

PERCEPÇÃO DE INSTRUTORES DE AUTOESCOLA SOBRE A LEI Nº 15.102/2025: PESQUISA DE CAMPO E ANÁLISE JURÍDICA DA FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Wender Moreira Franca¹
Diego Lucien Domingues Martins²
Martiniano Ribeiro do Couto Neto³

¹ Aluno – Faculdades Integradas ASMEC – UNISEP, Ouro Fino MG.

² Professor – Faculdades Integradas ASMEC _ UNISEP, Ouro Fino MG.

³ Orientador (a) – Faculdades Integradas Asmec UNISEP, Ouro Fino MG.

RESUMO

Este artigo analisa a percepção de instrutores de autoescola da região de Ouro Fino/MG sobre as mudanças na Carteira Nacional de Habilitação introduzidas pela Lei nº 15.102/2025 e normas correlatas. Trata-se de estudo quantitativo, descritivo e exploratório, realizado com 22 instrutores por meio de questionário estruturado online. Os resultados revelam ampla rejeição às principais alterações: 81,8% concordam que a redução da carga horária prática compromete a qualidade da formação; 72,7% acreditam que o novo modelo pode aumentar acidentes; 63,6% sentem ameaça à empregabilidade; 50% não recomendariam o modelo a familiares; e 68,2% avaliam as mudanças como negativas ou muito negativas. A discussão articula esses achados empíricos a fundamentos jurídicos, como a vedação da proteção insuficiente, a teoria dos motivos determinantes, a responsabilidade civil do Estado por omissão e a noção de imperícia induzida. Conclui-se que, na perspectiva dos profissionais da linha de frente, a reforma tende a fragilizar a formação de condutores e a segurança viária, indicando a necessidade de diálogo com a categoria e revisão de pontos críticos.

Palavras-chave: Lei nº 15.102/2025; formação de condutores; instrutores de autoescola; segurança viária; responsabilidade civil do Estado.

INTRODUÇÃO

Recentemente, a formação de condutores no Brasil passou por relevantes transformações com a promulgação da Lei nº 15.102/2025. Esta lei alterou o processo para conquistar a habilitação, este direito é previsto no Código de Trânsito Brasileiro. Entre as mudanças mais questionadas estão a redução da carga horária da aula prática, conhecida popularmente como ‘aula de rua’, sendo anteriormente de 20 horas, passando a exigência de apenas 2 horas. Também tornou desnecessária a obrigatoriedade da baliza durante o exame. Agora existe a possibilidade de atuação de um instrutor autônomo, assim como é possível a utilização de veículo próprio pelo candidato, além do ensino teórico online e gratuito. Essas

alterações têm potencial de afetar não apenas a qualidade da formação de condutores, mas também a segurança viária, o mercado de trabalho das autoescolas e a própria legitimidade do ato de concessão da Carteira Nacional de Habilitação. Apesar da relevância do tema, ainda são escassos estudos acadêmicos que considerem a percepção dos profissionais que atuam diretamente na ponta do processo: os instrutores de autoescola. Esses profissionais são responsáveis pela formação prática e possuem conhecimento operacional sobre as condições de ensino e as habilidades necessárias para a direção segura.

Desta forma, este artigo tem como objetivo geral analisar a percepção dos instrutores de autoescola da região de Ouro Fino/MG sobre as mudanças introduzidas pela Lei nº 15.102/2025, articulando os achados empíricos a fundamentos jurídicos do Direito Constitucional, Administrativo e Civil.

Os objetivos específicos deste trabalho são: Mensurar o grau de percepção dos instrutores quanto aos efeitos das alterações, assim como, na qualidade da formação e na segurança viária. Identificar como os instrutores interpretam como essas mudanças afetam a empregabilidade da categoria e a disposição em recomendar o novo modelo a familiares.

Pretendemos com este trabalho, avaliar a reforma na visão dos instrutores, considerando o diálogo com os profissionais do setor, também pretendemos discutir os resultados à luz dos princípios constitucionais e das teorias da responsabilidade civil do Estado.

A justificativa da pesquisa objetiva em quatro dimensões: acadêmica, social, profissional e de política pública. Do ponto de vista acadêmico, o estudo contribui para preencher a lacuna de pesquisas empíricas e acadêmicas ainda escassas sobre o tema. Socialmente, as mudanças na habilitação podem impactar diretamente a segurança viária, considerando a percepção de quem atua na formação prática dos novos condutores.

