



CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA

PARECER Nº 2/2024/ASPAR/CGEST
PROCESSO Nº 576600034.000139/2023-31
INTERESSADO: JULIANA DE BARROS GUIMARÃES
ASSUNTO: PL 4111/2023

Dispõe sobre alterações na redação dos artigos 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação.

1. RELATÓRIO

1.1. Trata-se de parecer do Conselho Federal de Psicologia - CFP e da Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego - ABRAPSIT referente ao Projeto de Lei nº 4.111/2023 que altera a redação do artigo 147 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação.

1.2. O Conselho Federal de Psicologia é uma autarquia de direito público, com jurisdição em todo o território nacional, cuja função precípua, de acordo com a Lei Federal 5.766/1971, consiste em regulamentar, orientar e fiscalizar o exercício profissional. Integra, com os 24 Conselhos Regionais de Psicologia, o Sistema Conselhos de Psicologia que atualmente possui mais de 534 mil psicólogos(os) registradas(os).

1.3. A Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego - ABRAPSIT é uma entidade científica, sem fins lucrativos, com objetivo de congregar psicólogas(os), pesquisadores, alunas(os) de psicologia e especialistas de nível superior para promover o desenvolvimento técnico-científico do exercício profissional na área de tráfego e circulação humana em todos os modais: terrestre, aéreo, ferroviário e aquaviário. Fundada em 20 de dezembro de 2015, a ABRAPSIT conta com representatividade em todo o país, com presença em 22 estados. Sua linha de ação baseia-se na preocupação com a vida e na responsabilidade com a construção de um trânsito mais seguro.

2. FUNDAMENTAÇÃO

2.1. A Psicologia do Trânsito/Tráfego é uma especialidade da Psicologia que cuida da saúde, segurança e bem-estar psíquico e emocional do indivíduo no contexto do trânsito. A avaliação psicológica é uma prática privativa das(os) psicólogas(os), garantida pela Lei Federal nº 4.119 de agosto de 1962 que regulamenta a profissão. No contexto do trânsito, os profissionais da psicologia realizam a avaliação psicológica nos padrões de uma perícia psicológica (como estabelecido na Resolução CFP nº 01/2019), direcionada a responder à demanda legal específica. Deste modo, a realização desta avaliação pericial possui especificidades reguladas pelo conselho profissional, em sua competência para garantir a qualidade técnica e ética do trabalho realizado pela(o) profissional psicóloga(o). A(o) Psicóloga(o) Especialista em Psicologia do Trânsito/Tráfego é a(o) profissional competente para a realização da avaliação psicológica no contexto do trânsito, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

2.2. Ressalta-se, ainda, que a Psicologia do Trânsito/Tráfego é uma das maiores práticas profissionais registradas no Conselho Federal de Psicologia, atingindo a maior parte da sociedade brasileira. Sabendo que, segundo dados oficiais da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, são 80 milhões de habilitados no Brasil, submetidos ao processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para fins de trabalho, emprego, entre outros. Assim, a área possui um grande alcance, configurando-se como veículo de promoção de saúde e qualidade de vida da população do país. A avaliação psicológica neste contexto visa constatar junto aos condutores ou futuros habilitados suas habilidades e seu comportamento, mensurando indicadores de diferentes construtos psicológicos, tais como atenção, memória, raciocínio, personalidade, considerando as condições emocionais e psicológicas inerentes à condução veicular segura.

2.3. Entre 2010 e 2021 os dados das mortes no trânsito trazem o trágico número de 1,19 milhão pessoas que perdem a vida todos os anos em decorrência de sinistros^[1] de trânsito, de acordo com o último relatório da Organização Mundial da Saúde - OMS (WHO, 2023). Registrando mais de duas mortes por minuto e mais de 3.200 por dia, os sinistros de trânsito continuam sendo a principal causa de morte de crianças e jovens de 5 a 29 anos. Deste modo, esses sinistros continuam sendo uma crise de saúde global, colocando também em risco a vida de pedestres, ciclistas e outros usuários vulneráveis das vias.

2.4. Apontam também para um total de feridos, vários acometidos de sequelas permanentes, que atingem cerca de 50 milhões, além de abordar as severas implicações para as famílias, comunidades e sociedade em geral, sendo o Brasil o quarto país com mais óbitos causados neste contexto do trânsito.

