



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.942, DE 2020

(Do Sr. André Figueiredo)

Modifica o artigo 147 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para ampliar o interstício do exame de aptidão física e mental.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1446/2019.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Do Sr. André Figueiredo)

Modifica o artigo 147 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para ampliar o interstício do exame de aptidão física e mental.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 147

§ 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I – a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 70 (setenta) anos;

II – a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (sessenta) anos e inferior a 75 (setenta e cinco) anos;

III – a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 75 (setenta e cinco) anos.

.....
§ 8º O condutor com idade superior a 60 (sessenta) anos será submetido a exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica:

I – quando suspenso do direito de dirigir;

II – quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, quando assim concluir laudo pericial, independentemente de processo judicial;

III – quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

IV – a qualquer tempo, mediante decisão fundamentada da autoridade de trânsito, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito.

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

JUSTIFICAÇÃO

“Ter e dirigir seu próprio carro é sinônimo de liberdade e independência.” Neste contexto, é cada vez maior o número de idosos no trânsito das cidades brasileiras¹.

Segundo o IBGE, pessoas acima de 70 anos representam 6,4% da população e totalizam 13,5 milhões. Na faixa entre 70 e 74 anos, temos cerca de 5,4 milhões de pessoas e há aproximadamente 8 milhões de idosos com idade superior a 75 anos. Essas faixas etárias têm apresentado elevado crescimento nos últimos anos.

Essa informação nos faz reiterar a necessidade de uma legislação moderna quanto aos idosos no trânsito, que respeite a segurança e que valorize a capacidade decisória dos médicos e psicólogos especialistas em trânsito. Por isso, se fez necessária a criação de mecanismos que garantam direitos e obrigações isonômicas a esses motoristas.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sofreu diversas alterações através do Projeto de Lei nº 3267 de 2019, de autoria do Poder Executivo. A matéria, que foi sancionada em outubro de 2020, foi aprovada na Câmara dos Deputados e no Senado Federal no sistema de deliberação remota, ou seja, de forma virtual.

Dentre as modificações está a ampliação da validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de 05 para 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos; a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos e a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos.

O principal argumento utilizado para esta mudança e com o qual concordamos é o de **que a população brasileira estaria envelhecendo com mais saúde**, e que os efeitos da “terceira idade”, como perda gradual de visão, estariam cada vez mais distantes. Consideramos uma melhora, mas que ficou longe de atender à realidade dos idosos brasileiros.

São muitos os avanços científicos e tecnológicos em diagnósticos e tratamento disponíveis atualmente e que modificaram a periodicidade em que se reavaliam pacientes

¹ <https://icetran.com.br/blog/idoso-e-o-transito/>

em todas as especialidades médicas, incluindo na **Medicina de Tráfego**. Segundo o Conselho Federal de Medicina:

“Os médicos com título de especialidade em Medicina de Tráfego (expedidos de acordo com normas da Abramet/AMB ou após conclusão de Residência Médica em Medicina de Tráfego) são os profissionais que possuem o conhecimento, as competências, as habilidades e as atitudes necessários à correta avaliação dos candidatos à CNH, utilizando como subsídios condutas padronizadas que contribuem com a redução de riscos de acidentes, e à participação em processos de elaboração, análise e avaliação de políticas públicas voltadas ao aumento da segurança no trânsito.”

Desse modo, a nossa proposta considera uma escala de faixa etária mais ampla, de modo que todas as pessoas com idade até 70 anos possam desfrutar do período de renovação da CNH de 10 anos. Já as pessoas na faixa entre 70 e 75 anos, poderiam renovar a CNH a cada 5 anos, e as com idade superior a 75 teriam que passar pelo procedimento a cada 3 anos. Essa ampliação é justificável, tendo em vista o aumento das projeções de expectativa de vida e a melhoria das condições cognitivas e motoras dos nossos idosos nos dias atuais.

Todavia, de modo a resguardar a segurança no trânsito, acrescentamos um sistema de avaliação dos condutores para todos os idosos (pessoas com mais de 60 anos), que deve ser ativado em caso de ocorrências que indiquem a necessidade dos testes aplicáveis à renovação. Esse sistema é capaz de individualizar a capacidade de conduzir veículos automotores dos idosos e assegurar que os prazos de renovação sejam encurtados, caso necessário.

O idoso pode perfeitamente dirigir desde que apresente condições físicas e mentais para tanto, condições estas que não se limitam a essa população, uma vez que todos os condutores de veículos automotores devem estar em plena saúde física e mental, incluindo os reflexos, a visão, a audição e senso de perigo².

Neste ponto, entendemos importante a alteração das faixas etárias para a realização dos exames de aptidão física e mental bem como a inserção das previsões constantes no parágrafo oitavo, que determinam situações específicas onde o condutor idoso deverá ser reavaliado física e psicologicamente, o que trará maior segurança no trânsito.

² IDOSO NO VOLANTE. Artigo publicado em 2005. <http://www.saudegeriatrica.com.br/medicina/saude/geriatria/gerontologia/idoso/ativ02.html>

Assim, submeto esta proposição aos demais colegas desta Casa Legislativa, esperando contar com o apoio necessário para sua aprovação.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2020.

André Figueiredo

Deputado Federal /PDT

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 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 (Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*)

§ 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 (Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020)*)

§ 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*)

§ 6º (*Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020*)

§ 7º (*Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020*)

Art. 147-A. Ao candidato com deficiência auditiva é assegurada acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação.

§ 1º O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtitulação com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras.

§ 2º É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas. (*Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação*)

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*)

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO