

PROPOSTA DE TEXTO AO PL Nº 8085/2014

**AO ILUSTRÍSSIMO SENHOR DEPUTADO FEDERAL AUREO RIBEIRO
RELATOR DESIGNADO DA COMISSÃO ESPECIAL SOBRE ALTERAÇÃO NO
CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (PL8085/2014)**

Excelentíssimo Senhor Deputado,

O Sindicato dos Psicólogos de São Paulo – SINPSI; Federação Nacional dos Psicólogos - FENAPSI, Associação de Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito do Brasil - AMPETRA, Associação dos Médicos dos Detrans do Brasil - AMDESP, Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos do Trânsito - FENACTRAN vêm, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com o intuito de colaborar com o debate legislativo e considerando a relevância da matéria em discussão, apresentar sugestões de redação ao Projeto de Lei nº 8.085/2014, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503/1997.

É de conhecimento do sindicato e das associações abaixo assinados que foi apresentada, perante Vossa Excelência, uma proposta de texto unificado referente ao PL nº 8.085/2014, denominada “UNIÃO NACIONAL DO TRÂNSITO”, sob a justificativa de que as alterações ali constantes refletiriam o entendimento e a concordância de todas as entidades representativas da categoria.

Entretanto, faz-se necessário esclarecer que as associações e sindicatos subscritores deste expediente, todos atuantes no Estado de São Paulo, não participaram das discussões que resultaram na elaboração da referida proposta, tampouco foram convidados a contribuir com o debate técnico e institucional acerca do tema.

Ademais, as entidades foram surpreendidas por determinados pontos sugeridos no texto apresentado, os quais não refletem o entendimento técnico e profissional das instituições ora signatárias.

Dessa forma, as associações e sindicatos ao final assinados, no exercício de sua missão institucional de defesa da categoria profissional e de proteção das prerrogativas técnicas dos psicólogos peritos examinadores responsáveis pela avaliação psicológica de candidatos à obtenção e renovação da Carteira

Nacional de Habilitação, entendem ser imprescindível apresentar as sugestões ora submetidas à apreciação de Vossa Excelência, visando ao aprimoramento do texto legislativo e à preservação da qualidade, da ética e da segurança dos procedimentos de avaliação psicológica no âmbito do trânsito brasileiro.

Por fim, colocam-se as entidades signatárias à disposição para contribuir tecnicamente com os debates e eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários, reafirmando seu compromisso com a segurança viária, a valorização da Psicologia do Trânsito e a proteção da sociedade.

Certos da atenção de Vossa Excelência, renovamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

São Paulo, 18 de maio de 2026.

SINDICATO DOS PSICÓLOGOS DE SÃO PAULO – SINPSI

Diana Maria Machado

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PSICÓLOGOS – FENAPSI

ASSOCIAÇÃO DE MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO DO BRASIL – AMPETRA

ASSOCIAÇÃO DOS MÉDICOS DOS DETRANS DO BRASIL – AMDESP

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DO TRÂNSITO - FENACTRAN

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

1) Proposta de mudança do artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 147 (...)

§ 1º-A. As perícias médicas de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, serão realizadas exclusivamente:

I - Nas hipóteses do inciso I do caput - por, respectivamente, médicos e psicólogos peritos examinadores, com pós-graduação e efetiva prova de título específica em medicina e psicologia de trânsito, devidamente credenciados junto aos Detrans dos Estados e do Distrito Federal.

III – É vedado a realização de perícias médicas e psicológicas por entidade não credenciada junto aos Detrans dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º (...)

IV – A perícia médica de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, de que trata este artigo constituem atividade de natureza pericial, para todos os efeitos legais, exercida no âmbito do poder de polícia administrativa, devendo ser realizadas com independência técnica, impessoalidade e observância do interesse público.

V - A perícia médica de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão renováveis, observada a periodicidade prevista no § 2º, a qual, deverá ser reduzida, mediante recomendação do médico ou psicólogo responsável pela perícia, quando houver indícios de deficiência física ou mental ou de progressividade de doença, ou do psicólogo perito responsável, quando identificar transtornos, doenças emocionais ou problemas de comportamento, devendo, em ambos os casos, estar comprovada a potencialidade de comprometimento da capacidade para conduzir veículo e da segurança viária.

VI - Observado o disposto no § 2º, os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo terão prazo máximo de validade de cinco anos da Carteira Nacional de Habilitação, em razão da maior

exposição ao risco, da finalidade profissional da condução e das características operacionais do veículo utilizado.

§ 3º A perícia médica de aptidão física e mental e a avaliação psicológica serão exigidas:

- I - Para os candidatos a primeira habilitação;
- II - Nos processos de adição ou modificação da categoria da Carteira Nacional de Habilitação;
- III - Nos processos de inclusão da observação de exercício de atividade remunerada na Carteira Nacional de Habilitação; e
- IV - Em todas as renovações da Carteira Nacional de Habilitação, respeitados os prazos estabelecidos no § 2º.

2) Proposta de mudança do artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 148 (...)

I - As entidades aqui definidas são constituídas por médicos e psicólogos credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observadas as exigências previstas nas Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, do Conselho Federal de Medicina – CFM e do Conselho Federal de Psicologia – CFP, inerentes ao exercício da atividade pericial, sendo admitido o credenciamento tanto de pessoas físicas quanto de pessoas jurídicas.

II - As Entidades Credenciadas deverão, obrigatoriamente, manter em seu quadro profissionais médicos e/ou psicólogos devidamente habilitados e credenciados, nos termos do inciso I acima, para a realização das atividades de atendimento e avaliação pericial.

III – Os Estados e o Distrito Federal deverão suspender a abertura de novos credenciamentos de pessoas físicas e jurídicas para a realização de perícia médica de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, sempre que verificar existir nas Cidades um “desequilíbrio financeiro”, entre quantidade de entidades já credenciadas e o número de atendimentos, a ser regulamentado pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.

(...)

§ 7º Os valores correspondentes a perícia médica de aptidão física e mental e a avaliação psicológica, observarão preço público fixado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, conforme regulamentação do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, sempre respeitando as tabelas referenciais dos conselhos federais de médicos e psicólogos, não podendo ser fixado em valor

inferior, atualizados anualmente pelo índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E) ou por índice que venha a substituí-lo.

§ 8º A distribuição das perícias médicas de aptidão física e mental e das avaliações psicológicas será realizada entre as Entidades Credenciadas, de pessoa física, de forma equitativa e proporcional, assegurando-se número igualitário de atendimentos entre os profissionais habilitados, mediante sistema de distribuição aleatória, objetiva e impessoal.

§ 9º Fica vedada a escolha da Entidade Credenciada ou do perito examinador por qualquer pessoa, inclusive pelo candidato, por profissionais vinculados ao processo ou por representantes dos Estados e do Distrito Federal, como forma de garantir a independência técnica da atividade pericial, a isonomia entre os credenciados e a observância dos princípios da impessoalidade, moralidade e transparência administrativa, sendo que o descumprimento do disposto neste parágrafo sujeitará os responsáveis às sanções administrativas, civis e penais cabíveis, nos termos da legislação aplicável.

I – Apenas em caso de descredenciamento ou suspensão da Entidade Credenciada, o candidato poderá ser redirecionado pelos representantes dos Estados e do Distrito Federal a uma nova Entidade, ainda, neste caso, garantindo-se a divisão equitativa e impessoal, sendo vedado qualquer escolha.

II – Deverão participar obrigatoriamente do sistema de distribuição equitativa todas as Entidades Credenciadas que realizarem perícias médicas e psicológicas para todos os atos de emissão, renovação e adição de categorias de Carteira Nacional de Habilitação, em número igual, sendo vedado qualquer atendimento direto ou redirecionamento, a qualquer entidade pública ou privada, sob pena de responsabilização.

§ 10º As pessoas jurídicas credenciadas junto ao órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão ser constituídas por médicos e/ou psicólogos peritos examinadores, devidamente especializados em Medicina do Tráfego e Psicologia do Trânsito, mediante comprovação de pós-graduação e/ou título de especialista reconhecido pelos respectivos Conselhos Profissionais, regularmente credenciados perante os DETRANs dos Estados e do Distrito Federal e inscritos nos respectivos Conselhos Regionais de classe.

§ 11º Fica vedada a participação simultânea de médicos e/ou psicólogos em mais de uma entidade credenciada constituída sob a forma de pessoa jurídica, com o objetivo de preservar a isonomia, a independência técnica e a regularidade do sistema de credenciamento.