No aspecto profissional, discutir se a flexibilização pode alterar a estrutura de trabalho das autoescolas, afetando renda e estabilidade da categoria. Por fim, para gestores e legisladores, apresentando os resultados de nossa pesquisa, sobre a avaliação da implementação da Lei nº 15.102/2025 e de normas correlatas.

DESENVOLVIMENTO E MARCO TEÓRICO

A Lei nº 15.102/2025 não é um ato isolado. Ela se insere em um conjunto de normas editadas entre 2025 e 2026 que flexibilizaram o processo de habilitação de condutores no Brasil. Conforme a Resolução do CONTRAN nº 1.020/2025 e a Medida Provisória nº 1.360, de 19 de maio de 2026, consolidaram e

operacionalizaram essas alterações. No Estado de Minas Gerais, a situação ganhou contornos ainda mais específicos com a transformação do Detran-MG em autarquia, por meio da Lei Estadual nº 25.663/2025, e com a publicação das Portarias CET-MG nº 755/2025 e nº 0966/2025, que regulamentaram o novo modelo de avaliação. Essas normas em conjunto, reduziram a margem de avaliação qualitativa dos examinadores, transformando o exame de direção, em um procedimento predominantemente burocrático de verificação de cumprimento de carga horária.

Esse ponto é central para a análise jurídica, pois, afeta a natureza do ato administrativo de concessão da CNH e sua compatibilidade com os princípios constitucionais. A Constituição da República de 1988 defende o direito à vida e impõe ao Estado o dever de proteção da segurança pública, incluída a segurança no trânsito.

Conforme defende SARLET (2018), o princípio da proibição do retrocesso social, CANOTILHO (2003), diz que o Estado suprima ou reduza de forma desproporcional direitos e garantias anteriormente já consolidados, sem medidas compensatórias adequadas.

A redução drástica da carga horária prática pode ser interpretada como retrocesso. Considerando que enfraquece um padrão de formação. Ainda que imperfeito, buscava assegurar um mínimo de capacitação técnica.

Da mesma forma, podemos dizer que o princípio da vedação da proteção insuficiente (SARLET, 2018) exige que o Estado não se omita na proteção de bens jurídicos fundamentais, como a vida e a integridade física. Permitir que um candidato obtenha a CNH com apenas duas horas de prática pode significar uma proteção deficiente, pois, o Estado deixa de cumprir seu dever de garantir que o condutor possua condições mínimas de dirigir com segurança.

Conforme a doutrina administrativista (DI PIETRO, 2020; MELLO et al., 2026), a emissão da CNH é classificada como licença: ato administrativo, por meio do qual o Estado reconhece que o interessado preenche os requisitos legais para exercer determinada atividade, que é conduzir veículo automotor.

A teoria dos motivos determinantes (MELLO et al., 2026) estabelece que os motivos que fundamentam o ato administrativo devem corresponder à realidade. Se o Estado concede a CNH com base em uma avaliação que, na prática, não atesta a real capacidade técnica do condutor, o que ocorre quando a carga horária prática é reduzida para 10% do que era exigido (de 20 horas para 2 horas), há uma falsidade do motivo, o que torna o ato ilegítimo. Essa situação também fere o princípio da moralidade

administrativa, pois o Estado transmite à sociedade uma falsa sensação de segurança, emitindo um documento que certifica aptidão sem que ela tenha sido efetivamente verificada.

Conforme defende a doutrina especializada (MELLO et al., 2026; CAHALI, 2018) a responsabilidade civil do Estado, no direito brasileiro, é objetiva quando decorre de atos comissivos, mas admite a responsabilização por omissão quando o Estado deixa de cumprir dever legal de agir. A teoria da culpa do serviço (CAHALI, 2018; MELLO et al., 2026) sustenta que o Estado responde quando o serviço público funciona mal, de forma tardia ou insuficiente.

No caso da flexibilização da formação de condutores, pode-se argumentar que o Estado, ao reduzir drasticamente as exigências técnicas, falha no dever de fiscalização e formação, criando um risco de longo prazo. Se um motorista habilitado sob as novas regras causar acidente por erro básico que deveria ter sido prevenido em aulas práticas, aplica-se a teoria da causalidade adequada para demonstrar que a norma frágil foi fator relevante para a ocorrência do dano.