2.5. Os estudos indicam que as lesões ocorridas no trânsito causam consideráveis perdas econômicas seja para o Estado, a saúde pública, os cidadãos, suas famílias e a sociedade em geral. Essas perdas são decorrentes dos custos com tratamentos de saúde, indenizações pagas aos acidentados e seus familiares, com a redução de produtividade, com o impacto na saúde e na renda familiar, além dos danos psíquicos e dos custos emocionais e materiais decorrentes dos sinistros. O custo com sinistros nas rodovias, orçado em 22 bilhões de reais anuais (IPEA; DENATRAN; ANTP, 2006), alcança atualmente R\$ 50 bilhões anuais, considerando os custos relativos à perda de produção das vítimas quanto os gastos hospitalares (CARVALHO, 2020). Assim, pelos levantamentos da Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Mundial da Saúde (OMS), os sinistros de trânsito custam aos países de 3% a 5% do seu Produto Interno Bruto (PIB).

2.6. O cenário desafia sociedade, autoridades e especialistas, que buscam promover segurança e reduzir os sinistros, aumentar o uso do transporte público e reduzir o uso do automóvel particular. No período pós-pandemia de covid-19 houve incremento do setor de entregas e de motociclistas – e o consequente aumento dos sinistros –, bem como a tendência de substituição do transporte público para o individual para fugir da contaminação e da má qualidade do serviço ofertado a um custo elevado (GALINDO; PAVARINO FILHO, 2021). Com relação aos motociclistas, houve entre 2011 e 2021 aumento da taxa de internações em 55%, considerando apenas a rede SUS e conveniados (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2023). Este é atualmente um dos principais problemas de segurança e de saúde pública a ser enfrentado.

2.7. É importante ressaltar que o indivíduo jovem apresenta o maior risco no trânsito, sendo a faixa etária de 18 a 34 anos responsável por 49% do total de indenizações pagas às vítimas de acidentes de trânsito. Deste modo, é fundamental a realização de um trabalho sério e focado no comportamento no trânsito, visando acompanhar e intervir neste problema de saúde pública e os consequentes custos gravíssimos à população.



NBR 10697/2020, o uso do termo sinistro é mais adequado, pois acidente é mais relacionado a uma ocorrência inesperada e não intencional.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

https://sef/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=1844820&infra_sistem...

2455306

2.8. Na publicação internacional a OMS e OPAS focam na importância da relação entre trânsito e saúde, diretriz que passou a ser abordada mais enfaticamente a partir dos anos 2000: "A importância e o espaço institucional da saúde, somados a sua capacidade de influenciar outros setores, agrega à segurança no trânsito uma força há muito reclamada por outras áreas" (2018, p.80), revela a publicação.

2.9. Ao pensar nesta relação entre trânsito e saúde, a publicação reforça a necessidade de uma resposta com foco na atenção às lesões e traumas (físicos, emocionais e comportamentais) decorrentes dos sinistros.

2.10. No relatório é descrita a relevância do profissional de saúde neste contexto, ao citar que "a saúde aporta à abordagem do trânsito os rigores e a riqueza do olhar epidemiológico para qualificação da informação. Ela se soma também aos esforços da segurança pública e da gestão do setor dos transportes com o olhar proativo da promoção da saúde, com sua atenção aos determinantes sociais, e uma capacidade singular de amear outras áreas envolvidas, contribuindo com a evolução do conceito de prevenção da morbimortalidade no trânsito para uma visão ampla, de mobilidade sustentável" (OPAS, 2018, p.07).

2.11. Proclamada pela ONU e OMS em 2021, a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 - 2030, tem a ambiciosa meta de prevenir ao menos 50% das mortes e lesões no trânsito até 2030. A Década traz propostas estruturadas em pilares básicos, como: comportamento e segurança dos usuários; atendimento ao trauma, assistência pré-hospitalar, hospitalar e reabilitação. Desta maneira, essa importante medida de estímulo ao aumento da segurança no trânsito reconhece a importância dos exames periciais e do acompanhamento da saúde do condutor, realizados pelos profissionais da medicina e da psicologia, especialistas em trânsito.

2.12. Sabe-se que o fator humano é um aspecto que representa cerca de 90% das causas de sinistros, o que ressalta a complexidade do comportamento humano e a necessidade de investigá-lo. O ser humano é o elemento mais complexo desta equação e não pode ser analisado isoladamente. Ele é um conjunto composto por características de sua personalidade, suas necessidades, sua história, seus conflitos, suas emoções, sua visão de mundo, sendo ainda impactado pelo contexto sociocultural em que vive.