§ 12º Os médicos e psicólogos credenciados junto ao órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal na condição de pessoa física poderão realizar os atendimentos periciais em espaço próprio ou regularmente sublocado, desde que observadas todas as exigências legais, técnicas e sanitárias aplicáveis ao exercício da atividade, inclusive quanto à comprovação de pós-graduação e/ou título de especialista em Medicina do Tráfego e Psicologia do Trânsito, ao credenciamento junto aos DETRANs dos Estados e do Distrito Federal e à regular inscrição nos respectivos Conselhos Regionais profissionais.

§ 13º É expressamente vedado a União, aos Estados e o Distrito Federal, em qualquer esfera, exigir, impor, transferir ou permitir, direta ou indiretamente, ainda, firmar contratos com terceiros, para a transferência de custos operacionais, sejam de sistemas operacionais ou qualquer outro custo, as Entidades Médicos e Psicólogos credenciados.

3) Proposta de mudança do artigo 159 do Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 159 (...)

§ 10 Na hipótese de redução da periodicidade de renovação dos exames, de que trata o art. 147, § 4º, a validade da Carteira Nacional de Habilitação ficará condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental e da avaliação psicológica.

4) Proposta de mudança do artigo 268-A do Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 268-A (...)

§ 7º O condutor que, ao término do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor, estiver cadastrado no RNPC terá sua habilitação renovada automaticamente, ficando dispensado dos procedimentos previstos no art. 147, com exceção das perícias médicas de aptidão física e mental e a avaliação psicológica.

JUSTIFICATIVAS

i- Da independência profissional da avaliação médica e da avaliação psicológica

Inicialmente, é importante esclarecer que não deve haver obrigatoriedade de permanência conjunta de médicos e psicólogos vinculados à mesma pessoa jurídica credenciada, considerando que se trata de profissões autônomas, independentes entre si e regulamentadas por legislações e normativas próprias.

Embora ambas atuem no contexto da avaliação pericial de trânsito, as atividades exercidas possuem natureza técnica distinta, submetendo-se cada categoria profissional às respectivas diretrizes dos Conselhos Federais e Regionais competentes, bem como às regras específicas de habilitação, responsabilidade técnica e exercício profissional.

Dessa forma, a exigência de manutenção conjunta em uma mesma entidade credenciada afrontaria a autonomia profissional das categorias, além de restringir indevidamente a livre organização do exercício profissional e da atividade econômica, razão pela qual deve ser assegurada a possibilidade de credenciamento e atuação independente de médicos e psicólogos, seja na condição de pessoa física ou jurídica, observadas as exigências legais e regulamentares aplicáveis.

ii- Da distribuição equitativa

A distribuição equitativa dos exames periciais constitui medida indispensável para a garantia da impessoalidade, da transparência e da isonomia no âmbito dos atendimentos realizados pelos profissionais credenciados junto aos órgãos executivos de trânsito.

A adoção de sistema de distribuição aleatória e equalitária assegura não apenas a independência técnica dos peritos examinadores, mas também impede favorecimentos indevidos, concentração de demanda e eventuais interferências externas na atividade pericial, preservando a lisura e a credibilidade do procedimento perante a sociedade e os próprios candidatos.

Importante destacar que, no Estado de São Paulo, apesar das intercorrências operacionais verificadas ao longo da implementação e da execução do sistema, a prática da distribuição equitativa tem se mostrado eficaz, equilibrada e justa, garantindo tratamento isonômico entre os profissionais credenciados e contribuindo significativamente para a manutenção da ética, da imparcialidade e da qualidade técnica dos exames periciais realizados.

Nesse contexto, a manutenção do modelo de distribuição equitativa revela-se fundamental para o fortalecimento da segurança jurídica, da moralidade administrativa e da valorização das atividades desempenhadas pelos médicos e psicólogos peritos examinadores no âmbito do trânsito brasileiro.

iii- Do valor da avaliação médica e da avaliação psicológica

O debate acerca da perícia realizada por profissionais especializados, bem como dos custos envolvidos nessa atividade, também precisa ser devidamente enfrentado, em razão da relevância e da complexidade dessa avaliação. O cenário atualmente imposto, além de injusto, revela-se ineficiente, pois subutiliza a capacidade instalada e precariza um serviço essencial, culminando na violação da garantia de uma remuneração justa e da manutenção da equação econômico-financeira.