As mudanças na emissão da CNH também repercutem no Direito Penal, especialmente na análise de crimes culposos de trânsito, como homicídio culposo e lesão corporal culposa. A imperícia é a falta de habilidade técnica para realizar atividade perigosa. Quando o Estado autoriza a habilitação de condutores com formação prática extremamente reduzida, cria-se, na origem, uma incapacidade técnica.

Nossa pesquisa dialoga com a ideia de imperícia induzida, segundo a opinião dos instrutores de trânsito, o erro do condutor novato não seria apenas uma falha individual, mas também consequência direta da formação insuficiente exigida e autorizada pelo próprio Estado. Esse argumento não elimina a responsabilidade penal do condutor, mas evidencia a corresponsabilidade estatal na produção do referido risco.

METODOLOGIA

A Ciretran é o órgão que regula a região de Ouro Fino MG, abrange no total 09 cidades: Jacutinga, Monte Sião, Bueno Brandão, Borda da Mata, Albertina, Inconfidentes, Tocos do Moji, Munhoz e Ouro Fino. Abrangendo em torno de 200 mil habitantes. Entre estas cidades estão 15 Centros de Formação de Condutores, além de diversos instrutores autônomos, assim como 08 Clínicas de trânsito, as quais realizam os exames médicos exigidos para o processo de habilitação. Nossa pesquisa foi quantitativa, descritiva e exploratória, com delineamento transversal. A população escolhida foi composta por instrutores das autoescolas da região de abrangência da Ciretran de Ouro Fino/MG.

A amostra, de caráter não probabilístico por conveniência, foi constituída por 22 respondentes. Não incluímos na pesquisa as Clínicas, pois, apesar de fazer parte do processo de habilitação os colaboradores destas não tem contato contínuo nem avaliam a capacidade técnica dos condutores em formação. Desde modo, reduzimos a população desta pesquisa focada apenas nos instrutores de trânsito da referida região.

A coleta de dados ocorreu através de um questionário, aplicado por meio do Google Forms, composto por 13 perguntas. As respostas foram organizadas em escala Likert de 1 a 5, sendo 1 “discordo totalmente” e 5 “concordo totalmente”, além de questões de múltipla escolha sobre perfil profissional e avaliação geral.

A análise dos dados foi realizada por meio de estatística descritiva, com cálculo de frequências absolutas e relativas e médias das respostas.

Foram consideradas como concordância as respostas 4 e 5, e como discordância as respostas 1 e 2. A dimensão jurídica foi desenvolvida a partir de pesquisa bibliográfica e documental, considerando as normas citadas no contexto normativo e a doutrina de Direito Constitucional, Administrativo e Civil.

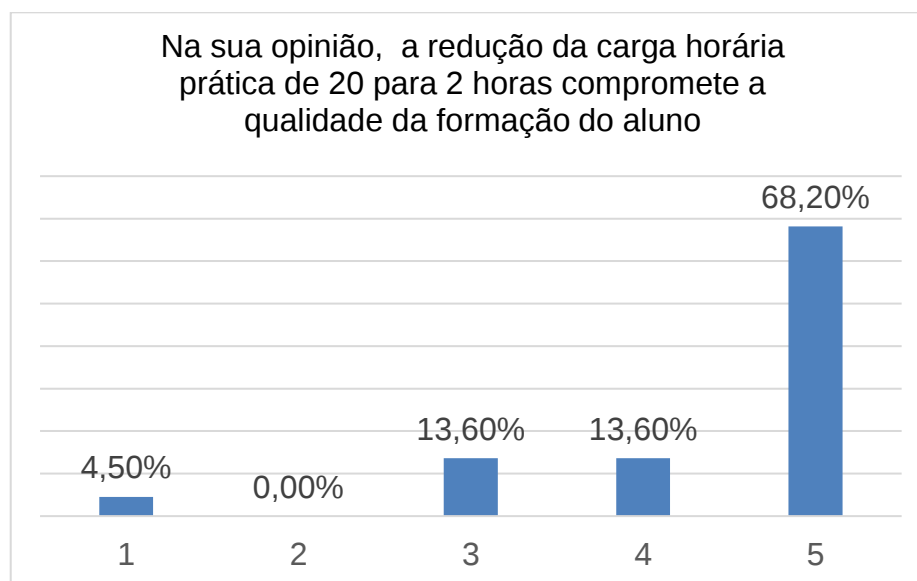
Limitações metodológicas: A amostra é pequena e não probabilística, o que não permite generalizações estatísticas para toda a categoria. O instrumento não passou por validação psicométrica formal, e o caráter transversal impede inferências causais. Além disso, a pesquisa não mediu diretamente a percepção sobre a autonomia dos examinadores, embora o contexto normativo indique sua redução. Ainda assim, o estudo oferece um retrato relevante da percepção local.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os gráficos foram criados por nós autores, utilizando as planilhas do Excel 2016 copiado e colado neste trabalho.

