



**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO  
DE LEI N° 3.267, DE 2019 – ALTERAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO  
BRASILEIRO**

**PROJETO DE LEI N° 3.267, DE 2019**

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

**Autor: PODER EXECUTIVO**

**Relator: Deputado JUSCELINO FILHO**

**EMENDA N°**

**(Ao Substitutivo apresentado na Comissão pelo Relator)**

**Emenda modificativa e inclusiva**

Art. 1º. O art. 143, § 1º, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 143. ....

.....  
§ 1º Para habilitar-se em todas as categorias, os candidatos e os condutores sempre deverão ser considerados aptos em prévios exames de aptidão física e mental e avaliação psicológica.

§ 1º-A Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B, ser considerado apto em novo exame de aptidão física e mental e nova avaliação psicológica e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado **Zé Carlos** – PT/MA

Art. 2º. O art. 145, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa contar com o inciso V, com a seguinte redação:

Art. 145. ....

.....  
V – ser considerado apto em novo exame de aptidão física e mental e nova avaliação psicológica.

Art. 3º. O art. 146, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria, além de novo exame de aptidão física e mensal e nova avaliação psicológica, o condutor deverá ainda realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 4º. O art. 147, parágrafos e incisos, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação que lhe foi dada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 147. ....

.....  
I – exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica;

.....  
§ 2º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis, com a seguinte periodicidade:



I – a cada cinco anos, para condutores com idade igual ou superior a dezoito anos e inferior a vinte e cinco anos, e para condutores com idade igual ou superior a quarenta anos e inferior a setenta anos;

II – a cada dez anos, para os condutores com idade igual ou superior a vinte e cinco anos e inferior a quarenta anos;

III – a cada três anos, para condutores com idade igual ou superior a setenta anos.

§ 2º-A A periodicidade de renovação do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica prevista no inciso II do § 2º será de cinco anos quando os condutores exercerem atividade remunerada em veículo, em qualquer categoria.

.....

§ 3º-A O exame de aptidão física e mental será realizado por médico perito examinador, com residência médica em medicina do trâfego, obtida em instituição de saúde, universitária ou não, devidamente credenciada pelo MEC.

§ 3º-B A avaliação psicológica será realizada por psicólogo perito examinador, com titulação de especialista em psicologia do trânsito, conferida pelo Conselho Federal de Psicologia.

§ 3º-C Os médicos e psicólogos peritos examinadores serão credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, conforme regulamentação do Contran, que estabelecerá critérios mínimo e adequados para novos credenciamentos, considerando a qualidade dos exames de aptidão física e mental e das avaliações psicológicas a serem realizados, bem como a efetiva demanda de cada localidade.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos no § 2º poderão ser diminuídos por proposta do médico ou psicólogo examinador.



§ 4º-A O prazo reduzido a que se refere o § 4º será registrado no RENACH pelo médico e/ou pelo psicólogo examinador que realizar o exame de aptidão física e mental e/ou a avaliação psicológica, e a validade da Carteira Nacional de Habilitação corresponderá ao menor prazo inserido no RENACH.

§ 5º O condutor que pretender exercer atividade remunerada em veículo, em qualquer categoria, deverá, previamente, realizar exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, bem como ter incluída a informação em sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

§ 6º O exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados sempre que o candidato ou condutor desejar habilitar-se em qualquer das diferentes categorias do artigo 143, do Código de Trânsito Brasileiro, independentemente de já estar habilitado em outra categoria.

§ 7º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com a colaboração dos conselhos profissionais de medicina e psicologia, deverão fiscalizar as entidades e os profissionais credenciados responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica no mínimo uma vez por ano.

§ 8º Para garantir a imparcialidade e a impessoalidade em sua realização, o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser distribuídos aos médicos e psicólogos peritos examinadores de forma equânime, por meio de divisão equitativa, obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, preferencialmente eletrônica, em todo território nacional, conforme regulamentação do Contran.