Atualmente, os dispositivos desconsideram por completo a atuação dos conselhos de classe, tanto da Medicina quanto da Psicologia, bem como os valores referenciais conforme tabela de atendimento por eles estabelecidos, conforme demonstram as tabelas a seguir, que foi estabelecida em parceria com o Conselho Federal de Psicologia e a Fenapsi, que é atualmente corrigida pelo DIEESE com especial destaque para a Psicologia do Trânsito.

Tabela de Referência Nacional de Honorários dos Psicólogos em Reais (R\$)
Valores Atualizados pelo INPC-IBGE até Maio de 2024* para Vigência em 1º Junho/2024

Diagnóstico Psicológico	Limite Inferior	Limite Média	Superior
Consulta Psicológica	213,93	319,76	366,76
Anamnese	213,93	309,78	366,76
Elaboração de perfil profissiográfico	183,39	315,85	427,95
Avaliação de desempenho escolar e aprendizagem	183,39	315,25	366,76
Avaliação Psicológica	244,50	305,64	400,36
Avaliação das características psicológicas esportivas	213,93	321,97	397,32
Avaliação de prontidão para alfabetização	213,93	319,60	397,32
Avaliação de nível intelectual	183,39	324,95	366,76
Avaliação Psicomotora	183,39	318,86	366,76
Avaliação Psicomotora Relacionada ao Grafismo	183,39	315,67	366,76
Avaliação das características da personalidade	183,39	344,83	378,96
Avaliação da estrutura e dinâmica da personalidade	213,93	357,87	403,42
Entrevista devolutiva	213,93	308,17	366,76
Observação de campo com visita escolar e domiciliar	226,14	305,64	366,76
Atuação junto à comunidade	106,99	255,15	366,76
Realização de exames psicológicos (psicotécnicos)	134,50	250,85	366,76
Realização de avaliação psicológica p\ Carteira Nacional de Habilitação	198,46	248,07	297,67

iv- Da importância da avaliação psicológica

A avaliação psicológica constitui instrumento fundamental de política pública de segurança viária, com respaldo técnico, científico e legal, sendo decisiva para a prevenção de acidentes, a preservação de vidas e a proteção da sociedade.

A flexibilização ou supressão dessa etapa compromete a identificação de condições emocionais, cognitivas e comportamentais incompatíveis com a condução segura de veículos automotores, transferindo riscos indevidos à coletividade.

Atualmente, a avaliação psicológica desempenha um papel crucial na segurança no trânsito, revelando uma realidade muitas vezes invisível nas estatísticas oficiais, mas que, na prática, salva vidas silenciosamente. Nos postos de avaliação, lidamos com casos de inaptidão temporária, retorno de avaliações diárias e encaminhamentos clínicos que não aparecem nos relatórios públicos, mas que são fundamentais para evitar riscos reais nas ruas. Estamos falando de pessoas com transtornos mentais, quadros depressivos, risco de surtos, uso de substâncias, déficits cognitivos ou emocionais — indivíduos que, sem a devida avaliação médica ou psicológica periódica, ou com validade excessivamente longa (como 10 anos), poderiam estar dirigindo e colocando vidas em risco.

Além disso, a avaliação psicológica é capaz de identificar problemas comportamentais e psicológicos que afetam diretamente a capacidade de dirigir, como depressão severa, ansiedade incapacitante, e déficits cognitivos. Quando esses problemas são detectados, o candidato é orientado a buscar ajuda profissional, o que beneficia não só a sua saúde, mas a segurança de toda a coletividade.

A avaliação psicológica também tem um papel cultural importante, contribuindo para reforçar a ideia de que dirigir não é apenas um direito, mas uma responsabilidade que exige preparo e maturidade.

No debate público, diversas desinformações têm circulado, dificultando a compreensão da importância da avaliação psicológica. Entre as mais comuns, destacamos duas:

1. Os testes psicológicos não têm eficácia comprovada

Esse argumento é facilmente refutado com dois estudos relevantes:

- A) Estudo Clássico e Abrangente sobre Eficácia de Testes Psicológicos (Meta-análise) com o título "The Validity and Utility of Selection Methods in Personnel Psychology: Practical and Theoretical Implications of 85 Years of Research Findings" Autores: Frank L. Schmidt e John E. Hunter Publicação: Psychological Bulletin, 1998, Vol. 124, No. 2, 262-274

O estudo demonstrou, com sólida evidência estatística, que testes psicológicos podem ser ferramentas eficazes e válidas para prever comportamentos e desempenhos futuros em contextos específicos, quando cientificamente desenvolvidos e adequadamente aplicados.

