



PODER JUDICIÁRIO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL
QUINTA VARA FEDERAL

096.01.003-B

Processo 8375-19.2014.4.01.3400

Ação Popular

Autor: José Mendonça Bezerra Filho

Réus: Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e outros

DECISÃO

Trata-se de ação popular ajuizada por JOSÉ MENDONÇA BEZERRA FILHO em face do CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, MINISTÉRIO DAS CIDADES, DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN, AGUINALDO VELLOSO BORGES RIBEIRO, MORVAM COTRIM DUARTE e ANTÔNIO CLÁUDIO PORTELLA SERRA E SILVA, com pedido de suspensão da Resolução nº 444/2013/CONTRAN e de todos os seus efeitos.

Diz que a Resolução nº 444/2013/CONTRAN estabeleceu novas normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, bem como das exigências para o funcionamento dos Centros de Formação de Condutores (CFC's), determinando que fossem implantadas até 31/12/2013.

Alega que a referida norma, além de interferir na rotina organizacional de milhares de CFC's, obrigando-os a adquirir um equipamento com um custo de R\$ 40.000,00, além de um custo mensal de licenciamento do software utilizado para o seu funcionamento de aproximadamente de R\$ 2.000,00 e, ainda, a adaptação das estruturas físicas para a instalação total de aproximadamente R\$ 100.000,00 para cada um dos 12.000 CFC's do Brasil, totalizando um valor de R\$ 1 bilhão e 200 milhões de reais, sendo que, deste valor, R\$ 500 milhões de reais apenas

para a aquisição dos simuladores de direção, conforme dados da Federação Nacional das Escolas e Centros de Formação de Condutores – FENEAUTO, irá onerar aqueles que necessitam obter a CNH, que ficará 30% mais cara.

Afirma que, em face da exiguidade do prazo para a adoção de tal medida em âmbito nacional, o DENATRAN teria suspenso, temporariamente, a exigência de instalação dos simuladores, todavia, *“a determinação esdrúxula estabelecida manu militari pela Resolução nº 444/13 do CONTRAN sequer levou em conta as particularidades logísticas e operacionais e a precariedade dos serviços de comunicação existentes nas diferentes regiões do Brasil, onde serviços de acesso à internet são extremamente deficientes ou mesmo inexistentes, o que torna inaplicável a utilização do equipamento, nos moldes preconizados pela Resolução, que prevê a transmissão de imagens das aulas e do ambiente do local de instalação dos simuladores de direção veicular, on line, para os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para fins de fiscalização e monitoramento, o que é praticamente inexequível em determinadas regiões do território nacional”*.

Sustenta que a Resolução nº 444/2013 foi expedida sem qualquer estudo conhecido que embase a necessidade efetiva da sua utilização na formação e habilitação dos condutores de veículos, constituindo-se num afrontoso benefício a um oligopólio, uma vez que, segundo informações do próprio DENATRAN, existem no Brasil apenas quatro fornecedores do referido equipamento, sendo que, desses, apenas um, encontra-se habilitado a fornecê-lo.

Assevera que há *“fundada suspeita de que o gestor público, impedido de adquirir de modo próprio os equipamentos referidos, de forma a beneficiar determinado grupo de fornecedores dos mesmos, em todo o*

país, ante as limitações impostas pela Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações), usa o subterfúgio de obrigar os particulares a fazê-lo; alcançando por vias transversas o mesmo e abjeto desiderato, em prejuízo do interesse público e ao arrepio dos mais basilares princípios que devem reger a administração republicana”.

Inicial às fls. 02/15 e documentos às fls. 16/41.

Decido.

A ação popular é ação constitucional, com perfil traçado pelo art. 5º, LXXIII:

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

No mesmo sentido, o artigo 1º e o respectivo § 1º da Lei nº 4.717/1965:

Art. 1º Qualquer cidadão será parte legítima para pleitear a anulação ou a declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados, dos Municípios, de entidades autárquicas, de sociedades de economia mista (Constituição, art. 141, § 38), de sociedades mútuas de seguro nas quais a União represente os segurados ausentes, de empresas públicas, de serviços sociais autônomos, de instituições ou fundações para cuja criação ou custeio o tesouro público haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, de empresas incorporadas ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios, e de quaisquer pessoas jurídicas ou entidades subvencionadas pelos cofres públicos.