O Perfil dos respondentes - Quanto ao tempo de atuação como instrutor de trânsito, observou-se distribuição heterogênea: 31,8% possuem mais de 20 anos de experiência, 27,3% entre 6 e 10 anos, 22,7% entre 0 e 5 anos e 18,2% entre 11 e 20 anos. Esse perfil indica que a amostra reúne profissionais com vivência prática diversificada, o que fortalece a análise qualitativa da percepção.

Quando questionados se a redução da carga horária prática de 20 para 2 horas compromete a qualidade da formação, 81,8% concordaram, sendo 68,2% concordaram totalmente. A média foi a mais alta entre todas as afirmativas.



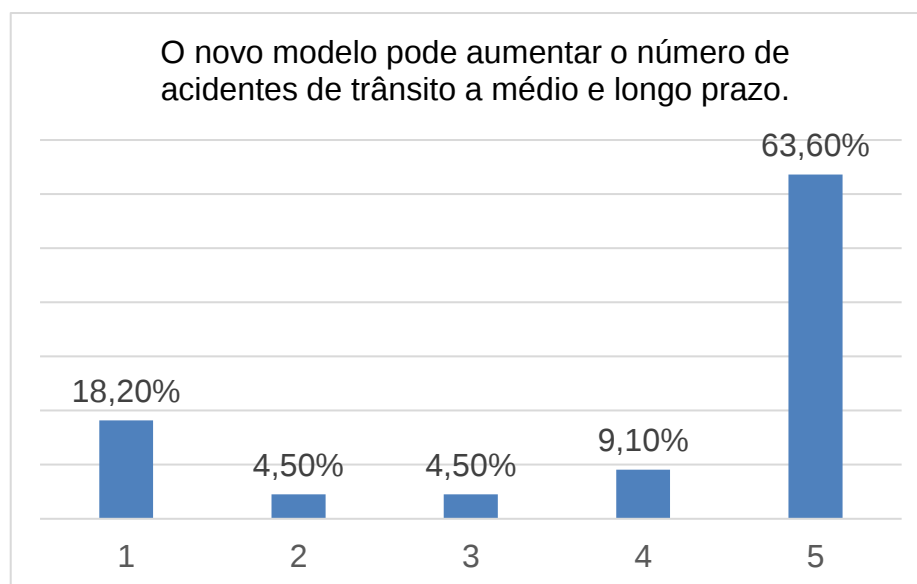
Essa percepção está alinhada ao princípio da vedação da proteção insuficiente, conforme defende SARLET (2018), se a carga horária prática é drasticamente reduzida, o Estado deixa de assegurar um padrão mínimo de capacitação, comprometendo a proteção à vida e à integridade física.

A literatura sobre segurança viária indica que a prática supervisionada é fator crítico para a aquisição de habilidades psicomotoras e de consciência situacional, especialmente nos primeiros anos de habilitação (VASCONCELLOS, 2013).

Sobre a eliminação da obrigatoriedade da baliza, 63,6% concordaram que a medida prejudica o aprendizado de noções essenciais de direção. Embora a baliza seja frequentemente vista como manobra mecânica, ela exige controle de embreagem, noção espacial e paciência, estas habilidades são transferíveis para outras situações de direção.

