

BEST – Boletim Estatístico de Trânsito

Ano I – Número 4 – abril 2025

# Perfil dos Condutores de Veículos do Estado Rio de Janeiro

Trânsito em Números

| 2024



Coordenadoria de Estatística

CESTAT

**Cláudio Castro**  
Governador

**Vinícius Farah**  
Presidente do DETRAN - RJ

**André Mônica**  
Vice-Presidente do DETRAN - RJ

**Carlos Sarmento**  
Assessor Chefe Assessoria de Gestão e Modernização

**Bruno Barros**  
Coordenador da Coordenadoria de Estatística e Acidentologia

Organização, Texto e Produção.  
Coordenadoria de Estatística e Acidentologia do DETRAN - RJ

**Anderson Moreira**

**Angélica Vidigal**

**Daniel Roque**

**Fabiano Gouvêa**

**Mancildo Filho**

**Roberto Rocha**

**Talita Nogueira**

**Equipe Informática**

**Fábio Sanhudo**

**Helaine Barboza**

## SUMÁRIO

---

### INTRODUÇÃO...4

1. Para início de conversa...5

2. Evolução Histórica dos Condutores de Veículos...5

3. Concentração Geográfica dos Condutores de Veículos no Estado...6

4. Condutores: Uma Análise por Faixa Etária e Gênero...7

5. Classificação dos Condutores: As Categorias da CNH...7

6. CNH Provisória e Definitiva: Situação dos Condutores...9

7. Quantificando as Restrições na CNH: Um Panorama Estatístico...9

8. Movimento de Condutores que migraram para a Categoria “E” ...10

9. Condutores: Atividade Remunerada...11

10. Desempenho dos Candidatos na Avaliação Prática de Direção Veicular...12

11. Primeira CNH: Análise por Gênero e Faixa Etária... 14

12. Segurança no Trânsito: A Importância dos Exames Médicos e Psicológicos...14

13. Exames de Legislação em Números: Resultados...15

14. Tipos de Documentos de Habilitação Emitidos...16

15. PID: Emissão em Números...17

16. Formando Condutores Conscientes: Os CFCs no Rio de Janeiro...18

### CONSIDERAÇÕES FINAIS...18

## INTRODUÇÃO

---

A complexidade do trânsito moderno exige uma compreensão clara do papel do condutor, elemento central na dinâmica das vias públicas. No contexto do trânsito, o condutor de veículo é responsável por dirigir e controlar um veículo automotor nas vias públicas. Quanto à classificação dos veículos, o Código de Trânsito no seu artigo 96, capítulo IX categoriza quanto à tração, espécie e categoria”.

A atuação do condutor, portanto, transcende a simples operação de um veículo, abrangendo a responsabilidade pela própria segurança e de terceiros, o cumprimento das normas de trânsito e a contribuição para a fluidez do tráfego.

Nesse contexto, o Departamento de Trânsito do Rio de Janeiro - DETRAN - RJ - assume um papel fundamental na prestação de serviços à população, atuando como órgão responsável por reunir e disponibilizar informações relevantes para a gestão viária do Estado do Rio de Janeiro.

Este Boletim Estatístico de Trânsito – BEST tem como objetivo principal apresentar e analisar dados relevantes sobre os condutores de veículos habilitados no Estado do Rio de Janeiro em 2024, como a emissão e renovação da CNH, faixa etária, gênero, categorias, e demais características.

As informações quanto a índices e números dos serviços ofertados à população do Rio de Janeiro fornecem um panorama que possibilita a formulação de políticas públicas eficazes, a promoção da segurança viária e o aprimoramento da mobilidade urbana no Estado.

Portanto, a análise estatística dos dados relacionados a esses condutores torna-se uma ferramenta indispensável para a compreensão do perfil dos motoristas, dos desafios que enfrentam e das oportunidades que se apresentam.

Os dados utilizados neste estudo foram obtidos junto aos sistemas informatizados da Diretoria de Tecnologia e Informação (DTIC) e da Diretoria de Habilitação do DETRAN - RJ, representando a principal fonte de informações sobre condutores de veículos do Estado.

Ao destacar o papel essencial do DETRAN - RJ na gestão do trânsito reafirmamos sua importância para a segurança viária, a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população. Acreditamos que a transparência, a análise e a aplicação dos dados coletados são fundamentais para o desenvolvimento de soluções que tornem o trânsito do Estado do Rio de Janeiro mais seguro, eficiente e sustentável.

## 1. Para início de conversa

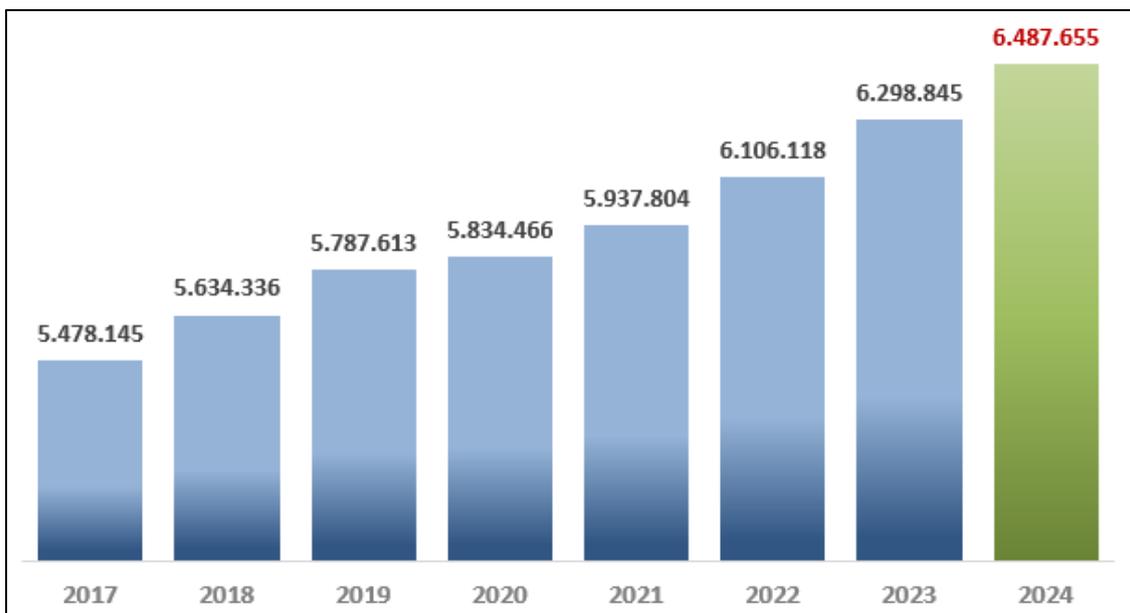
O principal ator sócio- econômico do trânsito é o condutor, devido a sua multiplicidade de papéis exercidos.