2.13. As diversas pesquisas sobre infrações de trânsito revelam que, qualitativamente, as infrações mais recorrentes são de cunho comportamental e reincidentes. Ou seja, o ser humano, por meio de seus comportamentos, estabelece como o trânsito/tráfego acontece. O comportamento chamado de risco, exacerbado pelo estresse, agressividade, insegurança e desrespeito, entre outros, tornou o trânsito/tráfego um problema social, que aumenta consideravelmente o risco para a saúde, a segurança e a qualidade de vida da população.

2.14. Este comportamento humano é o foco do estudo da ciência psicológica e sua avaliação configura-se como um importante instrumento de prevenção. Sabe-se que, por mais emocionalmente equilibrado que seja um indivíduo, situações de agressividade, insegurança e estresse, associados aos outros fatores do seu dia a dia, podem levá-lo a sucumbir à uma reação descontrolada de seu emocional ao volante. As condições psicológicas de uma pessoa dependem de fatores e processos conscientes ou inconscientes, internos e externos, podendo impactar significativamente no comportamento humano. Estes fatores podem ser permanentes ou temporários, podendo ser mais estáveis ao longo da vida do indivíduo ou acontecer em determinada etapa da vida, após certas experiências e vivências emocionais. Vale também ressaltar que segundo a OPAS (2023) metade de todas as condições de saúde mental começa aos 14 anos de idade, mas a maioria dos casos não é detectada nem tratada.

3. A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

3.1. A avaliação psicológica é um processo complexo que tem a finalidade de compreender as características psicológicas da pessoa, no momento em que está sendo avaliada. Especificamente no contexto do trânsito, visa avaliar as condições cognitivas e de personalidade do candidato para verificar se ele tem condições de dirigir de forma segura, para ele e para a sociedade de uma forma geral. Trata-se, portanto, de um procedimento realizado pela(o) profissional da psicologia, com caráter preventivo de fundamental importância. Atualmente, no Brasil, este procedimento é realizado uma única vez para a maioria dos(as) motoristas, apenas no momento da obtenção da CNH. Os únicos que precisam refazer a avaliação psicológica em todos os processos de renovação são os condutores que exercem atividades remuneradas no trânsito, como se os demais condutores não tivessem alterações psicológicas importantes ao longo dos anos, alterações essas que podem inclusive influenciar o seu comportamento no ambiente de trânsito.

3.2. Os altos índices de sinistros motivados por fatores humanos reforçam a necessidade da realização de avaliações psicológicas periódicas, para todos os condutores que exerçam ou não atividades remuneradas no trânsito, pois as características que interferem diretamente na atividade de dirigir podem sofrer influência de fatores como a idade (no caso dos testes que envolvam cognição) e mesmo das situações traumáticas ou não vividas pela pessoa (no caso de testes de personalidade). Estudos na literatura científica mostram uma tendência de que o desempenho em tarefas que exijam algumas capacidades cognitivas, como a inteligência, memória e a atenção, tendem a diminuir com o avanço da idade (Rueda & Sisto, 2007; Cambraia, 2009; Rueda & Castro, 2012; Rueda, 2013; Fernandes & Santos, 2015; Rueda, Raad & Monteiro, 2016; Rueda & Sisto, 2016; Rueda, 2016; Dingus et al, 2016). A personalidade e a forma como a pessoa se comporta ao dirigir também podem sofrer influências de situações vivenciadas por ela (traumáticas ou não, como estresse, ansiedade, depressão, etc.). Dessa forma, a avaliação psicológica no contexto do trânsito adota um caráter estritamente preventivo, o que reforça a sua importância para a segurança do(a) condutor(a), do(a) pedestre e da sociedade como um todo.

3.3. Para tanto, tal avaliação deve acompanhar o indivíduo em diferentes momentos do seu ciclo vital, tendo em vista que nenhum ser humano permanece imutável ao longo da vida. Dificilmente, um condutor de 50 anos apresentará as mesmas características psicológicas de quando obteve sua primeira habilitação aos 18 anos, por exemplo, pois tais características psicológicas são diretamente impactadas por múltiplos fatores. Assim como temos alterações significativas do ponto de vista médico com o processo de amadurecimento/envelhecimento, também são evidentes as mudanças que ocorrem no aspecto psicológico, mudanças estas que podem impactar positiva ou negativamente na segurança viária.

