reciclagem.

Essa resolução sofreu 18 (dezoito) alterações durante a sua vigência. Uma delas promovida pela Resolução nº 347/10, que determinou a realização de 20% da carga horária de prática veicular, no período noturno. Já a Resolução nº 493/14, quatro anos depois, alterou a carga horária noturna, delimitando em 3h/a para a adição da CNH na categoria “A”, em 4 h/a para adição da categoria “B” e obtenção das categorias “ACC” e “A” e em 5 h/a para a obtenção da categoria “B”.

Essa mesma Resolução foi a que estabeleceu a possibilidade de realização de até 30% das aulas práticas por meio de simulador de direção, quando alterou o art. 13 da Resolução nº 168/04, nos seguintes termos:

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:

[...]

§ 1º Para atendimento da carga horária prevista nos incisos IV e V deste artigo, primeira parte, as aulas de prática de direção veicular para a categoria “B” poderão, de forma facultativa, ser substituídas por **aulas realizadas em simulador de direção veicular**, limitadas a 30% (trinta por cento) do total da carga horária (BRASIL, 2014, grifo nosso).

Em meados do ano de 2019 o CONTRAN editou a Resolução nº 778/19, que alterou novamente a carga horária noturna da prática veicular, delimitando em 1h/a para obtenção

ou adição de qualquer das categorias “ACC”, “A” ou “B”. Também relativizou as aulas por meio de simulador, delegando ao candidato a decisão de optar por realizar até 5h/a em simulador, com a exigência de serem realizadas antes das aulas práticas de direção na via pública.

No ano de 2020, veio à resolução nº 789/20, que consolidou as normas para a formação de condutores de veículos, revogando as resoluções nº 168/04, 169/05, 222/07, 285/08, 307/09, 358/10, 409/12, 411/12, 413/12, 415/12420/12, 421/12 422/12, 435/13, 455/13, 464/13, 473/14, 484/14, 493/14, 522/15, 523/15, 542/15, 543/15, 571/15, 572/15, 579/16, 621/16, 633/16, 653/17, 658/17, 659/17, 683/17, 685/17, 705/17, 725/18, 726/18, 766/18, 778/19.

Nesse processo foram mantidas as principais orientações existentes nas resoluções revogadas, sendo acrescentadas algumas alterações que merecem destaque, como a necessidade para o condutor, oriundo da categoria “B”, que pretender mudar da categoria “D” para “E”, de estar habilitado há, no mínimo, um ano na categoria “D”.

Outra mudança apresentada foi o reenquadramento do portador de Permissão para Dirigir (PPD) que passou a ser autuado pelo art. 162, I do CTB (Dirigir veículo: I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir), quando flagrado conduzindo com a PPD vencida a mais de 30 (trinta) dias.

Muito embora essa conduta nos pareça alinhada com o previsto no art. 162, V do CTB (Dirigir veículo com a validade da CNH vencida há mais de 30 dias), o legislador entendeu diferente ao prever que o condutor deverá solicitar a CNH definitiva, conforme o parágrafo 1º, do art. 28 da Resolução nº 789/20:

Art. 28. [...]

§ 1º Ao candidato considerado apto nas categorias A, B ou AB, será conferida Permissão para Dirigir (PPD) com validade de um ano e, ao término deste período, o condutor poderá **solicitar a CNH definitiva, que lhe será concedida desde que tenha cumprido o disposto no § 3º do art. 148 do CTB** (BRASIL, 2020a, grifo nosso).

Esse procedimento inclui o pagamento de taxas ao órgão executivo de trânsito, motivo pelo qual, o permissionário poderá ser flagrado em via pública, conduzindo com a PPD vencida há mais de 30 dias, mesmo tendo cumprido o contido no parágrafo 3º do art. 148 do CTB “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” (BRASIL, 1997).

4 DA LEI Nº 14.071, DE 13 DE OUTUBRO DE 2020 – VALIDADE E PONTUAÇÃO

Talvez as mudanças mais significativas já ocorridas no CTB, em relação à habilitação, foram às ocorridas no ano de 2020, com a promulgação da Lei nº 14.071/20. A primeira delas foi a nova redação dada ao parágrafo 2º, do art. 147 do CTB, que ampliou e escalonou o prazo de validade do exame de saúde e mental, nos seguintes termos:

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

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I - a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos;

II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos;

III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos. (BRASIL, 2020b).