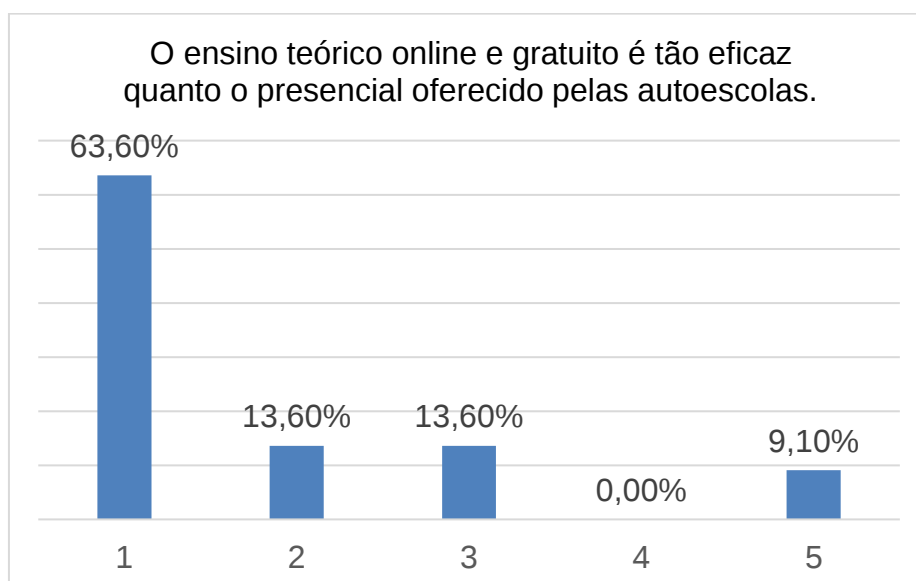
A afirmativa de que o novo modelo pode aumentar o número de acidentes obteve concordância de 72,7%. Esse dado reforça a preocupação com a segurança viária e dialoga com a tese de que a norma frágil pode gerar uma proteção deficiente, ampliando o risco de danos.

A responsabilidade civil do Estado por omissão ganha relevância: se o Estado reduz a formação a um nível que aumenta o risco de acidentes, pode ser chamado a responder pelos danos decorrentes.



A questão sobre se a prova prática, por si só, é suficiente para avaliar se um candidato está apto a dirigir com segurança revelou um cenário dividido: 45,5% dos instrutores posicionaram-se neutros, enquanto 36,4% discordaram e 18,2% concordaram. Essa neutralidade pode indicar incerteza quanto à capacidade da prova prática atual de mensurar todas as competências necessárias, especialmente diante das mudanças recentes.

Já o ensino teórico online e gratuito foi amplamente rejeitado: 77,3% discordaram de que ele seja tão eficaz quanto o presencial. A média foi de apenas 1,77, a mais baixa do estudo. Os instrutores parecem acreditar que a mediação presencial, a interação e o controle de frequência são fatores importantes para a assimilação dos conteúdos teóricos, sobretudo em temas como legislação e direção defensiva.



Esses resultados conectam-se à teoria dos motivos determinantes e à moralidade administrativa (MELLO et al., 2026; DI PIETRO, 2020). Se o Estado concede a CNH com base em um processo de avaliação que não assegura a real capacidade técnica do candidato.

Conforme esclarece MELLO (2026) o ato administrativo pode estar viciado por falsidade do motivo. A emissão de um documento que atesta aptidão sem que ela tenha sido efetivamente verificada transmite à sociedade uma falsa sensação de segurança, ferindo a moralidade administrativa.

A afirmativa de que as mudanças na legislação ameaçam a empregabilidade dos instrutores obteve concordância de 63,6%, com média de 3,68. Esse dado é coerente com a percepção de que a flexibilização pode reduzir a demanda pelos serviços tradicionais das autoescolas.

Quando questionados se as autoescolas da cidade já estão reduzindo o quadro de funcionários por causa das novas regras, 54,5% responderam “Sim, várias” e 22,7% “Sim, poucas”. Apenas 9,1% afirmaram que não houve redução. Esse resultado sugere que os efeitos econômicos da reforma já são sentidos localmente, ao menos na percepção dos respondentes. A precarização do trabalho dos instrutores não é apenas um problema corporativo; ela pode gerar efeitos sistêmicos na qualidade da formação, pois a desvalorização profissional tende a afastar instrutores experientes do mercado, comprometendo ainda mais a formação prática.

