



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 98, DE 2015

Altera a redação dos artigos 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 147 e 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 147.....

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor, incluindo-se esta avaliação para todos os candidatos no exame referente à primeira habilitação e renovações desta.

Art. 148. Os exames, ordenados pelos incisos I e III do art. 147, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º

§ 2º Caberá ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal a aplicação dos exames de direção veicular, por examinadores titulados em curso específico, pertencentes ao quadro

permanente ou credenciados junto ao órgão ou entidade, observadas as normas específicas do CONTRAN.

§ 3º Revogado.

§ 4º Revogado.

§ 5º
..... ." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por escopo alterar o Código de Trânsito Brasileiro, em seus artigos 147 e 148, para exigir de todos os motoristas a avaliação psicológica a partir da primeira habilitação e suas renovações, bem como atender às reclamações apontadas por Departamentos de Trânsito em todas as unidades da Federação e ratificadas pela Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito – AND.

O trânsito no Brasil mata. Mata muito. Conforme pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, publicado pela Revista VEJA, edição 2333, nº 32, de 2013, os acidentes de trânsito no Brasil matam, em um ano, tanto quanto a guerra civil na Síria nos vinte meses, a guerra do Iraque em três anos, e a guerra do Vietnã em dezesseis anos.

Em 2012, matou 60.752 pessoas, constituindo-se assim, na segunda maior causa de mortes no país, à frente até de homicídios. O custo social resultante desta violência no trânsito é superior a R\$ 10 bilhões por ano (IPEA, 2003).

Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada - IPEA, o Brasil é um dos recordistas mundiais em acidentes de trânsito. Ocorrem em média 6,8 mortes para cada 10 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos a média é de 1,93 e na França 2,35.

O ONSV, em pesquisa mais recente, informa que o Brasil tem a quinta maior taxa de mortes no trânsito do planeta. Pelo levantamento feito com base no Datasus, do Ministério da Saúde, consideradas as estatísticas do DPVAT no mesmo período, o Brasil salta para o primeiro lugar, isto é, 31,1 mortes para cada 100 mil habitantes.

São inúmeros os fatores que contribuem para essa verdadeira pandemia. Entre os fatores que favorecem a ocorrência de um número tão elevado de acidentes, aparece o fator humano como o principal. Porém, o ser humano não pode ser analisado separadamente.

O homem tem sua história, personalidade, interesses, necessidades e busca satisfazê-las gerando conflitos, pois interpreta as regras estabelecidas conforme sua visão de mundo.

Nesse processo, alguns condutores agem de acordo com a lei, enquanto outros não, tomando atitudes impensadas, somente para seu “benefício” próprio e satisfação, desrespeitam leis e as demais pessoas que compartilham as vias.

Na busca por essa satisfação, ocorrem atitudes e comportamentos que colocam em risco a segurança no trânsito. Veículos são usados como objetos para impor o medo, forçando a saída do veículo da frente, frenagens bruscas, ultrapassagens forçadas, inclusive em faixas contínuas e em locais com pouca ou nenhuma visibilidade.

O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto. Velocidades incompatíveis para a via, a ingestão de bebidas alcoólicas e as discussões irracionais resultam, em regra, em agressões físicas e homicídios.

Esse comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico. A legislação de trânsito, tal como se encontra redigida, prevê a avaliação psicológica preliminar e complementar ao condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e, aos demais, somente quando da avaliação para a primeira habilitação.

Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante.

Daí porque estamos propondo, nesse particular, seja ele, o motorista, no exercício ou não de atividade remunerada ao veículo, submetido ao exame psicológico para a primeira habilitação e demais renovações, até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação apresentar, em regra, uma condição mental desprovida da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista. A comprovação da aptidão psicológica sendo estendida aos demais condutores visa garantir um nível satisfatório de segurança do tráfego.

O estado psicológico de uma pessoa depende de fatores e processos externos e internos, conscientes ou inconscientes, que alteram o comportamento humano. Tais fatores também podem ser momentâneos ou permanentes, ou seja, podem acontecer em determinada etapa da vida ou estar presente a todo momento.

Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame da primeira CNH pode não ser o mesmo no momento da renovação. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

Como no Brasil o número de acidentes tem aumentado sobremaneira, impõe-se que se dê maior atenção à avaliação da aptidão física, mental e, sobretudo, psicológica.

Sendo assim, há que se tornar obrigatório, para todos os motoristas, o exame psicológico na primeira habilitação e nas suas renovações (Redação dada ao § 3º do art. 147 do CTB).

Já a nova redação que estamos propondo ao art. 148 visa contemplar as constatações dos Departamentos de Trânsito das unidades da Federação, decorrente do baixo efetivo de examinadores para atender às demandas para o exame de direção veicular, motivando reclamações por partes destes e daqueles que procuram ansiosamente sua habilitação.

Sem tirar a responsabilidade do Estado, busca-se ampliar esse efetivo, qualificando-o mediante curso especializado, permitindo que tais exames possam ser aplicados por entidades privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito da respectiva unidade federativa.

No mesmo dispositivo, estamos, com a nova redação, suprimindo a “permissão para dirigir” com validade de um ano, entendendo-a como absolutamente desarrazoada e se constituindo num entrave burocrático tanto para o DETRAN como para o motorista. É desarrazoado vez que o candidato à habilitação, desde que aprovado nos exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, encontra-se pronto para dirigir e, como motorista habilitado, responderá por todas as infrações que venha a cometer.

Para ilustrar, por analogia grosseira, seria o mesmo que conceder uma OAB ao advogado que, aprovado no exame da Ordem, perder prazo processual ou causas no transcurso de um ano para, somente então, ter uma Carteira da OAB definitiva.

Pelo todo exposto, esse é o teor de nossa proposição que, por sua importância, esperamos ver aprovada pelos ilustres pares.

Sala das Sessões, 3 de março de 2015.

Senador **DAVI ALCOLUMBRE**
DEMOCRATAS/AP

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

.....
.....

.....
.....

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

.....
.....

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. [\(Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998\)](#)

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. [\(Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998\)](#)

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. [\(Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001\)](#)

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. [\(Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998\)](#)

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. [\(Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001\)](#)

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo

Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [\(Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998\)](#)

.....

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 340. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

Art. 341. Ficam revogadas as [Leis nºs 5.108, de 21 de setembro de 1966](#), [5.693, de 16 de agosto de 1971](#), [5.820, de 10 de novembro de 1972](#), [6.124, de 25 de outubro de 1974](#), [6.308, de 15 de dezembro de 1975](#), [6.369, de 27 de outubro de 1976](#), [6.731, de 4 de dezembro de 1979](#), [7.031, de 20 de setembro de 1982](#), [7.052, de 02 de dezembro de 1982](#), [8.102, de 10 de dezembro de 1990](#), os [arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967](#), e os [Decretos-leis nºs 584, de 16 de maio de 1969](#), [912, de 2 de outubro de 1969](#), e [2.448, de 21 de julho de 1988](#).

Brasília, 23 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Iris Rezende
Eliseu Padilha

Este texto não substitui o publicado no DOU de 24.9.1997 e [retificado em 25.9.1997](#)

*

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania; em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 11/3/2015

Secretaria de Editoração e Publicações – Brasília-DF
OS: 10591/2015