

7 RAZÕES

PARA A APROVAÇÃO DO

PL 4111/2023

Avaliação psicológica de todos os motoristas
a partir da primeira habilitação



Utilize o Código
QR para acessar
a versão digital

Em defesa de um trânsito seguro para todas as pessoas, o **Conselho Federal de Psicologia (CFP)** e a **Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPSIT)** apresentam sete razões para a aprovação da proposta legislativa.



abrapsit | Associação Brasileira
de Psicologia de Tráfego



**Conselho
Federal de
Psicologia**

1

TRÂNSITO COMO UMA QUESTÃO DE SAÚDE

A **Década de Ação pela Segurança no Trânsito**, proclamada conjuntamente em 2021 pelas Organizações Mundial da Saúde e das Nações Unidas, bem como o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS 2021)**, reforçam a necessidade de tomar a prevenção de mortes e lesões no trânsito como meta. As propostas se amparam no entendimento de que a segurança no trânsito é reforçada a partir da **riqueza do olhar epidemiológico da saúde para qualificação da informação**, bem como pela necessidade de uma resposta com foco na atenção às lesões e traumas decorrentes dos sinistros, reconhecendo a **importância dos exames periciais e do acompanhamento da saúde do condutor** realizados por profissionais de medicina e psicologia especialistas em tráfego.

2

COMPLEXIDADE DO SER HUMANO

As condições psicológicas de uma pessoa dependem de fatores e processos conscientes ou inconscientes, internos e externos, podendo impactar significativamente no comportamento humano. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um indivíduo, seus **comportamentos precisam ser avaliados de modo contextual**, uma vez que situações de agressividade, insegurança, estresse e outros fatores de risco podem levá-lo a sucumbir à uma reação descontrolada ao volante.

3

AVALIAÇÃO COMO MEDIDA DE PREVENÇÃO

A avaliação psicológica busca **identificar as habilidades e o comportamento dos condutores**, considerando aspectos como atenção, memória, raciocínio, personalidade e o estado emocional e psicológico necessário para uma condução segura. No contexto do trânsito, a prática adota um caráter preventivo, **apontando aspectos que precisam de atenção por parte de condutores**, o que reforça a sua importância para a sua segurança, como também de pedestres e da sociedade como um todo.

4

PERÍCIA PSICOLÓGICA NÃO SE RESUME À TESTAGEM

No contexto do trânsito e de outras políticas públicas, a avaliação se dá na forma de perícia, considerando os objetivos da prática. Aqui, **o processo pericial, conduzido por especialistas em tráfego, se estrutura de modo complexo**, ou seja, a aplicação de testes psicológicos validados compõe um **processo maior de investigação psicossocial**, que não pode ser resumido à ideias já ultrapassadas na ciência psicológica, a exemplo de “psicotécnico”.

5

INAPTIDÃO NA PERÍCIA PSICOLÓGICA NÃO SE RESUME À IDENTIFICAÇÃO DE TRANSTORNOS MENTAIS

São três os resultados possíveis na perícia psicológica: apto, inapto temporário e inapto. Como em outros contextos, **ser declarado inapto temporário não significa que o condutor avaliado tenha algum transtorno mental, necessariamente**; antes, indica que foi identificada alteração significativa em algum aspecto necessário à atividade de direção. Assim, **o resultado negativo da perícia psicológica pode ser o desfecho de qualquer candidato** e, por esse motivo, sua normatização é fundamental, sendo realizada tanto pelo Conselho Federal de Psicologia¹ quanto pelo Conselho Nacional de Trânsito² (CONTRAN).

6

LAUDOS NÃO SÃO VITALÍCIOS

Atualmente, no Brasil, **a avaliação psicológica no contexto do trânsito é realizada uma única vez para a maioria dos motoristas quando na obtenção da CNH**. No entanto, 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**. Condutores que exercem atividades remuneradas são os únicos que precisam refazer a avaliação psicológica em todos os processos de renovação, mas não os únicos a apresentarem mudanças importantes que necessitam de reavaliação.

7

REDUÇÃO DAS PERDAS ECONÔMICAS

Lesões ocorridas no trânsito causam consideráveis perdas econômicas para o Estado, para a saúde pública, para os cidadãos, suas famílias e a sociedade em geral. Essas perdas são decorrentes dos custos com tratamentos de saúde e indenizações pagas aos sequelados e seus familiares, considerando a redução de produtividade, o impacto na saúde e na renda familiar, além dos danos psíquicos e dos custos emocionais e materiais decorrentes do sinistros. Considerando que mais de 90% dos sinistros têm o fator humano como causa, **o caráter preventivo de uma perícia psicológica periódica se apresenta como possibilidade, inclusive, de redução desses episódios e das perdas que lhes são relacionadas**.

¹ Resolução CFP 01/2019.

² Resolução CONTRAN 927/2022.

DADOS SOBRE TRÂNSITO NO BRASIL¹ E NO MUNDO²



+ 82,5 MILHÕES
DE CONDUTORES HABILITADOS

+ 2.7 MILHÕES DE NOVOS CONDUTORES 2023



+ 55,5 MILHÕES
DE INFRAÇÕES COMETIDAS

Equivalente
a **67%** dos
condutores



CUSTOS DOS SINISTROS
50 BILHÕES / ano

3 a 5%
do PIB

+90% DAS CAUSAS DE
SINISTROS SÃO
POR FATOR HUMANO

A TAXA DE INTERNAÇÃO
DENTRO DO SUS E CONVENIADOS
AUMENTOU 55%
ENTRE 2011 E 2021

O Brasil ocupa o 4º lugar no ranking global de nº de mortes no trânsito



+ 1 MILHÃO DE MORTES NO TRÂNSITO
NO MUNDO POR ANO

3.200 por dia • **2** por minuto

PRINCIPAL CAUSA DE MORTE DE CRIANÇAS E JOVENS DE 5 A 29 ANOS