Com o aumento do prazo de validade do exame de saúde e mental, ampliou também o vencimento da CNH. Com isso, os condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos terão de renovar o exame de saúde e mental a cada dez anos, os motoristas com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos a cada cinco anos e os habilitados com mais de setenta anos a cada três anos, ressalvados os casos de deficiência física e/ou mental, ou de doença progressiva, que poderão ter as validades reduzidas por determinação do perito examinador.

É importante destacar a motivação para a alteração do art. 147 do CTB, contida no Projeto de Lei nº 3.267/19, que resultou a aprovação da Lei Ordinária nº 14.071/20, nos seguintes termos:

Concernente ao art. 147, se insere o aumento da validade do exame médico e, conseqüentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, **a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação**. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir (BRASIL, 2019, grifo nosso).

Depreende-se do texto legal a constatação do Poder Executivo, autor do Projeto de Lei, da necessidade de ampliação do prazo de validade da CNH, em função da maior expectativa de vida da população e para não cobrar do cidadão exigência dispensável.

Nota-se, ainda, que a medida foi benéfica à população mais carente que vai economizar com a menor incidência do pagamento de taxas decorrentes do processo de renovação da CNH. Também possibilita a diminuição da demanda administrativa dos Departamentos de Trânsito dos Estados, uma vez estendido o prazo de validade.

Por outro lado, o novo lapso temporal para o próximo exame, pode ser considerado muito extenso, abrindo uma lacuna grande, para a possibilidade de ocorrer alteração no quadro de saúde do condutor. Nesse sentido, existe a previsão para o condutor, acometido por uma alteração em seu estado de saúde, apresentar-se a entidade ou o órgão executivo de trânsito, a fim de submeter-se a novo exame, conforme parágrafo 3º, do art. 4º, da Resolução nº 789/20:

Art. 4. [...]

§ 3º O condutor que, por qualquer motivo, adquira algum tipo de deficiência física para a condução de veículo automotor, deverá apresentar-se ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal para submeter-se aos exames necessários, sob pena de, não o fazendo, cometer a infração prevista no art. 241 do CTB (BRASIL, 2020a).

Na prática, é difícil acontecer e de comprovar a infração.

Outra importante mudança realizada pela Lei nº 14.071/20 foi à ampliação dos pontos para a suspensão da CNH constante na nova redação dada ao inciso I, do art. 261 do CTB.

Art. 261 [...]

I- sempre que, conforme a pontuação prevista no art. 259 deste Código, o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a seguinte contagem de pontos:

- a) 20 (vinte) pontos, caso constem 2 (duas) ou mais infrações gravíssimas na pontuação;
- b) 30 (trinta) pontos, caso conste 1 (uma) infração gravíssima na pontuação;
- c) 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação (BRASIL, 2020b).

A nova lei definiu três categorias de infratores para a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir para o período de 12 (doze) meses. Aqueles que não cometerem nenhuma infração gravíssima gozam do melhor benefício, limitados ao somatório de 40 (quarenta) pontos. Os que cometerem apenas uma infração gravíssima

que terão o limite diminuído para 30 (trinta) pontos, e por fim, aqueles que cometerem duas ou mais infrações gravíssimas que terão a penalidade ao atingirem 20 (vinte) pontos.

Vale destacar que o legislador falou mais do que precisava na alínea “c”, uma vez que o somatório de três infrações gravíssimas seria suficiente para o condutor atingir 21 (vinte e um) pontos, o que por si só, motivaria a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir.

Outro ponto interessante foi à redação dada ao parágrafo 5º, do art. 261, que tratou do condutor que exerce atividade remunerada. Para esse tipo de motorista a norma estabeleceu a somatória única de 40 pontos para ser submetido à penalidade de suspensão, independente do cometimento de infrações gravíssimas, facultando ainda, a possibilidade de participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos.

Cabe também avaliar a motivação apresentada para a alteração do disposto no art. 261 do CTB, conforme o texto a seguir:

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a **carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão [...]** (BRASIL, 2019, grifo nosso).

Perpassando o motivo apresentado, é possível concluir que a intenção do legislador nas mudanças deste dispositivo do CTB, guarda amparo nos aspectos sociais advindos da alteração legal, uma vez que, ao promovê-las, se buscou diminuir a incidência de profissionais do transporte impossibilitados de exercer o seu trabalho, por força de uma imposição legal muito rigorosa.