Nesse sentido, o condutor emerge como peça-chave na dinâmica das vias fluminenses, exercendo influência direta no abastecimento do comércio local através do transporte de mercadorias, na movimentação da força de trabalho que impulsiona a economia, e no acesso facilitado ao lazer e turismo, elementos que fortalecem a identidade cultural do Rio de Janeiro. Sua conduta responsável e eficiente, portanto, transcende a simples operação veicular, impactando significativamente a sustentabilidade socioeconômica e cultural do estado.

## 2. Evolução Histórica dos Condutores de Veículos

O Gráfico 1 apresenta a evolução do número de condutores de veículos habilitados no Estado do Rio de Janeiro ao longo dos anos de 2017 a 2024. Observa-se uma tendência de crescimento constante no número de motoristas aptos a dirigir durante este período.

**Gráfico 1: Evolução Histórica dos Condutores de Veículos**



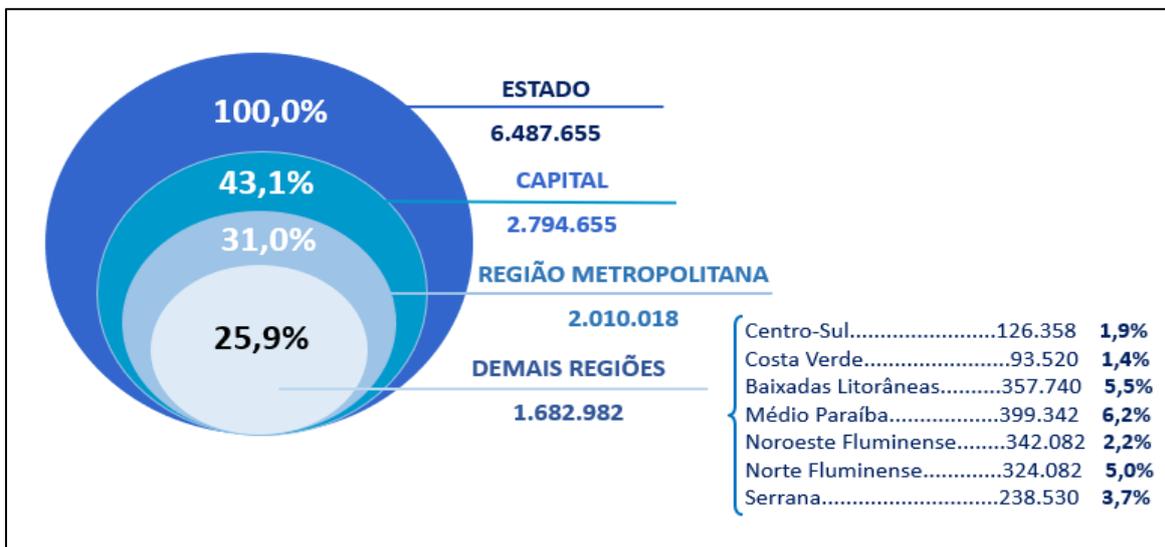
Este crescimento contínuo reflete diversos fatores que podem estar influenciando o cenário da mobilidade no Rio de Janeiro. O aumento da população economicamente ativa, a maior facilidade de acesso a veículos automotores e a crescente necessidade de transporte individual podem ser algumas das explicações para essa progressão constante. Além disso, políticas públicas de incentivo à regularização de condutores e a expansão dos centros de formação de motoristas também podem ter contribuído para este cenário.

É importante notar que o ano de 2024 se destaca com o maior número de condutores habilitados registrado no período analisado, indicando uma aceleração no ritmo de crescimento ou a consolidação de uma tendência já existente. A informação adicional é que a variação de 2024 para 2025 registrou um aumento de 3,2% de motoristas habilitados.

### 3. Concentração Geográfica dos Condutores de Veículos no Estado

A Figura 1 revela uma concentração significativa na Região Metropolitana e, em particular, na Capital. Do total de 6.487.655 condutores registrados no estado, a Capital concentra expressivos 43,1%, o que equivale a 2.794.655 motoristas habilitados. A Região Metropolitana, excluindo a Capital já contabilizada separadamente, representa 31,0% com 2.010.018 indivíduos, constata-se que uma parcela considerável de 74,1% dos condutores habilitados do Estado reside nesta área.

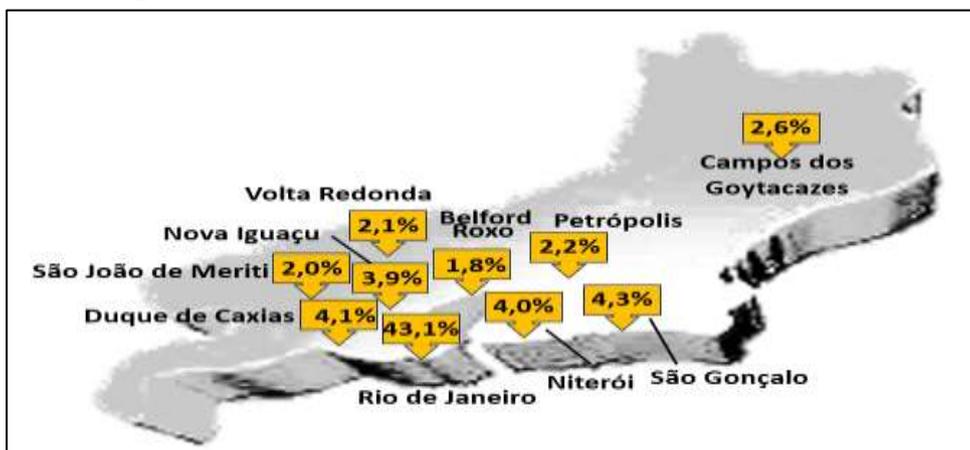
Figura 1: Concentração dos Condutores Habilitados



**Nota:** A capital, embora faça parte da Região Metropolitana, foi contabilizada separadamente para melhor visualização dos dados.

Essa forte concentração na Região Metropolitana, impulsionada principalmente pela Capital, reflete a dinâmica populacional e econômica do estado, onde a maior parte das oportunidades de emprego, serviços e atividades se encontra nesta região.