Art. 5º. O art. 6º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:



Art. 6º O prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei permanece inalterado, expirando na data constante na Carteira Nacional de Habilitação, devendo ser aplicados os novos prazos previstos no § 2º do art. 147 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, apenas para os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas realizados após a entrada em vigor desta Lei.

Art. 6º. O art. 6º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 7º Aos médicos e psicólogos peritos examinadores já credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei, é garantido o direito de continuar a exercer integralmente a função de perito examinador, incluindo o direito à renovação de seu credenciamento.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Cumpre-me informar, inicialmente, que a emenda aqui apresentada representa o entendimento exposto por entidades e autoridades especialistas nas áreas médica, psicológica e de estatística em trânsito convidadas a falar em audiências públicas promovidas pela Comissão Especial do PL 3267/2019.

Segue, pois, a Justificação apresentada por algumas das referidas entidades à emenda que, pelas mesmas entidades, foi sugerida.

### **TEXTO ENCAMINHADO PELAS ENTIDADES:**



O principal objetivo do CTB é – e deve sempre ser – a promoção de efetiva segurança no trânsito, objetivando a preservação da vida humana. Tendo este foco e reiterando que vem em boa hora o PL 3267/19, são imprescindíveis alguns ajustes no projeto, conforme bem exposto pelo Excelentíssimo Senhor Relator, Dep. Juscelino Filho, em seu parecer apresentado dia 27/11/2019.

No concernente aos **Exames de Aptidão Física e Mental e as Avaliações Psicológicas realizados respectivamente por Médicos do Trâfego e Psicólogos do Trânsito**, cumpre ressaltar algumas especificidades de extrema importância que não foram contempladas no texto e que devem consideradas visando à qualidade dos serviços prestados a população e à preservação de vida humanas no trânsito.

## **1. Formação profissional**

A boa formação acadêmica é essencial ao exercício profissional de qualidade. E pertence ao Ministério da Educação e Cultura – MEC definir critérios, fiscalizar e avaliar a qualidade dos cursos oferecidos pelas diferentes instituições, com o objetivo de corresponderem em sua grade curricular as determinações dos Conselhos de Classe.

No entanto, esta não é a realidade dos cursos de especialização em medicina do trâfego, que podem ser ministrados por instituições privadas sem a devida garantia de qualidade, não possuindo reconhecimento do MEC e, inclusive, existindo à sua revelia.

**Assim, para fins de novos credenciamentos junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito, a partir de entrada em vigor da nova lei, o PL 3267/19 deve estabelecer, expressamente, que somente será aceita a Residência Médica em Medicina do Trâfego, obtida em instituição devidamente credenciada pelo MEC, na medida em que se trata de modalidade de ensino de pós-graduação destinada a médicos, sob a forma de curso de especialização, caracterizada por treinamento em serviço, em regime de dedicação exclusiva, funcionando em**



**Instituições de saúde, universitárias ou não, sob a orientação de profissionais médicos de elevada qualificação ética e profissional.**

## **2. Princípio da Imparcialidade dos Exames periciais**

As avaliações psicológicas e os exames de aptidão física e mental referentes aos processos da Carteira Nacional de Habilitação-CNH constituem exames periciais de extrema responsabilidade, e têm por premissa a imparcialidade e a neutralidade em relação aos interesses das partes.

Visando atender a estes critérios, recomendações trazidas pela Resolução 1.636, de 10 de maio de 2002, do Conselho Federal de Medicina (“Resolução CFM nº 1636/2002”), e pela Resolução nº 016, de 19 de dezembro de 2002, do Conselho Federal de Psicologia (“Resolução CFP nº 016/2002”), expressam que os exames de aptidão física e mental e as avaliações psicológicas nos processos relativos à obtenção e à renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH devem ser distribuídos imparcialmente, por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal.