3.4. Cabe destacar os estudos sobre as percepções que motoristas e candidatos à CNH têm com relação à avaliação psicológica no processo de habilitação. Ambiel, Mognon e Ishizawa (2015) pesquisaram candidatos à obtenção da primeira CNH e de renovação, encontrando que os participantes apresentaram atitudes favoráveis à avaliação psicológica pericial e que os candidatos à primeira CNH atribuíram maior importância ao processo. Com base nos resultados, sugerem que apesar dos desafios dessa atividade pericial, os candidatos avaliados reconhecem a sua importância para o trânsito. Outro estudo com 783 pessoas evidenciou altas porcentagens de respostas afirmativas dos candidatos à obtenção da CNH e dos condutores habilitados com relação (1) à importância da avaliação psicológica, (2) ao auxílio desse processo na identificação de fatores de risco para diminuir o índice de sinistros e, por fim, (3) à importância da avaliação psicológica ser realizada com maior periodicidade (LAMOUNIER; RUEDA, 2005). Em conjunto, esses resultados sugerem aceitação de parcela de candidatos e motoristas ao processo de avaliação psicológica.

4. CONCLUSÃO

4.1. Diante do exposto, considerando a morbimortalidade decorrente dos sinistros de trânsito e as pesquisas que apontam estes altos índices motivados por fatores humanos, ciente de que a avaliação psicológica para condutores de veículos automotores é um ato pericial estabelecido pelas normas regulamentares da profissão que minimizará a ocorrência desses eventos, o CFP e a ABRAPSIT se posicionam a favor da aprovação do PL nº 4111/2023, de autoria do Senador Davi Alcolumbre e da Relatoria do Deputado Hugo Leal, que "altera a redação dos artigos 147 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir a avaliação psicológica de todos os motoristas a partir da primeira habilitação".

5. REFERÊNCIAS



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://mteleg-autenticidade-assinatura.camara-leg.br/?codigo=2455306>

AMBIEL, Rodolfo Augusto Matteo; MOGNON, Jocemara Ferreira; ISHIZAWA, Fabiana Mitiko. Atitudes frente à avaliação psicológica de candidatos à obtenção e renovação da CNH. **Est. Inter. Psicol.**, Londrina, v. 6, n. 2, p. 18-38, dez. 2015. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-64072015000200003&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 13 jun. 2024.

CARVALHO, C. H. R. (2020). **Custos dos acidentes de trânsito no Brasil**: Estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em <<https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2024

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial, Brasília, DF, 1997. Seção 1, p. 21201. Disponível em: <<https://goo.gl/oC93fx>>. Acesso em: 01 out. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução nº 927, de 28 de março de 2022. Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial, Brasília, DF, 01 abril 2022. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-contran-n-927-de-28-de-marco-de-2022-390332179>>. Acesso em: 04. mar. 2023.

DINGUS, T. A.; GUO, F.; LEE, S.; ANTIN, J. F.; PEREZ, M.; BUCHANAN-King, M.; & HANKEY, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proc Natl Acad Sci U S A*, 113(10), 2636-41.

DPVAT, Relatório Anual 2020. Seguradora Líder: 2020. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?#zoom=65%>>. Acesso em: 01 nov 2022.

GALINDO, E.; PAVARINO FILHO, R. V. Perspectiva da segurança viária frente à dinâmica do transporte na pandemia de covid-19. **Radar - Tecnologia, Produção e Comércio Exterior**, n. 67, p. 11-15, 2021. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10836/1/radar_n67.pdf. Acesso em: 13 jun. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA [Ipea]; DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO [Denatran]; ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS [ANTP]. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Brasília, DF, 2006. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf. Acesso em: 14 jun. 2024.

LAMOUNIER, Rossana; RUEDA, Fabián Javier Marín. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **Psic**, São Paulo, v. 6, n. 1, p. 35-42, jun. 2005. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142005000100005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 13 jun. 2024.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE E AMBIENTE. **Boletim Epidemiológico**. v. 54, n. 6, 27 abr. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/epidemiologicos/edicoes/2023/boletim-epidemiologico-volume-54-no-06/>. Acesso em: 14 jun. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021- 2030. Geneva: OMS; 2021. Disponível em: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Trânsito: um olhar da saúde para o tema. Brasília : OPAS; 2018. http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/49709/9789275720387_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Salvar VIDAS – pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. Brasília: 2018. <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/34980/9789275320013-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Nova Agenda de Saúde Mental para as Américas: Relatório da Comissão de Alto Nível sobre Saúde Mental e COVID-19 da Organização Pan-Americana da Saúde – Resumo executivo. Washington, D.C.: OPAS; 2023. Disponível em: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/57669/9789275727225_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global status report on road safety 2023, Geneva: World Health Organization; 2023. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Paulo Gastalho de Bicalho, Conselheira(o) Presidente**, em 14/06/2024, às 11:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Patricia Sandri, Usuário Externo**, em 17/06/2024, às 11:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.cfp.org.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1632055** e o código CRC **B2042445**.