A exigência do exame toxicológico para a primeira CNH foi considerada justa e necessária por 54,5% dos respondentes, enquanto 31,8% discordaram. Apesar de ser uma medida de segurança, parte dos instrutores pode questioná-la por gerar custo adicional ou por não estar diretamente relacionada à formação prática.

A flexibilização do processo, com instrutor autônomo e veículo próprio, foi percebida como ampliadora do acesso à CNH para a população de baixa renda por apenas 31,8% dos instrutores. A maioria (59,1%) discordou dessa afirmação. Isso indica que, na visão da categoria, o novo modelo não necessariamente democratiza o acesso, podendo inclusive criar desigualdades na qualidade da formação. Esse dado questiona o discurso econômico que justificou a reforma.

A percepção de legitimidade da reforma é fortemente negativa: 72,7% discordaram de que a reforma foi feita com diálogo com os profissionais do setor. Esse dado é relevante, pois políticas impostas sem participação dos atores da implementação tendem a gerar resistência e baixa adesão. A ausência de diálogo também fragiliza a legitimidade democrática da norma, o que pode ser argumentado em eventual controle de constitucionalidade.

Por fim, quando questionados se recomendariam o novo modelo a um familiar, 50% responderam “Não recomendaria”, 27,3% “Talvez, dependendo do perfil” e apenas 22,7% “Sim, com certeza”. Esse resultado sintetiza a desconfiança da categoria em relação à qualidade e à segurança do novo processo de habilitação.

A avaliação geral das mudanças na CNH foi predominantemente negativa: 68,2% dos instrutores classificaram as mudanças como negativas ou muito negativas, enquanto 31,8% as consideraram positivas ou muito positivas. Nenhum respondente classificou como neutras.

Esse resultado, somado às percepções anteriores, sugere que a categoria enxerga a reforma mais como ameaça do que como avanço, tanto para a segurança viária quanto para a valorização profissional. Do ponto de vista jurídico, essa avaliação reforça a tese de que a flexibilização pode configurar violação ao princípio da proibição do retrocesso social e à vedação da proteção insuficiente. A redução da formação prática autorizada pelo Estado cria um ambiente propício à ocorrência de acidentes, podendo atrair a responsabilidade civil do Estado por omissão. Além disso, a emissão de CNH com base em formação irrisória pode gerar questionamentos sobre a validade do ato administrativo e sobre a responsabilidade penal em casos de acidentes causados por imperícia induzida.

CONCLUSÃO

Os resultados desta pesquisa indicam que, na percepção dos instrutores de autoescola da região de Ouro Fino/MG, as mudanças introduzidas pela Lei nº 15.102/2025 e normas correlatas tendem a comprometer a qualidade da formação de condutores, aumentar os riscos de acidentes e fragilizar a empregabilidade da categoria. A redução da carga horária prática, a eliminação da baliza e o ensino teórico online foram os pontos mais criticados.

Do ponto de vista jurídico, nossa pesquisa sugere que a flexibilização pode violar os princípios constitucionais da proibição do retrocesso social e da vedação da proteção insuficiente (SARLET, 2018; CANOTILHO, 2003). A concessão da CNH com base em formação insuficiente pode configurar falsidade do motivo do ato administrativo, ferindo a moralidade administrativa (MELLO et al., 2026; DI PIETRO, 2020). Além disso, a omissão estatal na garantia de um padrão mínimo de formação pode atrair a responsabilidade civil do Estado (CAHALI, 2018; MELLO et al., 2026), especialmente quando o risco se concretiza em acidentes.

A percepção de ausência de diálogo com a categoria, apontada por 72,7% dos respondentes, evidencia um problema de legitimidade democrática da reforma. Esse dado é relevante para o debate sobre a constitucionalidade das normas e para a formulação de políticas públicas mais participativas.

Nossa pesquisa, apesar de conter limitações, e mesmo com o tamanho reduzido da amostra e seu caráter não probabilístico, é uma fatia de uma região de 9 cidades, 200 mil habitantes considerados e 15 Centros de Formação, apesar da população levantada de 22 participantes, podemos afirmar que ela reflete o pensamento de toda esta região. Porém, acreditamos que estudos futuros podem ampliar a amostra para outras regiões, incluir variáveis sociodemográficas, mensurar a percepção sobre a autonomia dos examinadores e analisar longitudinalmente os efeitos da lei sobre a segurança viária e o mercado de trabalho das autoescolas. Recomendamos que os formuladores de políticas considerem os apontamentos dos profissionais da formação de condutores, promovendo avaliações participativas e baseadas em evidências antes da consolidação de mudanças estruturantes no processo de habilitação. A segurança viária e a proteção da vida não podem ser tratadas como variáveis secundárias na busca por redução de custos e desburocratização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997.