No entanto, esta não é a realidade de trabalho de parte considerável dos peritos médicos e psicólogos credenciados aos DETRAN pelo Brasil, uma vez que em muitas localidades como São Paulo – Capital é facultativo ao periciado escolher com qual perito quer realizar seu exame o que, via de regra, acarreta na escolha de perito que lhe beneficie. Tal medida permite a famigerada exploração dos peritos por Centros de Formação de Condutores, que acabam por direcionar os cidadãos aos peritos de sua preferência, muitas vezes em esquemas ilegais que, por um lado, detém boa parte do valor referente aos exames e, por outro, ainda influenciam nos resultados colocando em grave risco a segurança viária e as vidas no trânsito.

**Visando garantir a imparcialidade dos exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas voltados à CNH, faz-se mister agregar ao PL 3267 a imparcialidade dos Exames de Aptidão Física e Mental e a avaliação Psicológica respectivamente dos Peritos Médicos e Psicólogos, distribuídos equanimemente**



**por meio de divisão equitativa obrigatória, aleatória, sequencial e impessoal, em sua totalidade em todo território nacional.**

### **3. Inclusão da Avaliação psicológica em todos os processos da CNH**

A Avaliação Psicológica do cidadão nos processos referentes a CNH constitui importante ferramenta de prevenção de acidentes no trânsito, portanto de promoção da segurança viária. A Avaliação Psicológica é um procedimento pautado em dados científicos comprovados, sendo capaz de investigar habilidades humanas essenciais para a boa prática veicular como atenção, memória, inteligência e personalidade, tendo como objetivo proteger o cidadão e a sociedade.

Os aspectos psicológicos essenciais ao comportamento de dirigir veículos citados no parágrafo acima não são estáticos e podem sofrer influências multifatoriais ao longo do tempo. Assim faz-se imprescindível que indivíduos sejam reavaliados periodicamente a fim de se verificar se possuem os requisitos psicológicos necessários a prática de direção veicular segura.

E a exigência da avaliação psicológica já está no ordenamento jurídico. A Convenção sobre o Trânsito Viário assinada em Viena, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, e promulgada pelo Executivo através do Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, dispõe que

Artigo 8 (...)

3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir.

E a única forma de avaliar as qualidades psíquicas e o estado mental apto para dirigir é por meio do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica. Juridicamente, pois, a proposta da ampliação das hipóteses de obrigatoriedade de realização de avaliação psicológica:



(...) não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, visto que se trata de matéria de competência legislativa privativa da União, qual seja trânsito e transporte (art. 22, XI, da Constituição). Tal matéria não se encontra inclusa no rol de matérias legislativas de iniciativa privativa do Poder Executivo, o que permite ser apresentada por qualquer membro do Congresso Nacional, tal como foi proposta (art. 61, §1º da Constituição). Quanto ao conteúdo propriamente dito, a discussão acerca da ampliação das hipóteses de obrigatoriedade de realização de avaliação psicológica a partir da primeira habilitação e suas renovações não encontra óbices constitucionais ou legais, visto que tanto o texto em vigor do Código Brasileiro de Trânsito, quanto à proposição de sua alteração buscam estabelecer política de educação para a segurança do trânsito (art. 23, inciso XII da Constituição) e se coadunam com o disposto no art. 8, item 3, da convenção Viária de Viena que dispõe que todo o condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias a achar-se em estado físico e mental para dirigir, sendo que o nível de intervenção (Alcance desse fim deve ser definido por cada Estado, dentro de sua discricionariedade). Parecer Jurídico- Nota SAJ nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR.

A avaliação psicológica como privativa da psicologia, prevista em lei, sobretudo o art. 13 da Lei 4.119/1962, confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico, permitindo a contribuição da psicologia de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito. Prevista também no Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério de Trabalho, é direito do psicólogo realizar a avaliação psicológica para motoristas.