Figura 2: Top 10: Municípios por Condutores Habilitados

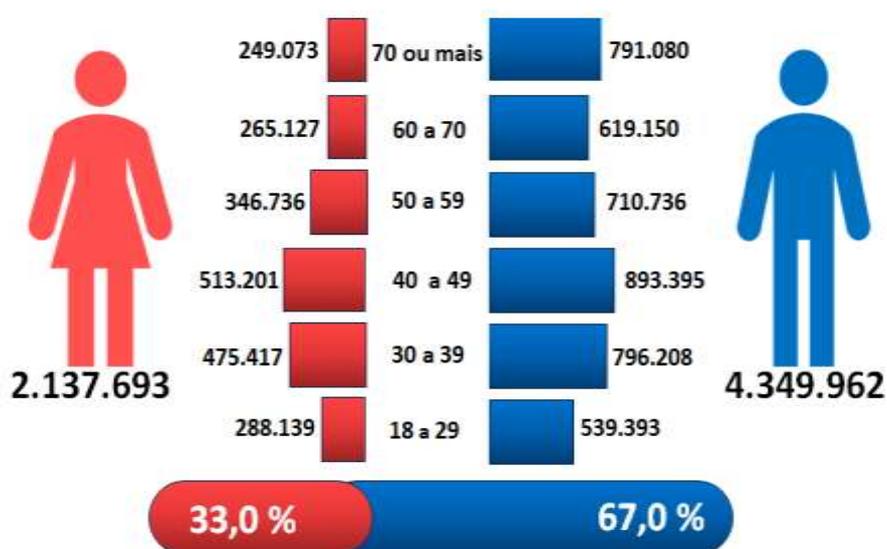


Em contraste, as demais regiões do Estado, que juntas totalizam 25,9% dos condutores habilitados com 1.682.982 indivíduos, apresentam uma distribuição mais fragmentada.

#### 4. Condutores: Uma Análise por Faixa Etária e Gênero

O Gráfico 2 oferece uma visão clara da distribuição de condutores de veículos no Estado do Rio de Janeiro, segmentada por gênero e faixa etária. Aqui estão os pontos principais que se pode extrair:

Gráfico 2: Pirâmide Populacional: Gênero e Faixa Etária dos Condutores



- **Dominância Masculina:**

A primeira observação marcante é a disparidade significativa entre o número de condutores homens e mulheres. Os homens representam uma grande maioria, com 67% do total, enquanto as mulheres correspondem a apenas 33%. Essa diferença é consistente em todas as faixas etárias.

- **Distribuição por Faixa Etária:**

A pirâmide revela que a maior concentração de condutores em ambos os gêneros se encontra nas faixas etárias de 30 a 59 anos, com um pico entre 40 e 49 anos. Isso sugere que a população economicamente ativa é a que mais utiliza veículos.

Há uma diminuição gradual no número de condutores nas faixas etárias mais jovens (18 a 29 anos).

#### 5. Classificação dos Condutores: As Categorias da CNH

A Figura 3 apresenta um panorama detalhado das categorias de condutores habilitados no Estado do Rio de Janeiro em 2024, revelando uma distribuição heterogênea entre as diferentes classificações. A categoria "B", que engloba condutores de veículos de passeio, destaca-se com

uma expressiva participação de 66,0%, sinalizando a predominância do uso de carros particulares na região.

Figura 3: Categoria dos Condutores Habilitados

Categoria	2020	2021	2022	2023	2024	Variação 2024/2020
A	108.930	108.296	112.023	119.602	128.236 2,0%	17,8%
AB	947.295	1.004.383	1.083.506	1.172.649	1.265.419 19,4%	33,6%
AC	64.945	59.226	56.160	54.260	52.239 0,8%	-19,6%
AD	189.977	193.036	197.366	203.456	209.277 3,2%	10,2%
AE	36.063	37.967	39.828	42.121	44.571 0,7%	23,6%
ACC	766	826	882	941	1.015 0,01%	32,5%
B	3.932.879	3.999.093	4.094.203	4.194.391	4.280.716 66,0%	8,8%
C	132.351	121.582	115.295	111.327	107.605 1,7%	-18,7%
D	378.017	369.811	362.947	359.064	353.817 5,5%	-6,4%
E	43.243	43.584	43.908	44.270	44.760 0,7%	3,5%

A análise histórica da distribuição de condutores habilitados no Estado do Rio de Janeiro, detalhada por categoria de CNH ao longo de cinco anos (2020-2024), revela tendências e mudanças na composição do corpo de motoristas. Observa-se um crescimento notável em algumas categorias, enquanto outras apresentam declínio, refletindo possivelmente alterações nas necessidades de mobilidade, nas atividades econômicas e nas preferências dos condutores. A categoria B, que abrange veículos de passeio, demonstra o maior volume de condutores habilitados e apresenta um crescimento constante ao longo do período analisado. Partindo de 3.932.879 em 2020, alcança 4.280.716 em 2024, representando um aumento de 8,8% no período e correspondendo a expressivos 66,0% do total de condutores em 2024. Esse crescimento expressivo da categoria B pode ser interpretado como um reflexo da contínua importância do veículo particular para a mobilidade da população fluminense.

A categoria AB, que engloba condutores habilitados para veículos das categorias A (motocicletas) e B, também exibe um crescimento substancial. Iniciando com 947.295 condutores em 2020, atinge 1.265.419 em 2024, um incremento de 33,6%. Essa variação positiva, com uma representatividade de 19,4% do total em 2024, sugere um aumento no número de condutores que optam por ter habilitação para ambos os tipos de veículos, possivelmente buscando flexibilidade em suas opções de transporte.

Por outro lado, o declínio nas categorias voltadas para o transporte de carga e passageiros (AC, C e D) pode indicar transformações setoriais. A estabilidade com leve crescimento da categoria E (veículos articulados com unidade tratora com peso bruto total acima de 6.000 kg e unidade

tracionada com peso bruto total acima de 6.000 kg) sugere uma demanda relativamente constante para esse tipo de veículo.

Vale destacar que a compreensão dessas tendências é fundamental para o planejamento de infraestrutura, políticas de segurança viária e estratégias de formação de condutores no Estado.

## 6. CNH Provisória e Definitiva: Situação dos Condutores

Todo novo condutor inicia com a Permissão Para Dirigir (PPD), válida por um ano (artigo 148, parágrafo 3º do CTB). A subsequente obtenção da CNH definitiva depende do cumprimento dos requisitos legais durante esse período probatório, ou seja, não cometer infração de natureza grave ou gravíssima, nem ser reincidente em infração média.

Gráfico 3: Distribuição de Motoristas com CNH Definitiva e Provisória – 2024



No Estado do Rio de Janeiro, em 2024, os dados do Gráfico 3 revelam um panorama sobre a distribuição entre Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) provisórias e definitivas. Com um universo de 6.457.555 condutores habilitados, a maioria, representando 6.168.294, possui a CNH definitiva, enquanto 319.361 condutores ainda se encontram com a CNH provisória (PPD). A significativa maioria de condutores com CNH definitiva (95%) sugere uma alta taxa de retenção da habilitação plena após o período probatório da PPD.