5 DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

A Carteira Nacional de Habilitação é o documento pelo qual o estado confere a autorização para que o cidadão possa conduzir veículos pelas vias públicas. O atual modelo da CNH foi recentemente incorporado, por meio da Resolução nº 886, de 13 de dezembro de 2021, com alterações promovidas pela Resolução nº 998 de 14 de setembro de 2023.

Na nova CNH estão descritas várias informações como: nome completo do condutor, a data da emissão da 1ª habilitação e da CNH atual, a data/local de nascimento, a identificação se é definitiva ou permissionária, a categoria, a validade, o nº do documento de identificação do condutor, o CPF, o nº de registro, a filiação, a assinatura, o nº do código de segurança, o nº do Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), o Estado de registro da CNH, o nº do espelho, a Cidade e Estado do registro, as observações, os tipos de veículos, a imagem da assinatura do condutor, o nº do espelho e nacionalidade do condutor.

Figura 1 Modelo de CNH previsto na Resolução nº 998/23



Fonte: Resolução nº 998/23.

A imagem 1 apresenta o último modelo de CNH, produzida a partir de 02 de outubro de 2023, trazendo no cabeçalho a nova nomenclatura “Ministério dos Transportes” e do órgão máximo executivo de trânsito da união “Secretaria Nacional de Trânsito”.

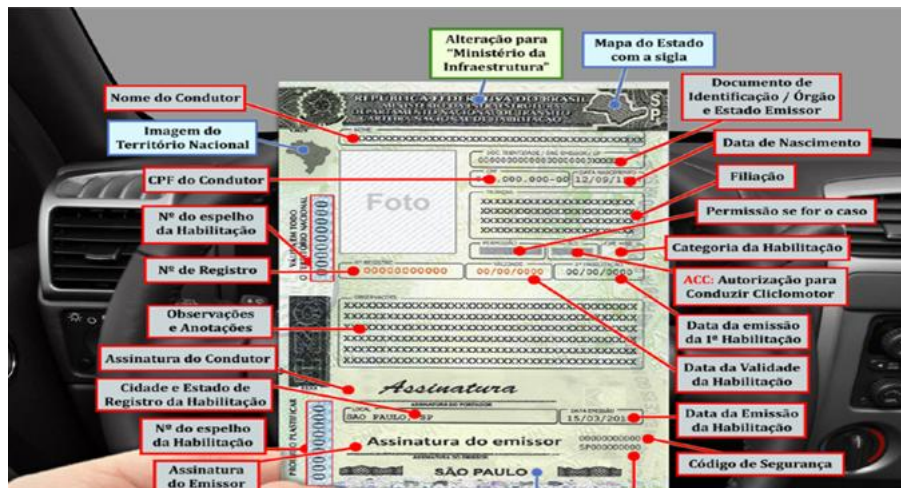
Figura 2 Modelo de CNH previsto na Resolução nº 976/22



Fonte: Internet.

A imagem 2 apresenta o modelo de CNH, a partir de 1º de junho de 2022 até 1º de outubro de 2023, trazendo no cabeçalho a nomenclatura “Ministério da Infraestrutura” e do órgão máximo executivo de trânsito da união “Secretaria Nacional de Trânsito”.

Figura 3 Modelo de CNH previsto na Resolução nº 775/19



Fonte: DETRAN de São Paulo

Na imagem 3, o modelo de CNH foi emitida entre junho de 2019 até maio de 2022, trazendo no cabeçalho a subordinação ao “Ministério da Infraestrutura”, ainda com a nomenclatura do “Departamento Nacional de Trânsito”.

Outros modelos de CNH foram emitidos em anos anteriores, no entanto, foram apresentadas neste trabalho, somente as que ainda podem ser encontradas com prazo de validade vigente.

Por fim, importante citar a implantação de um requisito de segurança previsto na Resolução nº 650/17. A norma determinou a implantação na CNH de um código de barras bidimensional, chamado de *QRCode* (código de referência rápida), utilizado para conferência e validação dos dados constantes no documento, por meio de leitura por aplicativo de telefone celular. Tal dispositivo auxilia os órgãos de fiscalização a fim de garantir a autenticidade da CNH.

6 DA LEI Nº 14.440, DE 02 DE SETEMBRO DE 2022

A Medida Provisória nº 1.112, de 30 de março de 2022, publicada no Diário Oficial da União, em 1º de Abril de 2022, alterou o CTB, limitando-se a regulamentação do art. 320.