§ 1º - Consideram-se patrimônio público para os fins referidos neste artigo, os bens e direitos de valor econômico, artístico, estético, histórico ou turístico.

.....

Assim, para caber ação popular é necessário que a inicial aponte um ato que, em tese, pode ser tido como lesivo ao patrimônio público, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural.

No caso em tela, a hipótese indicada pelo autor, seria a de ofensa à moralidade administrativa, inclusive faz alusão ao art. 11, I, da Lei nº 8.429/92, como ato de improbidade administrativa, pretendendo, portanto, a sua suspensão.

É fato que, com o ingresso de milhares de automóveis a cada ano nas cidades e rodovias brasileiras, faz-se necessário encontrar soluções para melhorar o trânsito, sendo muitos os estudos da engenharia de trânsito com esse objetivo.

Nesse diapasão, os órgãos públicos componentes do Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de procurar soluções, sendo responsáveis por programas que visem à melhoria do trânsito brasileiro, na forma delineada no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e normas afins:

.....

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

.....

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

.....

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Com tal desiderato, ao que parece, foi a edição da Resolução nº 444, de 25/06/2013, que introduziu novas normas para a formação de condutores, passando a adotar o “Simulador de Direção Veicular”, por,

considerar que *“o interesse no aperfeiçoamento e modernização do processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, priorizando a defesa da vida e a segurança de todos os usuários do trânsito, com a utilização de novas tecnologias desenvolvidas para esta finalidade”*, exigia a implantação de novas medidas:

.....

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.

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:

[...]

1.1.2.8. 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.

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.

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. 2º 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 credenciada.

Art. 3º 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) se para ensino teórico-técnico, salas específicas para aulas:

b.1) teóricas, obedecendo ao critério de 1,20 m² (um metro e vinte centímetros quadrados) por candidato, e 6 m² (seis metros quadrados) para o instrutor, com medida total mínima de 24m² (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: a) mobiliada com carteiras individuais em número compatível com o tamanho da sala; b) adequadas para destro e canhoto, além de cadeira e mesa para instrutor.

b.2) de simulação de direção veicular, sala com medida total mínima de 15 (quinze) m² 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 8m².

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;

(...)

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.

Assim, à primeira vista, a introdução de simuladores no aprendizado de novos motoristas, bem como outras medidas, como a instalação de radares, a “tolerância zero” ao consumo de álcool por motorista, a obrigatoriedade do *air bag* e os freios ABS para os novos veículos, dentre outras, têm como objetivo primordial, como já dito, elevar a segurança no trânsito.

Nesse sentido, destaco estudo feito na Universidade do Rio Grande do Sul (Amanda B. Balbinot, Maria Isabel Timm e Milton Antônio Zaro)¹, em julho/2009, e as considerações feitas pelo médico e diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) Dirceu Rodrigues Alves Júnior:

.....

6.2 Simuladores

Alguns simuladores de alta fidelidade permitem aos condutores a nítida sensação de estarem em um veículo real. Assim, sua utilização vem sendo difundida na investigação de comportamento de condutores em condições como fadiga, sono e utilização de celular. Mas os custos desse tipo de equipamento são elevados, o que limita o acesso e a sua utilização.

¹ “Aplicação de Jogos e Simuladores como Instrumentos para Educação e Segurança no Trânsito”, conforme consulta ao site seer.ufrgs.br/renote/article/viewFile/14008/7899, em 05/02/2014

Em São Paulo, algumas empresas contam, para a realização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SIPAT), com o Simulador de trânsito e direção defensiva, desenvolvido nos rígidos padrões estadunidenses e aprovado pela legislação do Departamento de Veículos a Motor da Califórnia. Esse simulador apresenta situações reais de trânsito, em simulação com carro, com painel configurado para avaliar o desempenho do motorista, o movimento dos olhos e da cabeça, o estado de alerta com carga progressiva de trabalho e o tempo de reação de motoristas. [...]

A Universidade de Leeds conta com o simulador de condução, o Jaguar *S-type vehicle*, para o desenvolvimento de pesquisas sobre o comportamento de condutores como frente a controladores de velocidade, respostas psicofisiológicas, efeitos de neblina, dificuldades frente ao baixo atrito na pista, dentre outros projetos. Este é um exemplo de simulador de alta fidelidade, na cabine encontram-se todas as funções inerentes a um painel e instrumentação de um veículo e o motorista pode sentir a carga de todos os controles normais, incluindo o volante e os pedais. [...]