## 7. Quantificando as Restrições na CNH: Um Panorama Estatístico

A CNH é um documento que atesta a aptidão de um indivíduo para conduzir veículos automotores. No entanto, para alguns condutores, pode vir acompanhada de restrições (Resolução Contran 927/2022), que são adaptações ou condições específicas que devem ser observadas durante a condução. Essas restrições são determinadas por avaliações médicas e psicológicas, visando garantir a segurança do condutor e dos demais usuários das vias. A variedade de restrições reflete a diversidade de necessidades dos condutores, abrangendo desde o uso obrigatório de lentes corretivas até adaptações veiculares para pessoas com mobilidade reduzida.

A análise dos quantitativos de cada restrição presente nas CNHs dos condutores revela um panorama interessante sobre as necessidades especiais no trânsito.

Quadro 1: Restrições (Necessidades Especiais)

RESTRICAO	TIPO DE RESTRIÇÃO	QUANT
A	Obrigatório o uso de lentes corretivas	2.062.508
B	Obrigatório o uso de prótese auditiva	12.703
C	Obrigatório o uso de acelerador à esquerda	3.969
D	Obrigatório o uso de veículo c/ transmissão automática	27.638
E	Obrigatório o uso de empunhadura/manopla/pômo no volante	3.583
F	Obrigatório o uso de veículo com direção hidráulica	20.521
G	Obrigatório o uso de veículo com embreagem manual ou com automação da embreagem com transmissão automática	10.977
H	Obrigatório o uso de acelerador e freio manual	5.213
I	Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel ao volante	46
J	Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel para os membros inferiores e/ou outras partes do corpo	48
K	Obrigatório o uso de veículo com prolongamento da alavanca de câmbio e/ou almofadas (fixas) de compensação de altura e/ou profundidade	38
L	Obrigatório o uso de veículo com prolongadores dos pedais de elevação do assoalho e/ou almofadas fixas de compensação de altura e/ou profundidade	182
M	Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado	537
N	Obrigatório o uso de motocicleta com pedal do freio adaptado	966
O	Obrigatório o uso de motocicleta com manopla do freio dianteira adaptado	75
P	Obrigatório o uso de motocicleta com manopla de embreagem adaptada	40
S	Obrigatório o uso de motocicleta com automação de troca de marchas	903
U	Vedado dirigir após o pôr-do-sol	2.567
X	Outras restrições	2.496
Y	Surdo (Restrição impressa como X na CNH)	1.214
Z	Visão Monocular (Restrição impressa como X na CNH)	30.265
<b>TOTAL</b>		<b>2.186.489</b>

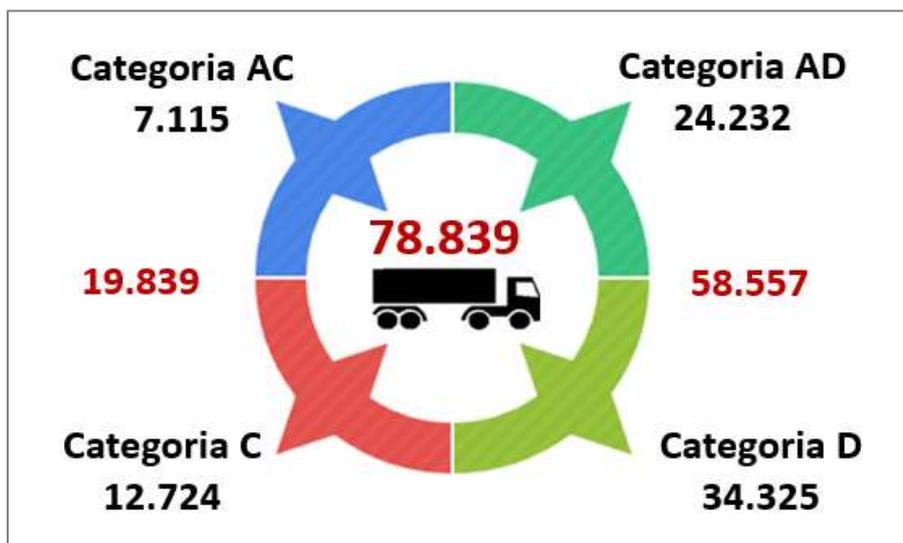
## 8. Movimento de Condutores que migraram para a Categoria E

Os dados apresentados na Figura 4 revelam um movimento de condutores buscando habilitações que permitem dirigir veículos de maior porte, especificamente aqueles que se enquadram na Categoria “E”. Essa categoria, em geral, habilita o condutor a dirigir combinações de veículos, como caminhões com reboques ou semirreboques, e ônibus articulados.

Observando os números, nota-se que 19.839 condutores realizaram a transição das Categorias “AC” e “C” para a “E”. A Categoria “C” permite dirigir veículos de carga com peso bruto total acima de 3.500 kg. A migração para a “E” indica que esses condutores estão buscando qualificação para operar veículos ainda maiores e mais complexos, provavelmente para atender a demandas profissionais ou buscar novas oportunidades no setor de transporte de cargas.

Além disso, 48.464 condutores saíram das Categorias “A” e “D” e foram para a “E”. A Categoria “D” habilita para o transporte de passageiros em veículos com mais de oito lugares. A mudança para a “E”, nesse caso, pode indicar que esses condutores estão expandindo suas opções de atuação, passando a dirigir veículos de carga articulados além do transporte de passageiros, ou buscando oportunidades que envolvam o transporte de passageiros em veículos articulados.

Figura 4: Migração das Categorias “C” e “D’ para “E”



## 9. Condutores: Atividade Remunerada

O CTB, em seu Artigo 147, parágrafo 5º, determina que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) deve conter a informação sobre o condutor que exerce atividade remunerada com o veículo, seguindo as especificações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Essa informação é identificada pela sigla EAR (Exerce Atividade Remunerada).

A obrigatoriedade do EAR abrange todos os condutores que utilizam a CNH para fins profissionais, incluindo motoristas de ônibus, caminhoneiros, taxistas, motoristas de aplicativos como Uber, mototaxistas e motoboys.