Para garantir a qualidade das perícias médicas e psicológicas, faz-se necessário estabelecer expressamente estas regras, pois as avaliações de aptidão física e mental são fases indeclináveis do artigo 140, da Lei 9.50/1997:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do



Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

- I – ser penalmente imputável;
- II – saber ler e escrever;
- III – possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Observe-se que o Código Penal, em seu artigo 26, afirma que “é isento de pena o agente que, por doença mental ou desenvolvimento mental incompleto ou retardado, era ao tempo da ação ou da omissão, inteiramente incapaz de entender o caráter ilícito do fato ou de determinar-se de acordo com esse entendimento”. Ora, para que a um indivíduo possa ser imputada responsabilidade sobre um determinado fato, ele precisa que seu juízo crítico (entendimento) e o controle sobre seus atos voluntários (determinação) estejam em funcionamento adequados. Caso exista algum comprometimento que o impossibilite para tal, a este indivíduo será atribuída a condição de semi-imputável ou inimputável. Faz-se necessário, pois, que se avalie o imputável e quando aparecem indícios de risco, periodicamente e a qualquer tempo, poderão ser identificados nas avaliações periódicas, inclusive se há risco evidente para o trânsito, condição essencial para que possa conduzir ou voltar a conduzir veículos.

Ocorre que o texto substitutivo ao PL 3267/19 exclui a Avaliação psicológica nos casos de renovação de CNH comum bem como nos casos de mudanças de categoria, tornando, na prática, **vitalício** o laudo realizado para a obtenção da primeira CNH destes cidadãos. A supressão da Avaliação psicológica nos processos de renovação de CNH desconsidera dados como as mudanças psicológicas em seus aspectos emocionais e cognitivos, e que, portanto, comprometem a segurança no trânsito, colocando em risco motoristas e pedestres.



Tendo em vista a preocupação com a construção de um trânsito seguro, voltado a livre circulação das pessoas, é necessária a inclusão da Avaliação Psicológica em todos os processos referentes a CNH.

#### **4. Impossibilidade de aplicação retroativa da lei no que diz respeito aos novos prazos para renovação dos exames de aptidão física e mental**

Na forma do art. 6º, do PL 3267/19, O prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor desta Lei fica automaticamente prorrogado para se adequar aos novos prazos previstos no § 2º do art. 147, que ora se propõe.

Ou seja, na prática, todos os condutores que realizarem exames de aptidão física e mental (e também avaliação psicológica, no caso de condutores que exercem atividade remunerada nas categorias A e B), antes da entrada em vigor das mudanças propostas, terão automaticamente prorrogada a realização do próximo exame. Em situações limite, para os condutores com menos de 40 (quarenta) anos, o intervalo de tempo para a realização de novo exame pode dobrar de 5 (cinco) para 10 (dez) anos, muito embora tenha realizado exame de aptidão física e mental e/ou avaliação psicológica na sistemática da lei atual.

Ocorre que, quando realizado o exame médico e/ou a avaliação psicológica na sistemática da lei atual (o que ocorrerá até a data de entrada em vigor da nova lei), o médico e/ou o psicólogo, por obrigação legal, consideram a aptidão do candidato e/ou do condutor apenas com o horizonte de 5 (cinco) anos para o futuro, nos termos da legislação de trânsito. Assim, quando automaticamente prorrogado o período de realização do novo exame médico e/ou da nova avaliação psicológica, tem-se que **esse tempo adicional de prorrogação corresponderá a período não considerado pelo médico em seu exame**, de modo que o condutor pode ter sofrido mudanças em sua condição que seriam antecipáveis pelo médico (culminando, até mesmo em sua



inaptidão), mas que não o foram porque o horizonte máximo de avaliação terá sido o atual, de 5 (cinco) anos.

Destaque-se, nesse ponto, aliás, que a autorização da prorrogação automática do prazo dos exames médicos e das avaliações psicológicas não se coaduna sequer com a regra do art. 147, §4º, uma vez que, atualmente, o médico e/ou o psicólogo podem identificar indícios de afetação da capacidade de dirigir posteriores aos atuais 5 (cinco) anos, mas inferiores aos 10 (dez) anos previstos.

Assim, a prorrogação automática da validade do exame médico e/ou da avaliação psicológica para os candidatos e/ou condutores que o(s) realizou(aram) antes da entrada em vigor da nova lei, é contrária ao interesse público em decorrência de grave prejuízo à segurança viária.