Este modelo de simulação pode apresentar 10 tipos de motoristas, dos mais cuidadosos - Tipo 1 aos mais agressivos - Tipo 10, alocados aleatoriamente, na direção dos veículos durante as simulações. Diferentes comportamentos destes motoristas que se expressam nos tempos de reação, nas atitudes no tráfego, criam cenários mais próximos da realidade e permite resultados mais consistentes nas análises. Com relação a experimentos envolvendo as condições climáticas, o tempo influenciando a condução, pesquisadores como Snowden et al. (1998) constataram em um ambiente virtual com simulador de direção que, a neblina muda à percepção de velocidade e esta mudança de contraste proporcionada pela incidência de neblina é interpretada pelo cérebro como mudança de velocidade. Embora os condutores tenham consciência que deveriam reduzir a velocidade em situação de neblina devido à redução de visibilidade, eles trafegavam demasiado rápido. Isto se deve ao fato de que eles pensam estar trafegando a uma velocidade menor do que realmente estão. Os sujeitos deste experimento deveriam dirigir a certa velocidade, no entanto a aumentavam à medida que o cenário se tornava mais nebuloso. São estes comportamentos, que podem ser avaliados em um ambiente seguro e controlado, permitindo verificar certos comportamentos de condutores frente a ambientes adversos e elaborar formas de

prevenção e segurança no trânsito. Campagne et al. (2004), apresentam um outro experimento em simulador de condução constatou que ao dirigir por muito tempo monotonamente e à noite, a maioria dos motoristas mostra progressivamente sinais de fadiga visual e perda da atenção sustentada. Foram estudados 46 motoristas, a atividade proposta era percorrer uma via de 350 quilômetros à noite. Os erros foram medidos em termos do número de incidentes e de desvios de velocidade alta. A evolução do nível de vigilância fisiológica foi avaliada por meio do eletroencefalograma. Esse experimento, por meio de um percurso monitorado, mede os incidentes cometidos, como desvio e alta velocidade, correlacionando-os a um comprometimento da atenção sustentada pela fadiga, apresentando considerações sobre condutas de risco cometidas, a que os motoristas devem estar atentos para evitar acidentes. A viabilidade do simulador como uma ferramenta de aprendizagem também, vem sendo avaliada experimentalmente e pode ser uma ferramenta utilizada para melhorar a aprendizagem de condutores (Backlund et al., 2008). No estudo desenvolvido pelos autores, os participantes, após conduzirem em um simulador, responderam a um questionário sobre suas experiências durante o experimento, com questões como: "eu violava muito as regras de trânsito", com alternativas desde totalmente de acordo até totalmente em desacordo. Esse procedimento pretendia levar a uma reflexão sobre o que foi executado. Outra estratégia apresentada, como forma de favorecer e reconhecer a aprendizagem, é a gravação de situações, as quais permitem aos instrutores apresentarem e transmitir a gravidade de certas situações. [...].

.....

[...] Simular situações de risco é uma necessidade em qualquer máquina. Conhecendo bem, tem-se como evitar o ato inseguro, proteger-se diante da condição insegura e ainda fugir da negligência e imprudência. Essa é a tecnologia que precisamos em curto prazo.

Pesquisa feita pelo Departamento de Psicologia de Tráfego da ABRAMET, dirigido pela psicóloga Dra. Raquel Almqvist, durante o X Congresso Brasileiro de Acidentes e Medicina de Tráfego, ocorrido na cidade de Foz do Iguaçu (PR), de 11 a 14 de setembro do corrente ano foi conclusiva: entre os profissionais de medicina de tráfego, cerca de 800, oriundos de vários estados credenciados pelos DETRANS, a necessidade de implantação de simuladores de direção veicular nos cursos de formação de



condutores, faz parte integrante da formação e educação continuada. Números bastante expressivos denotam tal importância. [...]

Condições totalmente desconhecidas como é a frenagem a 80 km/h com freio comum e ABS, nessa velocidade desviar de um obstáculo ou frear num piso escorregadio, tangenciar corretamente uma curva, fazer ultrapassagem de veículo longo, utilização de todos os acessórios, direção noturna onde se tem uma desorientação espacial, ainda falando ao celular, mandando um torpedo e muitos outros são ensinamentos que não podem deixar de ser passado na 1ª habilitação e também quando da educação continuada.