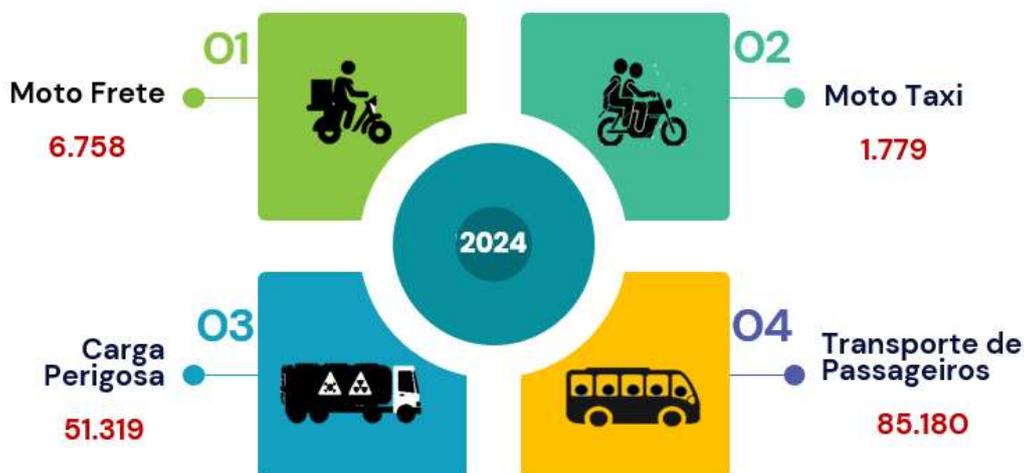
Embora a exigência do EAR já existisse, a Resolução 985 do Contran, de 15 de dezembro de 2022, estabeleceu punição para quem realiza transporte remunerado de pessoas ou bens sem a devida licença. A resolução, que entrou em vigor em 2 de janeiro de 2023, classifica essa prática como infração gravíssima.

Quadro 2: Evolução Histórica da EAR

CATEGORIA	2020	2021	2022	2023	2024
A	6.855	7.110	7.238	7.494	7.481
AB	323.007	344.536	380.003	397.275	486.359
AC	15.603	15.025	14.512	14.356	13.896
AD	136.117	139.993	144.153	146.137	155.279
AE	32.069	33.860	35.579	36.316	40.070
ACC	79	87	91	91	91
B	664.285	682.249	703.638	712.450	767.502
C	24.700	23.326	22.076	21.651	20.391
D	233.818	229.944	225.488	224.098	218.854
E	37.464	37.802	38.090	38.193	38.880
<b>TOTAIS</b>	<b>1.473.997</b>	<b>1.513.932</b>	<b>1.570.868</b>	<b>1.598.061</b>	<b>1.748.803</b>

A análise dos dados do Quadro 2 revela um aumento geral no número de condutores com EAR entre 2020 e 2024, com destaque para o crescimento nas categorias AB e B. As demais categorias apresentam um crescimento mais modesto ou até mesmo uma tendência de queda.

Figura 5: EAR por tipo em 2024



A Figura 5 destaca em primeiro lugar, o Transporte de Passageiros, com o maior contingente de condutores (85.180). Esse número expressivo pode ser explicado pela abrangência da categoria, que engloba motoristas de ônibus, taxistas e motoristas de aplicativos. A obrigatoriedade do EAR para esses profissionais visa garantir a segurança dos passageiros, dada a responsabilidade envolvida no transporte de um grande número de pessoas.

Em segundo lugar, o Transporte de Carga Perigosa também apresenta um número considerável de condutores (51.319). Esse dado ressalta a importância do EAR para esse setor, onde a manipulação e o transporte de materiais perigosos exigem um alto nível de qualificação e aptidão por parte dos condutores.

Já o Moto Frete e o Moto Táxi apresentam números bem menores, com 6.758 e 1.779 condutores, respectivamente.

Dessa forma, vale destacar que os dados apresentados reforçam a importância do EAR como instrumento de qualificação de condutores profissionais, de garantia de segurança no trânsito e de proteção à vida e de bem-estar de todos.

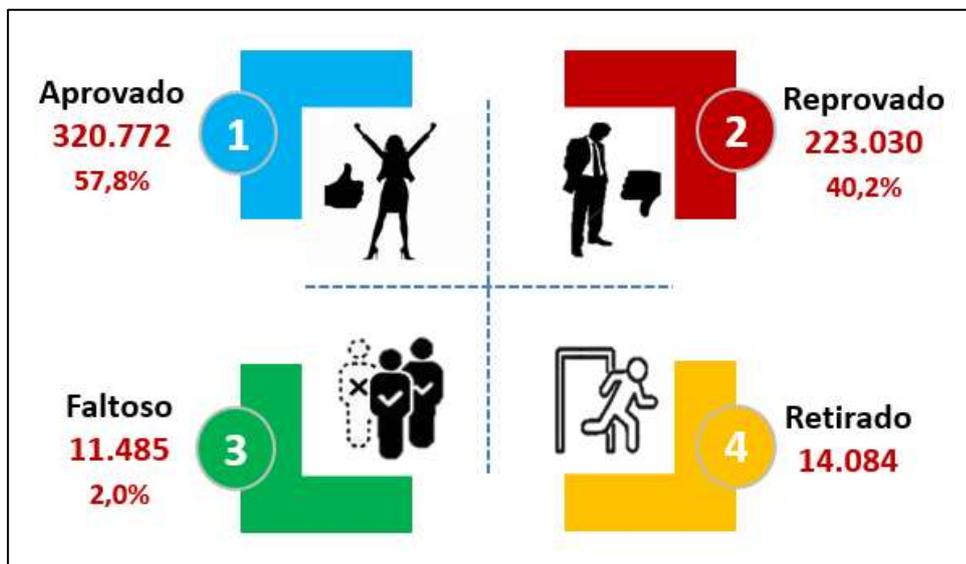
## 10. Desempenho dos Candidatos na Avaliação Prática de Direção Veicular

O processo para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é rigorosamente regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece etapas e critérios. Um dos momentos importantes deste processo é a avaliação prática de direção veicular, sobre a qual o CTB detalha aspectos fundamentais.

O CTB estabelece que a prova prática deva ser realizada em veículo adequado à categoria da habilitação pretendida e sob a supervisão de um examinador do DETRAN - RJ que avaliará o

candidato em diversas situações, como a observância da legislação vigente, estacionamento, além do controle geral do veículo.