- B) "Personalidade e comportamento no trânsito: uma revisão de estudos sobre o traço de irritabilidade" Autores: J. A. de Carvalho e R. P. N. da Silva Publicação: Temas em Psicologia, 2015.

Este estudo encontrou correlações entre altos níveis de irritabilidade e comportamentos de risco no trânsito, sugerindo que certos traços de personalidade podem ser preditores úteis de risco, o que sustenta a ideia de que a avaliação psicológica pode identificar perfis de risco.

2. As avaliações não reprovariam ninguém

É comum a afirmação de que a avaliação psicológica não reprova ninguém, com base no dado de que apenas 0,01% dos examinados são reprovados. No entanto, esse dado é falacioso. Se considerarmos que, em 2023, cerca de 2,7 milhões de pessoas obtiveram a primeira CNH, isso implicaria em apenas 270 reprovações em todo o Brasil, o que é extremamente improvável dada a quantidade de psicólogos avaliadores.

Além disso, as avaliações psicológicas não ocorrem apenas na primeira habilitação ou na realização de EAR. Muitos inaptos temporários não são contados nas estatísticas, mas contribuem para a redução de acidentes. As avaliações médicas e psicológicas funcionam como um filtro para identificar indivíduos que, fisicamente ou psicologicamente, não estão aptos a dirigir.

A concessão da CNH não deve ser vista como um direito garantido, mas sim como uma possibilidade de conviver de forma segura no trânsito. Dado o crescente número de transtornos mentais no Brasil, é fundamental que a avaliação psicológica continue a ser uma etapa essencial do processo de habilitação, garantindo que os motoristas estejam aptos para as exigências do trânsito.

A pesquisa do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação sobre os acidentes nas rodovias federais revela que 53,7% dos acidentes são causados pela negligência ou imprudência dos motoristas, com 30,3% devido ao desrespeito às leis de trânsito e 23,4% pela falta de atenção. Esses números destacam a importância do "fator humano" como causa principal dos acidentes.

Aproximadamente 30% dos casos de óbitos registrados entre 2007 e 2016 são causados pelo desrespeito, o que, em números absolutos, representa mais de 23 mil mortos. Já em relação à falta de atenção, foram mais de 15 mil mortos e 276 mil feridos no mesmo período. Os números chamam a atenção para o tema da campanha da Semana Nacional do Trânsito deste ano, que começou no último dia 18 e se encerra nesta terça-feira (25). O tema escolhido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) foi "Nós Somos o Trânsito". A ideia é fazer com que toda a sociedade esteja unida pela segurança de todos, evitando acidentes e poupando vidas.

Em relação ao estudo do ministério, as principais causas de óbitos por acidentes em rodovias federais estão divididas da seguinte forma:



O que se observa pelo gráfico é que o comportamento do motorista provoca muito mais acidentes e óbitos do que as condições das rodovias. Apenas 1,2% das mortes registradas decorrem de defeitos nas vias, como estradas mal sinalizadas, esburacadas, sem manutenção ou planejamento.

Para reduzir o número de ocorrências causadas por condições viárias desfavoráveis, o Governo Federal investe em programas como o **BR-Legal** e o **CREMA**, responsáveis pela implantação, conservação da sinalização e manutenção das rodovias. A própria Organização Mundial da Saúde considera os óbitos decorrentes de acidentes de trânsito como “**mortes evitáveis**”.

A proposta é envolver toda a sociedade na reflexão sobre uma nova forma de encarar a mobilidade, estimulando condutores de caminhões, ônibus, vans, automóveis, motocicletas e bicicletas, bem como pedestres e passageiros, a optarem por um trânsito mais seguro. (Assessoria de Comunicação – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018).

Os motociclistas lideram os óbitos em sinistros de transporte no país. Segundo o Atlas da Violência 2025, publicado pelo IPEA em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 56% das mortes no trânsito em 2023 envolveram motocicletas, número que praticamente dobrou desde 2013. O relatório também aponta que jovens entre 15 e 29 anos são as principais vítimas fatais, especialmente homens negros de baixa renda.

Além do impacto humano, os sinistros de trânsito geram elevado custo econômico para o Brasil. Os R\$ 3,8 bilhões em gastos hospitalares diretos representam apenas parte do problema. Quando considerados os custos com reabilitação, perda de produtividade, aposentadorias precoces e outros impactos indiretos, o prejuízo anual ultrapassa R\$ 50 bilhões, conforme estimativas do IPEA. Esses recursos poderiam ser direcionados à educação, saúde preventiva e mobilidade segura.

O cenário atual é insustentável. A sociedade tende a naturalizar os sinistros de trânsito como fatalidades, enquanto o país acumula perdas humanas significativas e compromete parcela relevante do orçamento público com despesas evitáveis. Tal situação exige mudança de postura coletiva e maior efetividade das políticas públicas.

Especialistas são unânimes ao afirmar que o Brasil precisa investir mais em educação para o trânsito, fiscalização eficiente e infraestrutura urbana segura, como ciclovias, faixas exclusivas e sinalização adequada. Apesar de o Código de Trânsito Brasileiro prever importantes mecanismos de prevenção, como a formação obrigatória em direção defensiva, os dados indicam que sua implementação ainda é insuficiente.

O especialista em segurança viária Celso Alves Mariano, diretor do Portal do Trânsito, destaca que a mudança deve começar pelas escolas: *“Ensinar crianças e adolescentes sobre convivência no trânsito, empatia e responsabilidade é o caminho para formar cidadãos mais conscientes no futuro.”*

No âmbito federal, o Brasil assumiu metas ambiciosas de redução de mortes no trânsito, alinhadas à Década da ONU para a Segurança no Trânsito (2021–2030). Contudo, o país ainda está distante de alcançar os objetivos pactuados, e a implementação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) ocorre de forma desigual entre os estados.

Os peritos exercem papel fundamental na conscientização dos riscos, orientando sobre acidentes, explicando a importância do cumprimento das regras e destacando a relevância de critérios técnicos para a seleção de futuros motoristas.

Ressalte-se que a ausência de multas de trânsito não é indicativo direto da saúde do condutor. A saúde é fator essencial para a segurança viária, mas as multas decorrem de infrações ao Código de Trânsito, e não de condições clínicas ou psicológicas.

Os custos dos sinistros de trânsito impactam diretamente o PIB brasileiro. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o Brasil gasta cerca de 2,3% do PIB, o que equivale a aproximadamente R\$ 59,4 bilhões por ano, em decorrência dos acidentes.

Impactos no PIB brasileiro:

- Perda de produtividade: incapacidades temporárias ou permanentes reduzem a força de trabalho e aumentam o absentéismo;

- Custos com saúde: o SUS gasta cerca de R\$ 3,8 bilhões anuais com internações e tratamentos;
- Perda de vidas: estimada em R\$ 33,1 bilhões por ano, além de gastos com invalidez (R\$ 17,6 bilhões) e assistência médica e hospitalar (R\$ 8,6 bilhões).

Principais causas de acidentes de trânsito:

- Falta de atenção;
- Desobediência às regras;
- Excesso de velocidade;
- Uso de álcool e drogas.

A prevenção é, portanto, a forma mais eficaz de reduzir os custos e os impactos dos sinistros de trânsito.

Por fim, destaca-se que a avaliação médica e psicológica é fundamental para garantir que o condutor esteja apto a dirigir com segurança. No Brasil, esses exames são exigidos periodicamente para a renovação da CNH. Contudo, após o aumento da validade da CNH para 10 anos, os dados de 2024 indicaram um aumento de 38% nos acidentes, o que merece especial atenção.

Causa preocupação a forma como o próprio Ministério dos Transportes tem promovido a flexibilização de toda a estrutura de controle e prevenção no trânsito, diante de um cenário já tão alarmante.

v- Da importância da avaliação médica

A segurança viária constitui um tema de interesse público e de proteção coletiva, diretamente relacionada à preservação da vida e à redução de acidentes de trânsito. Nesse contexto, a avaliação médica da aptidão física e mental dos condutores representa uma ferramenta preventiva essencial, amplamente respaldada por evidências científicas e por organismos internacionais de saúde.

