



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01327/2025
(à MPV 1327/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Insira-se onde couber o seguinte artigo: **Art. X.** Ao final de cada processo de formação de condutor, o diretor de ensino do Centro de Formação de Condutores deverá emitir declaração atestando que o processo transcorreu em conformidade com as normas de conduta profissional, não havendo registro, indício ou denúncia de assédio, importunação sexual, abuso de autoridade ou qualquer forma de violência de gênero. § 1º A declaração prevista no caput constitui documento obrigatório para a expedição da Carteira Nacional de Habilitação, devendo ser arquivada juntamente com os demais comprovantes de conclusão do processo de formação. § 2º Para emissão da declaração, o diretor de ensino deverá: I - Realizar entrevista individual de validação com o candidato, assegurando ambiente reservado e confidencial; II - Verificar o cumprimento dos protocolos de prevenção ao assédio e à violência de gênero estabelecidos pelo Centro de Formação de Condutores; III - Analisar avaliações de conduta profissional realizadas pelos candidatos em relação aos instrutores. § 3º A recusa na emissão da declaração deverá ser fundamentada e imediatamente comunicada ao órgão executivo de trânsito competente, que instaurará procedimento de apuração. § 4º A emissão de declaração falsa ou o descumprimento dos procedimentos de validação sujeitará o diretor de ensino à responsabilidade administrativa, civil e criminal, podendo resultar na cassação de seu registro profissional e no descredenciamento do Centro de Formação de Condutores. § 5º Os órgãos executivos de trânsito poderão, a qualquer momento, auditar os procedimentos de validação realizados pelos diretores de ensino,



podendo requisitar documentação, realizar entrevistas com candidatos e aplicar sanções em caso de irregularidades.”

“**Art. Art. XXX** Os Centros de Formação de Condutores deverão implementar protocolo de prevenção e combate ao assédio, à importunação sexual e à violência de gênero, estruturado em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. § 1º O protocolo de que trata o caput deverá contemplar, no mínimo: I. Canal confidencial de denúncia, acessível aos candidatos, que assegure confidencialidade e proteção à identidade do denunciante; II. Treinamento obrigatório e periódico de instrutores, diretores de ensino e demais colaboradores em conduta profissional, ética, prevenção ao assédio e proteção aos direitos humanos; III. Sistema de registro de ocorrências e acompanhamento de denúncias, com procedimento interno de apuração; IV. Medidas disciplinares graduadas, incluindo afastamento preventivo e desligamento imediato em caso de confirmação de abuso; V. Sistema de avaliação da conduta profissional dos instrutores pelos candidatos, realizado de forma periódica, confidencial e estruturada. § 2º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal fiscalizarão a implementação e o cumprimento do protocolo de prevenção ao assédio, podendo suspender ou cassar o credenciamento de Centro de Formação de Condutores que não atenda às exigências deste artigo ou que não adote medidas efetivas diante de denúncias comprovadas.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer, em nível legal, um conjunto integrado de medidas destinadas a assegurar segurança jurídica, qualidade pedagógica, proteção aos direitos humanos e, especialmente, proteção às mulheres contra assédio, importunação sexual e violência de gênero no processo de formação de condutores no Brasil.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) estruturou o Sistema Nacional de Trânsito com base em competências claramente distribuídas,



atribuindo aos DETRANs estaduais e do Distrito Federal a responsabilidade pelo credenciamento, supervisão e fiscalização das entidades que atuam na formação de condutores.

A Constituição Federal assegura, em seu art. 225, o direito a um meio ambiente equilibrado, incluindo a segurança viária como componente essencial da qualidade de vida urbana; em seu art. 196, o direito à saúde como direito de todos e dever do Estado; e em seu art. 5º, inciso I, o princípio da igualdade de gênero e a proteção à dignidade da pessoa humana. Esses fundamentos constitucionais impõem ao Estado o dever de estruturar políticas públicas que protejam a integridade física e psicológica dos cidadãos, especialmente de grupos em situação de vulnerabilidade.