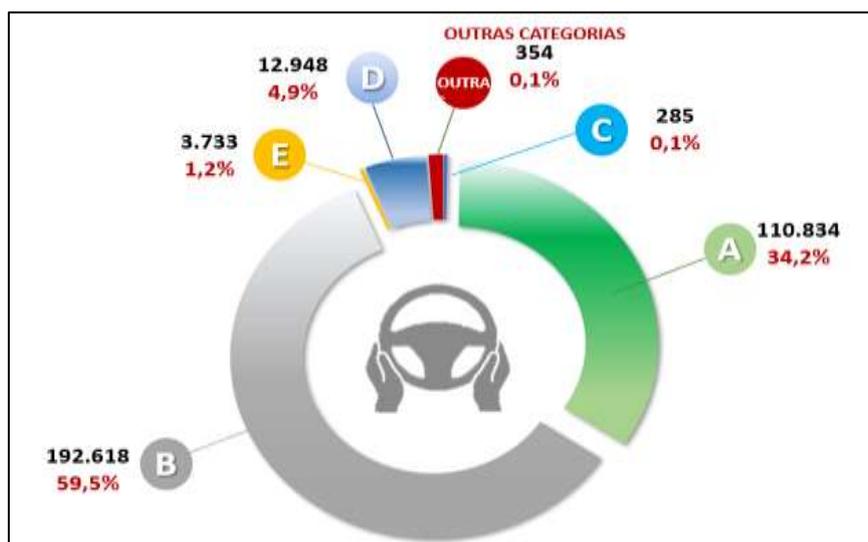
**Figura 6: Resultados da Prova de Direção Veicular**



Os dados da Figura 6 revelam que a maioria dos candidatos (57,8%) obteve aprovação na avaliação prática de direção. No entanto, uma parcela significativa, representando 40,2% dos participantes, foi reprovada. Essa taxa de reprovação indica que a avaliação prática é um filtro importante, garantindo que apenas candidatos que demonstram um nível adequado de proficiência na condução sejam considerados aptos a receber a CNH.

A presença de um percentual de candidatos faltosos (2,0%) também é um dado relevante. As razões para a ausência podem variar, desde imprevistos pessoais até falta de confiança para realizar o exame.

**Gráfico 4: Aprovados no Exame Prático de Direção por Categoria**

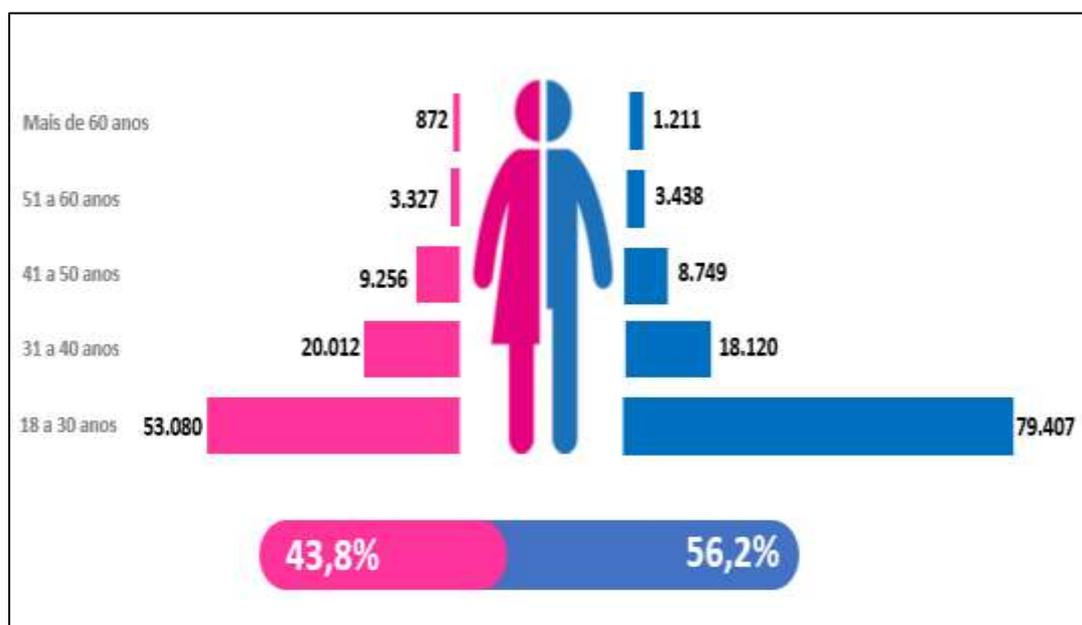


A distribuição dos candidatos aprovados por categoria no exame prático reflete a demanda da população por diferentes tipos de habilitação, sendo as categorias para veículos de passeio (B) e motocicletas (A) as mais procuradas. As categorias voltadas para o transporte profissional de passageiros (D) e cargas (C) apresentam um volume menor de candidatos, o que é esperado dada a natureza específica dessas atividades. As demais categorias (H, I, W e X) também expressam um número inexpressivo em relação ao total.

## 11. Primeira CNH: Análise por Gênero e Faixa Etária

A Figura 7 destaca dados sobre a aprovação na prova prática de direção veicular para a primeira habilitação, segmentados por gênero e faixa etária. Observa-se que a maioria dos candidatos, tanto homens quanto mulheres, está na faixa etária de 18 a 30 anos, o que é esperado, já que é o período em que as pessoas geralmente buscam tirar a primeira habilitação.

Figura 7: Gênero e Faixa Etária dos Candidatos a 1ª Habilitação



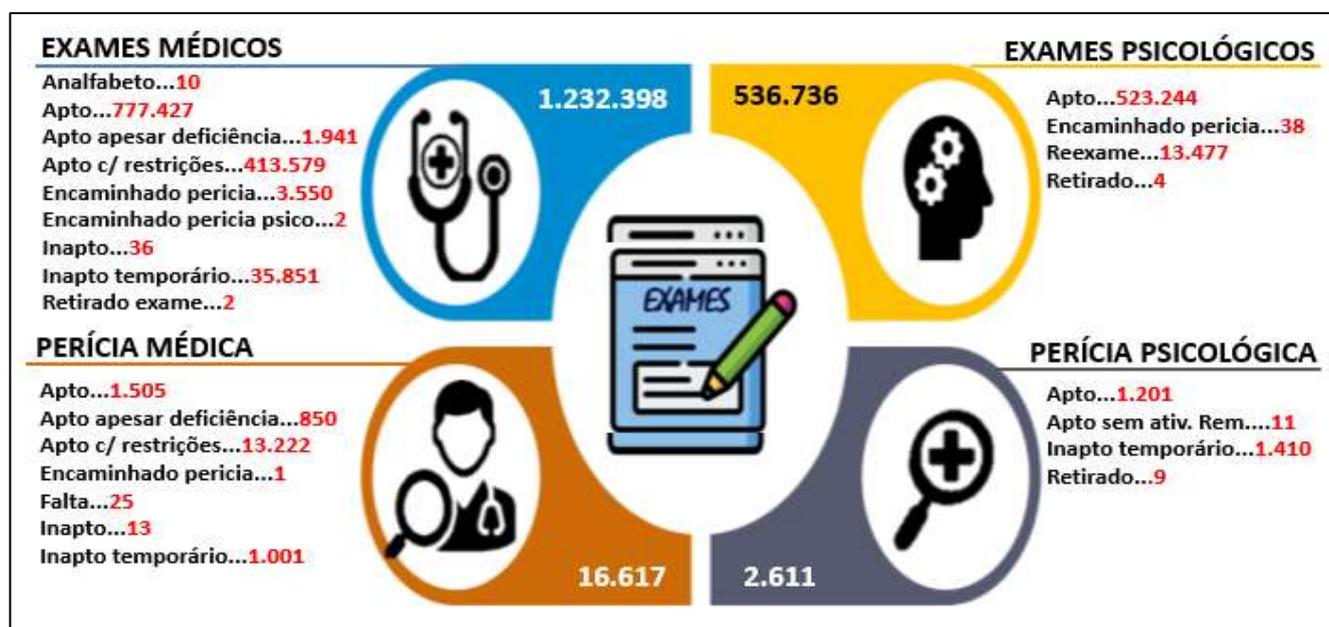
Conforme a idade avança, o número de aprovações diminui. Na faixa de 31 a 40 anos, houve um total de 38.132 aprovações, sendo 20.012 de mulheres e 18.120 de homens, indicando um equilíbrio maior entre os gêneros em comparação à faixa etária mais jovem. Entre 41 e 50 anos, o número de aprovações cai para 18.005, mantendo a tendência de leve predominância feminina (9.256 mulheres contra 8.749 homens).