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do

segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante (BRASIL, 2022a).

O texto da Medida Provisória (MPV) restringiu-se a deliberar sobre destinação dos recursos arrecadados com o pagamento das multas de trânsito. Assim, como se tratava de uma MPV, a matéria foi encaminhada ao Congresso Nacional para cumprir o rito necessário para a conversão em lei.

Importante esclarecer que a MPV, apesar de produzir efeitos imediatos, deve ser avaliada, por uma comissão mista designada no Congresso Nacional e pode receber alterações por meio de emendas, transformando-se, em Projeto de Lei de Conversão (PLC). Este, por sua vez, deve ser submetido à votação e aprovado nas duas casas legislativas (Câmara e Senado), a fim de ser encaminhado ao Presidente da República para sanção ou veto.

A MPV nº 1.112/22 recebeu diversas emendas, foi convertida no PLC nº 19/22 e aprovada nas duas casas legislativas. No dia 02 de setembro de 2022, a Lei nº 14.440, foi sancionada pelo Presidente da República e publicada em Diário Oficial da União, em 05 de setembro de 2022, passando a vigorar com o texto originalmente encaminhado, sem nenhum veto sobre as matérias relacionadas ao CTB. A seguir segue alguns apontamentos das mudanças promovidas pela nova lei.

902

O novo texto modificou os incisos “III” e “IV” do art. 143, que trata da habilitação, conforme segue:

Atr. 143 [...]

III - Categoria C - **condutor de veículo abrangido pela categoria B** e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas (BRASIL, 2022, grifo nosso).

IV - Categoria D - **condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C** e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista (BRASIL, 2022, grifo nosso).

O novo texto agora trouxe expressamente, quais veículos que os condutores habilitados nas categorias “C” e “D” podem conduzir.

O parágrafo 1º também sofreu modificações. A partir da sanção da lei, o candidato a habilitar-se na categoria “C”, além de possuir a categoria “B” há um ano, agora não poderá ter mais que uma infração gravíssima nos últimos doze meses, assim definido:

Atr. 143 [...]

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido **mais de uma infração gravíssima** nos últimos doze meses. (BRASIL, 2022, grifo nosso).

Por fim o art. 143 ainda incluiu o parágrafo 4º, que regulamentou qual a categoria de habilitação para conduzir combinação de veículos cuja unidade acoplada tenha menos de 6.000kg de Peso Bruto Total (PBT) e a lotação não exceda a oito passageiros, respeitada a Capacidade Máxima de Tração (CMT) da unidade tratora, conforme o texto:

Art. 143 [...]

§ 4º Respeitada a capacidade máxima de tração da unidade tratora, os condutores das categorias B, C e D podem conduzir combinação de veículos cuja unidade tratora se enquadre na respectiva categoria de habilitação e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha menos de 6.000 kg (seis mil quilogramas) de peso bruto total, e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares (BRASIL, 2022, grifo nosso).

A inclusão deste parágrafo foi importante para ajudar, os operadores do trânsito, a classificar qual a categoria necessária para cada tipo de combinação de veículos.

Para preencher a lacuna deixada pela Resolução nº 850/21, o legislador lançou mão do inciso “VII” para o art. 162 do CTB, a fim de estabelecer o enquadramento para o condutor flagrado na direção de veículos especiais sem possuir o respectivo curso especializado ou específico exigido, nos seguintes termos:

Art. 162 [...]

VII – **sem possuir os cursos especializados ou específicos obrigatórios:**

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado (BRASIL, 2022, grifo nosso).

Com o advento da majoração do prazo de validade do exame físico e mental, e o consequente aumento do prazo de validade da CNH, o CONTRAN emitiu a Resolução nº 850/21, revogando os códigos dos cursos de especialização a serem impressos no campo de observação da CNH. A medida adotada pelo CONTRAN foi motivada pela diferença dos prazos de validade da CNH (até 10 anos) com os prazos dos cursos especializados (até cinco anos), uma vez que a CNH ainda com prazo de validade, poderia ter a declaração do curso de especialização, impresso no campo observação, vencido.

O novo inciso do art. 162 impôs ao condutor infrator uma infração gravíssima com a consequente medida administrativa de retenção do veículo até a apresentação de

condutor habilitado. Para a resolução dessa medida administrativa, é necessário, que o condutor que se apresente possua o curso especializado exigido para conduzir o veículo retido.