A Organização Mundial da Saúde (OMS), em seus relatórios globais sobre segurança no trânsito, reconhece que condições médicas não diagnosticadas ou inadequadamente monitoradas configuram fatores de risco relevantes para a ocorrência de acidentes. Déficits visuais, como o glaucoma, alterações visuais progressivas como retinopatia diabética e a degeneração macular relacionada a idade, podem surgir ou se agravar ao longo dos anos, muitas vezes de forma silenciosa. Alterações cognitivas, doenças neurológicas, transtornos mentais e o uso de medicamentos psicoativos também comprometem a capacidade de condução segura, sendo recomendada a avaliação médica periódica como estratégia de prevenção e mitigação de riscos no trânsito.

Sem avaliação adequada, essas alterações podem comprometer e ampliar drasticamente o risco de acidentes.

Entre os fatores mais bem documentados na literatura científica está a influência da visão na condução veicular. Estudos demonstram que a redução da acuidade visual, da sensibilidade ao contraste e do campo visual está associada ao aumento significativo da taxa de colisões e à maior gravidade dos acidentes. Pesquisas publicadas em periódicos de alto impacto evidenciam que motoristas com defeitos de campo visual apresentam risco aumentado de envolvimento em acidentes, reforçando a necessidade de exames oftalmológicos regulares como parte do processo de avaliação da aptidão para dirigir.

No que se refere à aptidão mental e cognitiva, há forte evidência de que déficits de atenção, tempo de reação reduzido e alterações cognitivas, mesmo em fases iniciais ou subclínicas, aumentam o risco de acidentes de trânsito. Estudos apontam que indivíduos com comprometimento cognitivo leve ou transtornos de atenção apresentam maior incidência de infrações, colisões e acidentes graves, o que justifica a inclusão da avaliação psicológica e psiquiátrica como componente fundamental do exame de aptidão.

Outro aspecto relevante diz respeito ao uso de medicamentos e substâncias psicoativas. A literatura científica demonstra que fármacos amplamente utilizados na prática clínica, como benzodiazepínicos, antidepressivos e antipsicóticos, mesmo em doses terapêuticas, podem comprometer a atenção, a coordenação motora e o tempo de resposta do condutor, elevando o risco de acidentes. A avaliação médica é, portanto, indispensável para identificar tais riscos, que não são detectáveis apenas por testes práticos de direção.

Além disso, doenças crônicas como diabetes, epilepsia e enfermidades cardiovasculares podem provocar eventos súbitos incapacitantes durante a condução, como hipoglicemia, crises convulsivas ou síncope. Estudos em segurança viária demonstram que a identificação e o acompanhamento dessas condições por meio de exames clínicos periódicos reduzem a probabilidade de acidentes associados a eventos médicos inesperados.

Revisões sistemáticas da literatura reforçam que a ausência de uma avaliação médica adequada permite que motoristas clinicamente inaptos permaneçam habilitados, aumentando o risco coletivo. Dessa forma, o exame médico de aptidão física e mental não deve ser compreendido como um procedimento meramente burocrático, mas sim como uma medida de saúde pública, alinhada ao princípio da prevenção e da proteção da coletividade.

Diante do exposto, a flexibilização ou fragilização das exigências relacionadas aos exames de aptidão física e mental carece de respaldo científico e contraria evidências consolidadas na literatura internacional. A manutenção de critérios técnicos rigorosos para a avaliação médica dos condutores constitui medida essencial para a redução de acidentes, a preservação de vidas e a promoção de um trânsito mais seguro para toda a sociedade.

A segurança no trânsito depende não apenas de infraestrutura e legislação, mas também da capacidade real do condutor de exercer suas funções com plena aptidão física e mental.

Por isso, o exame médico periódico realizado na renovação da CNH não é um simples requisito burocrático, é uma medida essencial de proteção à vida.

vi- Conclusão

Diante de todo o exposto, vimos, respeitosamente, apresentar sugestões de redação ao Projeto de Lei nº 8.085/2014, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503/1997.

Certos de podermos contar com a atenção e sensibilidade de Vossa Excelência para tema de tamanha relevância social, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

São Paulo, 18 de maio de 2026.

SINDICATO DOS PSICÓLOGOS DE SÃO PAULO – SINPSI

Diana Maria Machado

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PSICÓLOGOS – FENAPSI

ASSOCIAÇÃO DE MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO DO BRASIL – AMPETRA

ASSOCIAÇÃO DOS MÉDICOS DOS DETRANS DO BRASIL – AMDESP

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DO TRÂNSITO - FENACTRAN

