



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 4.173, DE 2015**

**(Do Sr. Aureo)**

Dispõe sobre não obrigatoriedade de aulas de legislação e de simuladores nos centros de formação de condutores

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-3385/2015.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a ter a seguinte redação:

Art. 148.....

§ 1º O único curso que será considerado obrigatório para os candidatos a condutor será aquele definido no inciso V do art. 147.

§ 1ºA O candidato a condutor não estará obrigado a mais que vinte (20) horas de aula no centro de formação de condutores para fins de atendimento ao exame previsto no inciso V do art. 147, podendo solicitar mais aulas a seu exclusivo critério.

§ 1ºB Para efeito de preparação ao exame previsto no inciso V do art. 147, os centros de formação de condutores poderão oferecer aulas com simuladores, as quais não poderão ser obrigatórias e não estarão incluídas no limite definido no § 1ºA deste artigo.

§ 1Cº Os centros de formação de condutores poderão ministrar cursos preparatórios para o exame previsto no inciso III do art. 147, o qual não será obrigatório para o candidato a condutor.

.....

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

A quantidade de regulações que atualmente dificultam a vida dos brasileiros é reconhecidamente gigantesca.

Algumas regulamentações são restrições fundamentais à liberdade de ação dos indivíduos, outras são mais questionáveis. Muitas vezes tais regulamentações estão a atender solicitações de grupos de interesse específicos.

Um dos exemplos recentes de regulamentação excessiva que foi removida foi a obrigatoriedade de carregar no automóvel um extintor de incêndio. Muitos brasileiros tiveram seus automóveis rebocados, pagaram multas significativas ou mesmo propinas para autoridades corruptas por não terem o extintor ou simplesmente estarem com ele fora da data de validade. Chegou-se à conclusão que, em caso de incêndio, pouca gente vai ficar no automóvel até conseguir desprender o extintor e mesmo assim, na hora do nervosismo, ser capaz de utilizá-lo adequadamente. A maioria vai abandonar o automóvel que está a pegar fogo.

O eventual ganho para a sociedade da exigência de extintores se revelou muito baixo em relação ao custo de cumprimento da regulação que infernizou a vida do cidadão comum que já tem milhares de outras regulamentações para prestarem atenção, sem contar as demandas naturais da vida no dia a dia: trabalhar, ir ao supermercado, pagar contas, etc..... Os beneficiários desta regulamentação foram basicamente os produtores de extintores para automóveis.

As regras relativas às aulas dos centros de formação de condutores também não são exceção à tendência de se incrementar desmesuradamente o número de exigências desnecessárias na vida do cidadão. Há mais de 20 anos não era necessário ter aulas em centros de formação de condutores, sejam práticas, sejam de legislação. Se o candidato passasse nas provas tirava a carteira de motorista.

Atualmente são requeridas 45 horas de aulas teóricas em sala de aula e 25 horas de aulas práticas. Ou seja, são 70 horas de aulas exigidas do cidadão comum que trabalha, estuda e tem uma infinidade de outros afazeres diários e que precisa encontrar tempo (muito tempo) para alocar para mais esta atividade.

O custo é significativo. No Rio de Janeiro uma auto-escola que eu pesquisei cobrava há pouco menos de um mês um total de R\$ 1.800,00 pelo pacote de aulas teóricas e práticas. Se uma pessoa ganha um salário-mínimo (e jovens candidatos a condutor não estão tão distantes disso), terá que reservar mais de dois meses de sua remuneração integral para tirar a sua carteira de motorista. Imagine ainda para aqueles para quem dirigir pode representar a perspectiva de uma profissão.

Note-se que eram exigidas 20 horas de aulas práticas há pouco tempo, tendo sido acrescentadas mais 5 horas. Agora mais recentemente entrou-se em um período de transição para a plena adoção de obrigatoriedade de simuladores com um mínimo de 5 horas.

A direção da regulamentação é uma só: crescer, crescer e dificultar mais a mais a vida das pessoas. Boa parte dos ganhos deste crescimento da regulamentação não é apropriado pela sociedade, mas pelos donos das auto-escolas.

Acreditamos que tudo passe por uma análise custo/benefício básica. Se um indivíduo faz a prova teórica e passa, não importa se ele aprendeu a matéria em uma sala de aula ou estudando sozinho. Se estiver com pouco tempo ou dinheiro para participar das aulas, deve ser uma opção para ele aprender sozinho. Se entender que um curso vai ajudá-lo a entender melhor a matéria e passar na prova, então pode fazê-lo se tiver tempo e dinheiro para isto. Assim, propomos aqui tornar facultativas as aulas de legislação, podendo cada aluno decidir se vai fazer a prova estudando sozinho ou não.

Acreditamos que a obrigatoriedade de se ter aulas práticas com instrutores experimentados faz sentido, pois é arriscado que os candidatos a condutores tentem aprender sozinhos ou com pessoas sem formação para ensinar a dirigir. No entanto, acreditamos também que o aumento recente das horas-aula obrigatórias de 20 para 25 foi desnecessário. Mais do que isto, não é claro qual o ganho do simulador. Haverá um custo a mais para os centros de condutores que certamente será repassado para os candidatos a condutores, aumentando ainda mais o seu custo.

Assim, propomos a volta do número de aulas obrigatórias de 25 para 20, com eliminação da obrigatoriedade do simulador. Uma tela nunca substitui a rua real. Se for assim, aqueles mais jovens viciados em jogos de computador já saberiam dirigir sem precisar de qualquer aula de condução com automóveis reais.

Conto com o apoio dos nobres pares para conter a excessiva regulação nesta área, reduzindo o tempo e dinheiro despendidos pelo cidadão na obtenção da carteira de motorista. Chamo a atenção particularmente para o mérito social da proposta, dado o elevado custo atual que se impõe sobre o jovem que deseja ser condutor e que, eventualmente, deseje contar que isso seja uma opção profissional.

Sala das Sessões, em 17 de dezembro de 2015.

Deputado AUREO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
 Seção de Legislação Citada - SELEC

**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 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. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#) e [com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001\)](#)

Art. 147-A. [\(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015\)](#)

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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. (Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 149. (VETADO)

.....  
.....

**FIM DO DOCUMENTO**