Nas faixas etárias mais elevadas, a quantidade de aprovações continua em declínio. Entre 51 e 60 anos, foram aprovadas 6.765 pessoas, com uma distribuição relativamente equilibrada entre os gêneros (3.327 mulheres e 3.438 homens). Para candidatos com mais de 60 anos, o número de aprovações é o menor da tabela, com apenas 2.083 pessoas, sendo 1.211 homens e 872 mulheres. Isso pode indicar que a procura pela primeira habilitação é menor em faixas etárias mais avançadas, ou que as pessoas idosas enfrentam mais dificuldades na prova prática.

## 12. Segurança no Trânsito: A Importância dos Exames Médicos e Psicológicos

A segurança no trânsito é uma prioridade fundamental para a sociedade, e a legislação brasileira estabelece rigorosos critérios para garantir que os condutores estejam aptos a dirigir veículos de forma segura. Nesse contexto, os exames médicos e psicológicos contribuem significativamente, avaliando a capacidade física e mental dos motoristas para lidar com as demandas do trânsito. Esses exames, regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), visam identificar possíveis condições que possam comprometer a segurança viária, como problemas de visão, audição, coordenação motora, saúde mental e uso de substâncias psicoativas.

Figura 8: Tipos de Exames realizados pelo Condutor



Na Figura 8, observa-se um volume significativamente maior de exames médicos realizados em comparação com os exames psicológicos. O total de exames médicos atingiu a marca de 1.232.398, enquanto os exames psicológicos somaram 536.736.

Dentro da categoria de exames médicos, a grande maioria dos candidatos foi considerada apta, com um total de 777.427. Um número considerável também foi considerado apto com restrições, totalizando 413.579. Em relação às perícias médicas, 1.505 candidatos foram considerados aptos e 13.222 aptos com restrições.

No âmbito dos exames psicológicos, 523.244 candidatos foram considerados aptos. Houve um número expressivo de candidatos encaminhados para reexame, totalizando 13.477. Nas perícias psicológicas, 1.201 candidatos foram considerados aptos.

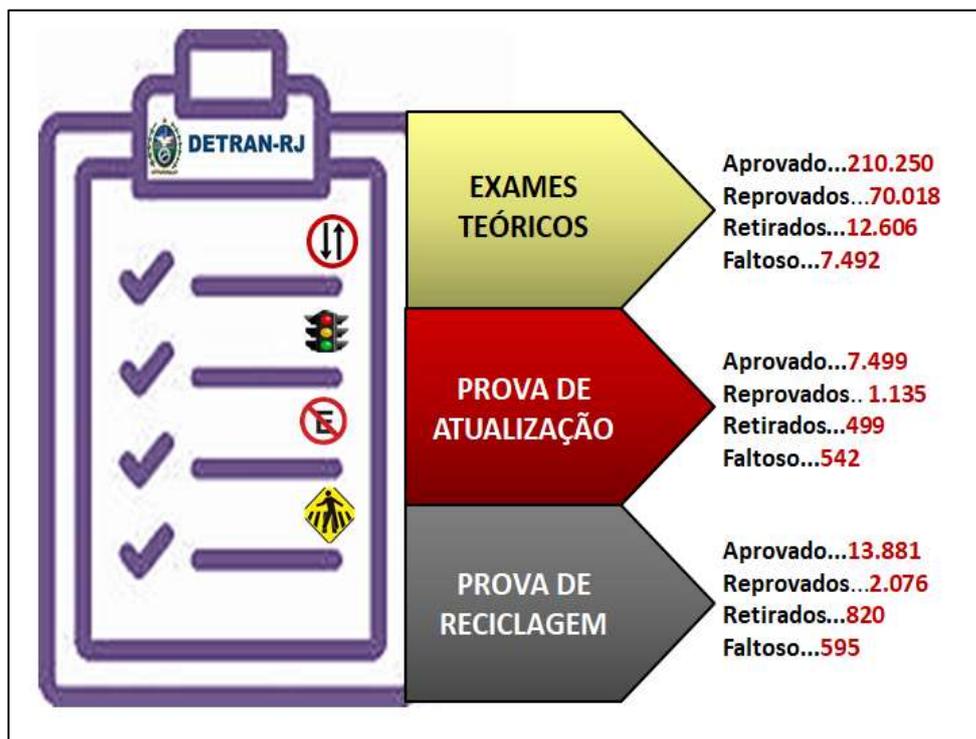
## 13. Exames de Legislação em Números: Resultados

O CTB estabelece que, além do exame prático de direção, se faz necessário a realização de um exame teórico sobre a legislação de trânsito. Este exame tem como objetivo verificar o

conhecimento do candidato sobre as normas de circulação, sinalização, infrações e penalidades, direção defensiva e outros temas relevantes para a segurança viária.

O DETRAN - RJ também aplica provas de legislação de trânsito em situações específicas, como na Prova de Atualização, destinada a condutores que precisam atualizar seus conhecimentos, e Prova de Reciclagem, exigida de condutores que cometeram determinados atos, sendo uma medida para reeducá-los sobre as normas de trânsito.