O recém-habilitado ignora que a 32 km/h é capaz de causar 5% de óbitos, que aumentando essa velocidade para 45 km/h a possibilidade de óbito é de 48% e que se imprimir 62 km/h é possível ocorrer 85% de óbito. [...]

O candidato a outro tipo de veículo aprende, hoje, a conduzir o veículo no trânsito a 30 ou 40 Km/h, subir um aclive e não deixar o veículo retroceder e fazer uma baliza (estacionar). Na realidade aprendeu apenas a fazer o veículo andar. [...]².

Do que se conclui, com a colaboração dos estudiosos, que o objetivo principal da norma é o de treinamento em simuladores em situações de risco, as quais não são enfrentadas no modo convencional de aprendizagem.

Verifica-se, também, que a Resolução nº 444/2013 foi expedida a partir do processo administrativo nº 80001.020274/2004-86, todavia, não consta dos autos cópia desse processo, o que poderia melhor esclarecer a opção dos órgãos para a adoção dos simuladores.

Já as alegações levantadas pelo autor quanto ao elevado custo do equipamento e a habilitação de apenas uma empresa para o fornecimento dos simuladores não convencem, visto que a aquisição de veículos e sua

² <http://www.transportabrasil.com.br/2013/10/simulador-de-direcao-veicular-uma-necessidade/>, consulta em 05/02/2014

manutenção pelos Centros de Formação de Condutores (CFC's) para a aprendizagem dos novos motoristas também demanda um alto custo e não é óbice para que as escolas continuem a comprá-los.

Por outro lado, a alegação de benefício a um oligopólio, em razão da habilitação de uma única empresa para o fornecimento dos simuladores de trânsito, não está devidamente comprovada, porquanto notícia veiculada, por exemplo, no *site* do Sindicato dos Proprietários de Centros de Formação de Condutores do Estado de Minas Gerais – SIPROCFC-MG³ informa a existência de três empresas habilitadas e a possibilidade de aluguel dos equipamentos, o que pode diminuir os custos⁴, facilitando, assim, a adaptação dos centros às novas medidas exigidas, além do adiamento da implantação da nova estrutura, que inicialmente era exigida até 31/12/2013 (art. 6º), para novas datas, conforme os Departamentos de Trânsito de cada estado e do Distrito Federal.

Ademais, o DENATRAN tem tomado medidas para facilitar a implantação das novas regras, conforme se vê de notícia veiculada no seu *site*:

O Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, através da Coordenadoria de Educação de Trânsito em conjunto com a Federação Nacional das Auto Escolas – FENEAUTO e Sindicatos representantes dos Centros de Formação de Condutores regionais está realizando visitas técnicas aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com o objetivo de acompanhar a implantação da nova estrutura curricular que inclui os Simuladores de Direção Veicular na formação dos novos Condutores.

³ <http://www.siprocfcmg.org.br/noticias.php?id=808>, consulta em 05/02/2014 - “ [...] recebeu em sua sede, no último dia 10/01, três das quatro empresas que têm o simulador de direção homologado. O SIPROCFC-MG enviou uma contraproposta, solicitando valores mais atrativos para os CFCs associados do sindicato, que no ato da compra ou do aluguel deverão apresentar a carta de filiação ao sindicato. ”

⁴ Grifo nosso.

As peculiaridades regionais de cada Estado, assim como as sugestões e adequações necessárias a implantação dos simuladores de direção veicular serão levadas em consideração e submetidas, no que couber, a apreciação dos setores competentes, em tempo hábil de forma a não ocasionar qualquer prejuízo na formação dos novos condutores pela ausência de aulas de realização das aulas virtuais neste momento.

A Resolução nº 444 de 25 de junho de 2013 possibilita o uso compartilhado do simulador de direção veicular pelos Centros de Formação dos Condutores, de forma a otimizar a utilização da ferramenta tecnológica com redução de custos para as instituições de ensino de alunos em formação⁵.

Logo, as alegações levantadas pelo autor para a suspensão da Resolução nº 444/2013-CONTRAN não têm plausibilidade jurídica.

Ante o exposto, INDEFIRO a liminar.

Citem-se.

Brasília, 12 de fevereiro de 2014.


Daniele Maranhão Costa
Juíza Federal da 5ª Vara – SJ/DF

⁵ <http://www.denatran.gov.br/>, consulta em 05/02/2014