A nova lei alterou, ainda, o art. 159 do CTB, retirando a circunstância alternativa existente para o condutor em relação à emissão da CNH. Até então o condutor poderia optar por não receber a cédula da CNH, limitando-se a expedição e posse da CNH digital. Agora a nova norma regulamentou pela expedição da CNH física e digital para todos os condutores.

Por fim, trouxe a definição de Caminhão e corrigiu a nomenclatura do RENACH.

7 ASPECTOS DA FISCALIZAÇÃO DA CNH REALIZADA PELO POLICIAL MILITAR COMO AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO

O trânsito é muito importante na vida das pessoas, por meio dos veículos, podemos deslocar de um lugar ao outro, pedir alimentos, receber encomendas, encaminhar produtos, peças, máquinas e por aí vai.

Esse complexo sistema, infelizmente, também é responsável por retirar a vida de muitas pessoas todos os anos, além de deixar outras invalidas decorrente dos sinistros de trânsito. Em face da complexidade de todo esse sistema, algumas atitudes podem ser desenvolvidas, como campanhas educativas, estudos de engenharia das vias, alternativas para solucionar o excesso de veículos nas vias, e, a mais importante de todas: a fiscalização de trânsito.

Nesse contexto devemos entender o porquê fiscalizar, quem deve fazer isso e como fazer.

A fiscalização deve ser realizada para que se cumpram as leis, as quais são formuladas para atender os anseios da coletividade. Os órgãos e entidades de trânsito da União, dos Estados e dos Municípios são os responsáveis para exercer a fiscalização por meio de ações preventivas e repressivas nas vias públicas.

A fiscalização de trânsito voltada à habilitação tem como **pressupostos cinco pilares**: a Carteira Nacional de Habilitação, a autenticidade, a adequação veículo/categoria, a validade e as restrições.

Quando da realização de operações de fiscalização de trânsito, o **primeiro requisito a ser verificado** se refere ao condutor possuir ou não à CNH. Uma vez habilitado segue a fiscalização para verificar os demais quesitos, entretanto, caso o condutor apresente-se inabilitado para conduzir veículos, incidirá no inciso I, do art. 162 do CTB: “[...] Dirigir veículo: I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor” (BRASIL, 1997).

Nos casos em que o condutor possui habilitação, no entanto com a CNH cassada ou suspensão, o art. 162, II será o enquadramento “[...] com Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor cassada ou com suspensão do direito de dirigir” (BRASIL, 1997).

Confirmada as infrações acima, deve-se verificar a maneira como o veículo estava sendo conduzido, para decidir pelo enquadramento no crime de trânsito capitulado no art. 309 do CTB, “[...] Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano” (BRASIL, 1997). Nesse caso, além de inabilitado ou com o direito cassado, existe a necessidade do condutor gerar o perigo de dano (conduta anormal na direção de veículo) para a configuração do crime.

No caso da CNH estar suspensa, a tipificação criminal remete ao art. 307 do CTB: “Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código” (BRASIL, 1997).

O **segundo pilar** faz referência à autenticidade da CNH, representado pela falsificação ou adulteração do documento. Na prática, uma vez apresentada a CNH pelo condutor, o agente da autoridade de trânsito deve verificar a cédula por meio da conferência dos requisitos de segurança do documento físico, bem como, pelo processo de validação da CNH digital, realizando consultas a sistemas utilizando-se do *QRcode*. Em sendo confirmada a falsificação ou adulteração no documento o portador será preso pelo crime previsto no Código Penal Brasileiro, Decreto-lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940, art. 304 (uso de documento falso), combinado com o art. 297 do mesmo Código (falsificar ou alterar documento público).

A infração decorrente da falsificação ou adulteração da CNH está prevista no art. 234 do CTB: “Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do

veículo” (BRASIL, 1997). Considerando o ato de portar suficiente para o alinhamento ao contido no artigo citado.

Paralelo a isso, o policial militar deverá verificar se o condutor é habilitado ou não e em qual categoria, para a lavratura dos autos de infração correspondentes.

A pessoa que entrega ou permite a condução de veículo a pessoa inabilitada, também incide em crime previsto no art. 310 do CTB, “Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso [...]” (BRASIL, 1997).

O **terceiro pilar** está vinculado à adequação do veículo que se está conduzindo, com a categoria de habilitação constante na CNH. Para isso, além de saber reconhecer os diversos modelos de veículos existentes em circulação, o policial militar (agente de trânsito), deve também distinguir as categorias de CNH para cada um deles.