BRASIL. **Lei nº 15.102, de 2025**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o processo de habilitação de condutores. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2025.

BRASIL. **Medida Provisória nº 1.360, de 19 de maio de 2026**. Brasília, DF, 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução CONTRAN nº 1.020/2025**. Brasília, DF: CONTRAN, 2025.

CAHALI, Yussef Said. **Responsabilidade Civil do Estado**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2018.

CANOTILHO, J. J. Gomes. **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 33. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de; ZANCANER, Weida; ZOCKUN, Carolina Zancaner; ZOCKUN, Maurício. **Curso de Direito Administrativo**. 39. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2026

MINAS GERAIS. **Lei Estadual nº 25.663/2025**. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 2025.

MINAS GERAIS. **Portaria CET-MG nº 755/2025**. Belo Horizonte: CET-MG, 2025.

MINAS GERAIS. **Portaria CET nº 0966/2025**. Belo Horizonte: CET, 2025.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais**. 12. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2018.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Annablume, 2013.

ANEXO I

PESQUISA SOBRE AS MUDANÇAS NA CNH (LEI Nº 15.102/2025)

Estamos realizando uma pesquisa acadêmica sobre as mudanças na CNH (Lei nº 15.102/2025). Gostaria de ouvir a opinião de vocês, instrutores de autoescola, que estão na linha de frente da formação de condutores. São apenas 13 perguntas. Leva menos de 3 minutos. Garantimos totalmente o anonimato e privacidade dos participantes. Informamos que esta é uma pesquisa de opinião pública com participantes não identificados, em estrita conformidade com o Artigo 1º, Parágrafo Único, Inciso I da Resolução CNS nº 510/2016. Isso significa que:

Nenhum dado de identificação pessoal (como nome, CPF, e-mail, telefone) será solicitado.

A plataforma de coleta está configurada para não registrar seu endereço de IP ou conta de e-mail.

As respostas serão tratadas de forma estatística e inteiramente agregada, sendo impossível rastrear a sua identidade. Sua resposta é muito importante para que a voz do setor seja ouvida neste debate!

1. Há quantos anos você atua como instrutor de trânsito?

0 - 5

6 - 10

11 - 20

acima de 20

2. Na sua opinião, a redução da carga horária prática de 20 para 2 horas compromete a qualidade da formação do aluno.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

3. A eliminação da obrigatoriedade da baliza no exame prático prejudica o aprendizado de noções essenciais de direção.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

4. O novo modelo pode aumentar o número de acidentes de trânsito a médio e longo prazo.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

5. A prova prática, por si só, é suficiente para avaliar se um candidato está apto a dirigir com segurança.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

6. O ensino teórico online e gratuito é tão eficaz quanto o presencial oferecido pelas autoescolas.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

7. As mudanças na legislação ameaçam a empregabilidade dos instrutores de autoescola.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

8. As autoescolas da sua cidade já estão reduzindo o quadro de funcionários por causa das novas regras?

Sim, várias.

Sim, poucas

Não.

Não sei.

9. A exigência do exame toxicológico para a primeira CNH (categorias A e B) é uma medida justa e necessária.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

10. A flexibilização do processo (instrutor autônomo, veículo próprio) amplia o acesso à CNH para a população de baixa renda.

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

11. Você recomendaria o novo modelo (instrutor autônomo + teoria online) para um familiar que fosse tirar a CNH?

Sim, com certeza.

Talvez, dependendo do perfil do familiar

Não recomendaria.

12. Na sua opinião, a reforma foi feita com diálogo com os profissionais do setor?

Discordo totalmente 1 2 3 4 5 Concordo totalmente

13. De modo geral, você avalia as mudanças na CNH como:

Muito positivas.

Positivas.

Neutras.

Negativas

Muito negativas.

Agradecimento: Muito obrigado pela sua participação e tempo! Suas respostas são muito valiosas para a nossa pesquisa acadêmica.