

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO
PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

Projeto de Lei nº 3267, de 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA ADITIVA

O artigo 1º do PL 3.267, de 2019 passa a ser acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 147. A validade da Carteira Nacional de Habilitação será de 10 (dez) anos, renovável pelo mesmo período, e condicionada à realização de exames de direção práticos e teóricos, de saúde física e mental com periodicidade não superior a 5 (cinco) anos; e ainda à realização de exames toxicológicos de janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, com periodicidade não superior a 2 (dois) anos e 6 (seis) meses sucessivamente, nos termos deste artigo, sob pena de aplicação das sanções previstas neste Código.

§ 1º Os exames de direção práticos e teóricos aplicam-se somente ao candidato à habilitação, além dos exames de aptidão física, mental, toxicológicos e dos seguintes:

I - escrito, sobre legislação de trânsito;

II - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN; e

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

§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

§ 3º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável, nos termos do caput, no local de residência ou domicílio do examinado.

§ 4º O exame previsto no § 3º 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.

§ 5º O exame previsto no § 3º deverá ser realizado somente em locais que cumpram as normas técnicas de acessibilidade a edificações para pessoas com deficiência, e aplicados por profissionais com titulação da especialidade, quando for o caso, conferida pelos conselhos de profissionais regulamentadas por meio de lei federal.

§ 6º 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 caput para realização do respectivo exame poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 7º 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.

§ 8º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames de saúde física e mental de que trata o caput e os §§ 3º e 4º não será superior a 3 (três) anos.

§ 9º Para os condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos de que trata o caput e o art. 148-A não será superior a 1 (um) ano e 6 (seis) meses.

§ 10 O termo inicial das periodicidades de que trata este artigo é o ato de concessão da habilitação, adição ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 11 A realização dos exames toxicológicos de que trata o caput aplica-se somente aos condutores das categorias C, D e E e aos motoristas que exerçam as atividades e transportes tratados no art. 1º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; no art. 1º, parágrafo único, incisos I e II, da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015; e no art. 11-B da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.

§ 12 O disposto neste artigo aplica-se aos prestadores de serviço público de transporte individual por táxi, nos termos de regulamento dos Municípios” (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo principal manter a rigidez no controle relativo ao processo de habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para motoristas profissionais.

Este controle ocorre, entre outros mecanismos, por meio da periodicidade dos exames de aptidão física, mental e toxicológicos atualmente estabelecidos como requisitos para a referida habilitação e renovação. Por isso, entendemos importante garantir que as

exigências destes exames sejam efetivas, com as respectivas periodicidades e técnicas seguras de realização.

Com este escopo, julgamos oportuno que tais requisitos sejam estendidos a outras categorias de profissionais do trânsito, por uma questão de isonomia entre esses profissionais e, sobretudo, para a segurança de condutores e pedestres.

Para se ter uma ideia da relevância do teor desta emenda, registra-se que a violência no trânsito mata 1,3 milhão de pessoas por ano em todo o mundo, deixando mais de 20 milhões de feridos. Deste universo, 94% dos acidentes são causados por falha humana, dos quais 48% contam com o envolvimento de álcool e drogas.

Em aproximadamente 2,5 anos, cerca de 6 milhões de motoristas profissionais deveriam ter se submetido aos exames toxicológicos, mas apenas 4,2 milhões compareceram. Deste total, cerca de 400 mil migraram para categorias nas quais o exame não é exigido, e 1,2 milhão deixaram de fazer os testes e então não renovaram suas habilitações.

No Brasil, os números também são assustadores quanto aos acidentes. São quase 40 mil mortes anuais e inúmeros feridos, sendo que grande parte dos acidentes fatais ocorre com a participação de motoristas profissionais. E embora os veículos pesados representem apenas 4% da frota nacional viária em circulação, eles estão envolvidos no expressivo percentual de 38% dos acidentes nas rodovias federais e de 53% dos acidentes com vítimas fatais, números que acabam demonstrando a letalidade desta categoria de veículos, que é indispensável para a produtividade do País.

De fato, a legislação atual no Brasil não possui toda a rigidez necessária quanto aos procedimentos para habilitação e renovação de CNH de motoristas profissionais, inclusive quanto à exigência dos exames de aptidão física, mental e toxicológica. Neste ponto, estudos científicos mostram que cerca de 30% dos motoristas profissionais são potenciais usuários regulares de drogas.

E cumpre salientar que nosso modelo de realização deste tipo de exame representa o que há de mais moderno, sendo adotado como parâmetro em outros países do mundo.

Em razão de todo o exposto, entendemos que a presente emenda não apenas prestigia esta referência mundial, mas acima de tudo, busca preservar o bem maior do trânsito, as vidas de condutores e pedestres.

Sala da Comissão em 24 de setembro de 2019.

Deputado **HUGO MOTTA**
Republicanos/PB