Ademais, de acordo com o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei nova não deve ter aplicação retroativa, especialmente se afetar o ato jurídico perfeito. E, no caso, os exames de aptidão física e mental, bem como as avaliações psicológicas que já tenham sido realizados sob as regras do CTB atual, considerando, obrigatoriamente, apenas o horizonte de 5 (cinco) anos, são atos jurídicos perfeitos, porque já consumados segundo a lei vigente ao tempo em que foram realizados.

Assim, a prorrogação automática da validade do exame médico e/ou da avaliação psicológica para os candidatos e/ou condutores que o(s) realizou(aram) antes da entrada em vigor da nova lei, também é inconstitucional e ilegal por conferir aplicação retroativa à lei que afeta ato jurídico perfeito.

## **5. Prazo de validade de 5 (cinco) anos da CNH para todos os condutores que exerçam atividade remunerada, independentemente da categoria**

O art. 147, §2º-A, do PL 3267/19, propõe que a periodicidade de renovação dos exames médicos e de avaliação psicológica será de 5 (cinco) anos para os condutores das categorias C, D e E que exercem atividade remunerada em veículo.



Essa regra está correta, na medida em que considera o elevado impacto dos condutores que exercem atividade remunerada na segurança viária. No entanto, não há razão para excluir desse dispositivo os condutores das categorias A e B, que também exercem atividade remunerada, especialmente porque a maioria deles transporta passageiros, com risco direto à segurança no trânsito e à preservação da vida humana.

Note-se, nesse tocante, que se estima em cerca de 1,5 milhão, o número de motoristas de táxis e aplicativo, que, diariamente, conduzem milhões de pessoas com impacto direto sobre sua vida. Some-se a esse número outro 1,5 milhão de motoboys, justifica-se, plenamente, o prazo de validade de 5 (cinco) anos para os exames de todos os condutores que exerçam atividade remunerada, abrangendo todas as categorias A, B, C, D e E.

## **6. Estabelecimento de critérios de credenciamento mínimos e adequados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito**

Embora imprescindível, apenas a especialização em medicina do trâfego ou psicologia do trânsito não são critérios suficientes para o melhor atendimento ao público, na medida em que se deve privilegiar a qualidade do atendimento do cidadão, ao mesmo tempo em que se deve garantir a qualidade dos exames como meio de assegurar a segurança viária.

E é fato que o crescimento do credenciamento de médicos e psicológicos junto em taxa superior à do crescimento da demanda de exames de aptidão física e mental e avaliações psicológicas por parte dos cidadãos, criando um descompasso entre a oferta de peritos e a demanda de exames, vulnerando o equilíbrio econômico-financeiro da relação jurídica entre o Estado e os médicos e psicólogos credenciados.

Assim, justifica-se que o PL 3267/19 estabeleça, já no CTB, critérios mínimos e adequados para novos credenciamentos de médicos do trâfego e de psicólogos do trânsito junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, como meio de promover o melhor desenvolvimento das



atividades dos médicos e psicólogos, considerando tanto o atendimento ao cidadão quanto a segurança viária.

**7. Preservação dos direitos dos médicos e psicólogos já credenciados até a data de entrada em vigor da nova lei**

Conforme dispõe o art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal, e o art. 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. Dessa forma, as inovações legislativas a serem introduzidas ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997) pelo PL 3267/19 não podem retroagir para prejudicar o direito adquiridos dos médicos e psicólogos que, até o momento da publicação da lei, já exerçam regularmente a atividade com base em credenciamento que configura ato jurídico perfeito, desde que produzido em respeito às normas vigentes à época dos credenciamentos.

Assim, se o ato de credenciamento do médico ou do psicólogo respeitava a norma vigente da época, não pode a lei nova exigir nova condição para a manutenção do credenciamento dos profissionais que já exerciam regularmente a função, sob pena de violação ao direito adquirido ao exercício da profissão e ao ato jurídico perfeito.

**ZÉ CARLOS**  
DEPUTADO FEDERAL – PT/MA