Atualmente, o CTB categoriza os condutores em cinco níveis de habilitação de “A” até “E”. O condutor que for flagrado conduzindo com CNH de categoria diferente e inferior, será autuado no art. 162, III do CTB, “com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo” (BRASIL, 1997).

Para os Condutores com a Autorização para Condução de Ciclomotor (ACC) e flagrados conduzindo veículo de qualquer outra categoria o enquadramento é no art. 162, I do CTB.

Vale destacar, que os condutores de veículos especiais, como de transporte de produtos perigosos, escolares, coletivo de passageiros, emergência, transporte de cargas indivisíveis, mototaxi e motofretista, além da habilitação correspondente ao veículo, devem possuir curso específico para a condução dos respectivos veículos.

Até a sanção da Lei nº 14.440/22 e conforme previa o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, os condutores flagrados sem possuir o curso específico eram autuados com base no art. 232 do CTB, “[...] Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código” (BRASIL, 1997), entretanto, o enquadramento não guardava a conformidade com a conduta, uma vez que não portar é diferente de não possuir, assim, a nova lei corrigiu o enquadramento com a inclusão do inciso VII do art. 162 “sem possuir os cursos especializados ou específicos obrigatórios” (BRASIL, 2022b).

A redação dada pela Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, trouxe ainda o acréscimo de outras duas infrações de trânsito vinculadas ao exame toxicológico que devem ser fiscalizadas pelos agentes de trânsito. O Art. 165, B previu a autuação do condutor que dirige o veículo sem realizar o exame toxicológico, já o Art. 165, C, estabeleceu a infração para o motorista flagrado conduzindo o veículo com exame toxicológico com resultado positivo.

O **quarto pilar** representa o prazo de validade da CNH, que nada mais é do que o prazo de validade do exame físico e mental do condutor. Uma vez renovado o exame, a habilitação passa a contar com novo prazo de validade, respeitados os critérios relacionados à idade do condutor ou definidos pelo perito examinador.

A tipificação para o condutor flagrado conduzindo com a CNH vencida está prevista no art. 162. V do CTB “[...] com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias” (BRASIL, 1997). A exceção é para os condutores com a ACC ou PPD (permissão para dirigir) vencidas há mais de 30 dias que serão enquadrados no art. 162, I do CTB.

Por fim, o **último pilar** contempla as restrições médicas que podem ser submetidos os condutores. Estão previstas no anexo II da Resolução 886/21 e contemplam 23 (vinte e três) obrigações ou proibições que devem ser marcadas, por meio de códigos, no campo das observações da CNH.

O condutor flagrado sem respeitar a restrição será autuado com base no art. 162, VI do CTB “[...] sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir” (BRASIL, 1997), devendo sanear o problema detectado para a liberação do veículo retido.

Importante destacar a importância da utilização das fichas constantes no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Resolução do Contran nº 985, de 15 de dezembro de 2022.

8 CONCLUSÃO

A dinâmica do sistema chamado trânsito transcende as vontades individuais, exigindo das pessoas, o reconhecimento de regras e imposições reguladoras, para o ajustamento dos espaços e para a garantia da segurança de todos que ocupam as vias.

Nesse contexto, as mudanças frequentes ocorridas na normatização de trânsito são mecanismos essenciais para o aperfeiçoamento do convívio entre as pessoas e veículos. Não é à toa, que em quase 28 (vinte e oito) anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, foram editadas mais de mil resoluções, sem contar as diversas portarias e deliberações. Todo esse volume de matéria de trânsito pressupõe a elaboração de um novo Código de Trânsito num futuro não muito distante.

As alterações na legislação apresentadas nesse artigo, no que tange a CNH, são manifestações da sociedade que por experiência e/ou necessidade, ajudam a organizar o processo de habilitação. A lei nº 14.440/2022, que alterou largamente o CTB, é prova disso.

Iniciada por meio de uma Medida Provisória, que contemplava apenas uma alteração pontual no CTB, foi apresentada ao Congresso Nacional e lá recebeu inúmeras emendas, convertendo-se em Projeto de Lei, que depois de aprovada na Câmara dos Deputados e Senado Federal, foi sancionada pelo Presidente da República.

Os dispositivos da nova lei corrigiram tópicos controversos, como a alteração dos incisos do art. 143, inclusão do inciso VII no art. 162, entre outras.