A formação prática de condutores ocorre em um contexto de elevada vulnerabilidade estrutural, marcado pelo ambiente confinado do veículo, pela proximidade física entre instrutor e aluno, pela longa duração do processo de aprendizagem, pela assimetria de poder decorrente da função avaliativa do instrutor e pelo estado emocional de ansiedade e insegurança característico dessa etapa. A conjugação desses fatores cria condições propícias à ocorrência de condutas abusivas, o que exige a adoção de mecanismos institucionais robustos de prevenção, detecção e responsabilização.

Dados dos órgãos executivos de trânsito indicam o afastamento de instrutores em razão de denúncias de assédio sexual, importunação sexual, abuso de autoridade ou condutas incompatíveis com a função, mas tais registros representam apenas uma parcela reduzida de um fenômeno amplamente subnotificado. A subnotificação decorre, sobretudo, da dependência funcional da aluna em relação ao instrutor, que detém poder direto sobre sua avaliação e aprovação, gerando medo de retaliações, reprovações arbitrárias ou exposição indevida.



Soma-se a isso a inexistência de canais institucionais protegidos de denúncia, especialmente nos casos em que o instrutor atua de forma autônoma, sem vínculo com Centros de Formação de Condutores, o que deixa a vítima sem amparo institucional, sem garantia de confidencialidade e sem suporte jurídico adequado. Nesses casos, também inexistente responsabilização de pessoa jurídica, histórico de condutas anteriores ou qualquer forma sistemática de supervisão. Em razão desses fatores, estima-se que apenas entre 5% e 15% das ocorrências reais sejam formalmente registradas.

Diante desse cenário, a vinculação obrigatória dos instrutores aos Centros de Formação de Condutores apresenta-se como resposta estrutural necessária, e não como mera exigência burocrática. A institucionalização permite a atuação preventiva, por meio de seleção criteriosa de profissionais, verificação de antecedentes, capacitação obrigatória em conduta ética e prevenção ao assédio, além de supervisão contínua das atividades. Durante o processo formativo, viabiliza a detecção de irregularidades por meio de avaliação contínua pelos alunos, canais confidenciais de denúncia e análise de padrões comportamentais. Após eventuais ocorrências, assegura a responsabilização efetiva, com apuração institucional, afastamento imediato do instrutor, responsabilidade civil da pessoa jurídica e criação de histórico que contribua para a proteção de futuras alunas.

A exigência de validação do processo pelo diretor de ensino reforça esse modelo ao estabelecer *accountability* pessoal do responsável técnico pela formação, transferindo a proteção contra assédio do plano individual da vítima para o dever institucional do CFC. Essa lógica reduz a dependência da denúncia individual, que frequentemente envolve medo, exposição e revitimização, e cria incentivos para a adoção de mecanismos internos eficazes de prevenção e resposta.

Complementarmente, o uso obrigatório de veículos com sistema de duplo comando amplia a segurança operacional, permitindo intervenção imediata



do instrutor em situações de risco, prevenindo acidentes e reduzindo a assimetria de poder físico durante as aulas práticas. Trata-se de prática consolidada em países com baixos índices de sinistralidade viária e elevados padrões de proteção aos direitos humanos, como Espanha, Alemanha, Reino Unido e França, que adotam modelos institucionalizados de formação com responsabilização de estabelecimentos e gestores.

As medidas propostas não acarretam custos adicionais ao Estado, uma vez que a responsabilidade pela estrutura institucional, pelos equipamentos de segurança e pelos protocolos de proteção recai sobre os próprios Centros de Formação de Condutores, já obrigados a oferecer infraestrutura adequada. O investimento necessário é economicamente viável e amplamente compensado pela redução de riscos, pela proteção de vidas e pela melhoria da qualidade e da integridade do processo de formação de condutores.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2025.

Deputada Laura Carneiro
(PSD - RJ)