**Figura 9: Tipos de Exames de Legislação**



A Figura 9 demonstra a importância dos exames teóricos no processo de habilitação, atualização e reciclagem de condutores, conforme exigido pelo CTB. Os dados revelam que, embora a maioria dos candidatos seja aprovada, ainda há uma parcela significativa que precisa se dedicar mais ao estudo da legislação de trânsito.

Os números de retirados e faltosos indicam a necessidade de aprimorar os processos de agendamento e conscientização sobre a importância desses exames.

#### 14. Tipos de Documentos de Habilitação Emitidos

A Figura 10 ilustra a diversidade de documentos relacionados a condutores emitidos pelo DETRAN - RJ, evidenciando a amplitude dos serviços prestados pelo órgão.

Figura 10: Documentos Emitidos



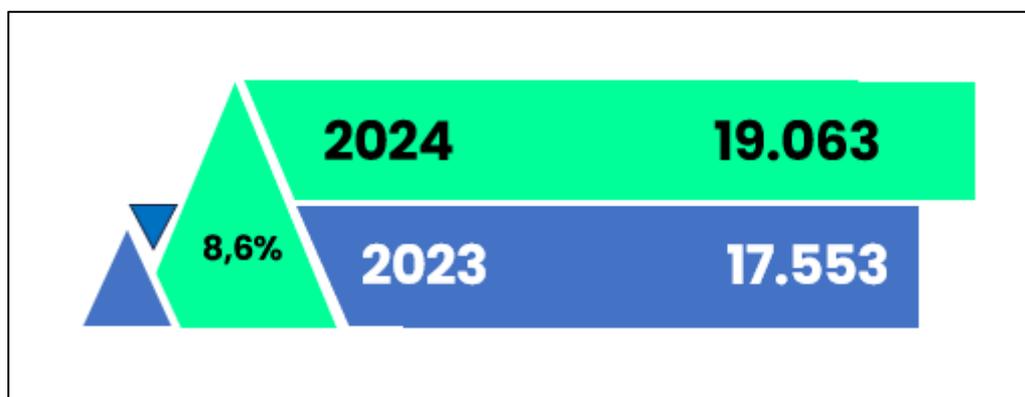
A análise desses dados revela a complexidade e o alcance das atribuições do DETRAN - RJ no que tange à documentação dos condutores, abrangendo desde a habilitação inicial até situações de renovação, alteração de dados e reabilitação.

### 15. PID: Emissão em Números

A Permissão Internacional para Dirigir (PID) é o documento essencial para quem pretende conduzir veículos em países que aderiram à Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968. Ela atua como uma tradução plurilíngue da sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) brasileira, facilitando a comunicação e o reconhecimento da sua capacidade de dirigir no exterior, embora não a substitua.

Nos últimos cinco anos, o DETRAN - RJ registrou a emissão dos seguintes quantitativos de PID, conforme demonstrado na Figura 13.

Figura 11: Emissão de PID – 2024/2023



Esses números refletem um aumento na demanda pela PID, indicando que mais motoristas brasileiros estão se preparando para dirigir em outros países. A PID não apenas facilita a experiência de condução no exterior, mas também garante que os motoristas estejam em conformidade com as normas internacionais de trânsito.

## 16. Formando Condutores Conscientes: Os CFCs no Rio de Janeiro

Os Centros de Formação de Condutores (CFCs), desempenham um papel fundamental na formação de novos motoristas. São as instituições responsáveis por ministrar os cursos teóricos e práticos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, preparando os futuros condutores para um trânsito mais seguro e consciente.

**Figura 12: Situação dos CFC no Estado do Rio de Janeiro**



No Estado do Rio de Janeiro, os CFCs estão distribuídos por toda a região, oferecendo seus serviços a milhares de candidatos que buscam a primeira habilitação ou a adição de novas categorias à CNH. Esses centros são supervisionados pelo DETRAN - RJ, que garante o cumprimento das normas e regulamentações estabelecidas pelo Contran.

A análise dos dados da Figura 12 aponta para um cenário onde a grande maioria dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) no Estado do Rio de Janeiro se encontra em plena atividade. Os dados indicam que, de uma base total, expressivos 1.138 CFCs estão ativos, demonstrando uma infraestrutura de ensino para futuros condutores.

No entanto, a existência de CFCs com atividades suspensas, embora em menor número, representando apenas 6,26% (76 CFCs) do total ressalta a importância da fiscalização e da regularização para garantir a qualidade e a segurança do processo de aprendizagem para futuros motoristas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise estatística apresentada neste Boletim Estatístico de Trânsito (BEST) reafirma a importância da gestão integrada e orientada por dados no enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana no Estado do Rio de Janeiro. O perfil traçado dos condutores habilitados em 2024 permite não apenas

compreender a realidade atual do trânsito fluminense, mas também antever tendências e propor ações estratégicas voltadas à segurança viária, à qualificação dos motoristas e à eficiência dos sistemas de transporte.

Destaca-se, entre os principais achados, o crescimento contínuo do número de condutores habilitados, com predominância da categoria B, refletindo a forte presença do transporte individual na rotina da população. A expressiva diferença entre os gêneros e a concentração etária entre os 30 e 59 anos sinalizam segmentos específicos que podem ser contemplados com campanhas educativas e ações voltadas à formação continuada. A evolução das categorias profissionais, como a transição para a categoria “E” e o crescimento dos condutores com registro de atividade remunerada (EAR), evidencia a dinâmica do mercado de trabalho e a necessidade de qualificação constante para os desafios da condução profissional.

A elevada taxa de conversão da CNH provisória para a definitiva aponta para um processo de habilitação eficiente.

Os índices de reprovação nos exames práticos e teóricos indicam a importância dessas avaliações como um filtro essencial para garantir a segurança viária e oportunidades de aprimoramento no processo formativo.

Os dados revelam uma disparidade significativa no volume de exames realizados, com uma predominância marcante dos exames médicos em relação aos psicológicos. Em ambas as categorias, a maioria dos candidatos foi considerada apta, embora um contingente considerável nos exames médicos tenha recebido restrições, e um número notável nos exames psicológicos tenha sido encaminhado para reavaliação.

Os Centros de Formação de Condutores (CFCs) desempenham um papel central na preparação de novos condutores e merecem atenção constante quanto à qualidade do ensino e ao alinhamento com os princípios da direção defensiva e da cidadania no trânsito.

Ao finalizar esse estudo, o DETRAN-RJ reafirma seu compromisso com a transparência, a inovação e a gestão baseada em evidências. O presente estudo não se encerra em si mesmo, mas se propõe como um instrumento vivo de planejamento, monitoramento e tomada de decisão, apoiando políticas públicas que promovam um trânsito mais seguro, inclusivo, eficiente e sustentável para todos os cidadãos do Estado do Rio de Janeiro.