Importante destacar também os pressupostos da fiscalização da habilitação pelo policial militar, agente da autoridade de trânsito. A sequência de ações, orientada pelos cinco pilares apresentados, começa com a apresentação da CNH, partindo para a conferência da autenticidade do documento, a adequação veículo/categoria, o prazo de validade e o cumprimento das restrições. Ressalvadas outras intercorrências, essa dinâmica é suficiente para a completa fiscalização da CNH.

Por fim, o Código de Trânsito Brasileiro não pode ser aplicado por meio da interpretação literal de seus artigos, e sim, estudado de forma sistêmica, buscando entender os objetivos da lei, fruto da vontade dos representantes do povo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940.** Código Penal. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto-Lei nº 3.267, de 04 de junho de 2019.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=nodeoxeo8nafb61azg8ih87ctgzbh1615252.nodeo?codteor=1760995&filename=Tramitacao-PL+3267/2019. Acesso em: 09 jan. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Lei nº 14.017, de 13 de outubro de 2020b.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14071.htm. Acesso em: 09 jan. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Lei nº 14.599, de 19 de julho de 2023.** Posterga a exigência do exame toxicológico periódico para obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre seguro de cargas, e a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, para dispor sobre a carreira de Analista de Infraestrutura e o cargo isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Lei/L14599.htm#art1. Acesso em: 09 jan. 2025.

BRASIL. **Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022a.** Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004 Disponível em: [prop_mostrarintegra;jsessionid=nodeoks8jkomiqyhp1laz6h887lco51684590.nodeo](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=nodeoks8jkomiqyhp1laz6h887lco51684590.nodeo) (camara.leg.br). Acesso em: 09 jan. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Lei nº 14.440, de 02 de setembro de 2022b.** Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar); e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 10.336, de 19 de dezembro de 2001, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.080, de 30 de dezembro de 2004, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 11.945, de 4 de junho de 2009, e 13.483, de 21 de setembro de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14440.htm. Acesso em: 09 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 50, de 21 de maio de 1998.** Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir

ciclomotores e os exames de habilitação, conforme dispõe os arts. 141, 142, 143, 148, 150, 158, 263 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao050_98.doc. Acesso em: 05 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 93, de 04 de maio de 1999.** Altera o art. 10 e revoga os arts. 11 e 13, todos da Resolução no 50/98-CONTRAN, que trata sobre processo de habilitação de condutores de veículos. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao093_99.doc. Acesso em: 05 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004.** 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. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_168_04_compilada.pdf. Acesso em: 05 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 192, de 30 de março de 2006.** Regulamenta a expedição do documento único da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança.

Disponível em: Acesso em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_192_06.doc. Acesso em: 05 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 347, de 29 de abril de 2010.** 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. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_347_10.pdf. Acesso em: 05 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 493, de 05 de junho de 2014.** Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao4932014.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025

BRASIL. **Resolução nº 650, de 10 de janeiro de 2017.** Referendar a Deliberação nº 153, de 21 de dezembro de 2016, que altera a Resolução CONTRAN nº 598, de 24 de maio de 2016, que regula a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt->

br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6502016.pdf. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 775, de 28 de março de 2019.** Altera os modelos da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, da Autorização para Conduzir Ciclomotor - ACC, do Certificado de Registro do Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7752019.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 778, de 13 de junho de 2019.** Altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7782019.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020a.** Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020r.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 850, de 08 de abril de 2021.** Altera a Resolução CONTRAN nº 598, de 24 de maio de 2016, que regulamenta a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, com novo leiaute e requisitos de segurança. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8502021.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

911

BRASIL. **Resolução nº 886, de 13 de dezembro de 2021.** Regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8862021F.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 976, de 18 de julho de 2022.** Referenda a Deliberação CONTRAN nº 259, de 26 de maio de 2022, que altera a Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021, que regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9762022n2.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 985, de 15 de dezembro de 2022.** Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9852022.pdf>, Acesso em: 06 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução nº 998, de 14 de setembro de 2023.** Altera a Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021, que regulamenta as especificações, a produção e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Disponível em:

<https://www.gov.br/transportes/ptbr/assuntos/transito/conteudocontran/resolucoes/Resolucao09982023.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2025.

SÃO PAULO. Departamento Estadual de Trânsito. **Conheça a Carteira Nacional de Habilitação (CNH)**. Disponível em: <https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/cidadao/habilitacao/fichaservico/CNH/>. Acesso em: 06 jan. 2025.