

EXMO SENHOR SENADOR

REFERENTE : PL 3267 DE 2019 , enviado ao Senado Federal em 25/06/2020.

A FENACTRAN , AMPETRA , AMDESP são Entidades representativas e que atuam e têm trabalhado muito, para que, em parceria com o DETRAN e GOVERNOS ESTADUAL E FEDERAL, possam cada vez mais possam colaborar, com a qualidade, ética e lisura de nossos exames, na condição de signatários Peritos Examinadores de Trânsito.

Encaminhamos o PL 3267 DE 2019 , a redação final aprovada na Câmara dos Deputados , enviada em 25 de 06 de 2020 ao Senado.Federal.

Diante da pandemia do COVID 19 com a proibição de reuniões, trabalho em home office , dificuldade em viagens e outros cuidados , pedimos que este PI seja avaliado em fase pós pandemia .

Ainda, por sua importância para a VIDA E SAÚDE no trânsito, que seja estudado e avaliado nas comissões, se possível.

Aguardamos resposta.

Registramos protestos de distinto apreço e consideração.

EXMO SENHOR (A) SENADOR (A)

REFERENTE: PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019, enviado ao Senado Federal em 25/06/2020.

A FENACTRAN é uma Entidade representativa e que atua e tem trabalhado muito, para que, em parceria com o DETRAN e GOVERNOS ESTADUAL E FEDERAL, possam cada vez mais colaborar, com a qualidade, ética e lisura de nossos exames, na condição de signatários Peritos Examinadores de Trânsito.

Vimos por meio deste, respeitosamente, apresentar-lhe breves considerações sobre o PL Substitutivo 3267/19, vindo do Executivo, que visa trazer mudanças ao Código Brasileiro de Trânsito, com tramitação finalizada na Câmara Federal, tendo sido aprovado este Substitutivo elaborado pelo Relator do mesmo, Deputado Juscelino Filho.

Este Projeto Substitutivo elaborado pelo nobre Deputado Juscelino Filho, traz adequações bem-vindas ao PL original, do ponto de vista de especialistas que avaliam a condição de saúde física e mental /psicológica, condutores de veículos automotores, alguns foram retirados e outros precisam ser ainda mais aprimorados do ponto de vista da Segurança Viária. Os médicos e psicólogos, protagonistas fundamentais quanto à saúde física e mental / psíquica destes condutores.

A intenção e esforço foram e são empreendidos realmente em colaborar na implementação da segurança viária, dos usuários do trânsito, enviando subsídios em sendo ambos os exames PSICOLOGICO E MEDICO essenciais para esta segurança, precisamos conhecer vossas dúvidas, a fim de poder ajudar nestas demandas com outros estudos, que embasem nosso pedido, a serem realizados em prol da Segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para prevenção de mortes e acidentes, na qualidade das perícias e para um trabalho com condições de dignidade, ética, lisura, isenção e equilíbrio.

PEDIMOS: Deste modo, solicitamos ao Exmo. Senhor Senador:

- **Que contemple em seu voto nossas proposições pela vida conforme defesas anexas:**
- **AINDA O VOTO FAVORÁVEL ÀS EMENDAS QUE TRAGAM CONSIGO. ESTAS SÃO FUNDAMENTAIS CONDIÇÕES PARA A SEGURANÇA E VIDA NO TRÂNSITO: O CONTROLE EFETIVO SOBRE O SERVIÇO PRESTADO E ASSIM SUA BOA QUALIDADE, ISENÇÃO E CONDIÇÕES DIGNAS DE TRABALHO DESTAS AVALIAÇÕES REALIZADAS EM NOME DO E PARA O ESTADO,** pois a CNH É DO Estado e não um direito adquirido do usuário como exames indeclináveis e do artigo 140 do atual CTB. ; não atentar para este fato, por certo acarretará em perdas fundamentais.

TEMAS QUE PROPOMOS:

1-OS PROFISSIONAIS RESPONSÁVEIS POR ESTA AVALIAÇÃO ÍSICA E MENTAL/ PSÍQUICA DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS, DEVEM SER CREDENCIADOS E FISCALIZADOS DIRETAMENTE PELOS ÓRGÃOS EXECUTIVOS DE TRÂNSITO. DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

Está determinado no texto da Lei, esta atribuição por parte dos Órgãos Estaduais de Trânsito - DETRAN -, quanto ao credenciamento e fiscalização dos profissionais que trabalham nas perícias médicas e psicológicas, seguindo o CTB e o harmonizando como o todo que é: ARTIGO 140 e 22X, as regras, Diretrizes, Portarias e Determinações do Órgão Estadual de Trânsito de cada Unidade da Federação; regimento este, que já existem.

É imprescindível e uma fase indeclinável do artigo 140 da Lei 9503/1997e da CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA, PARTE DE NOSSO ORDENAMENTO JURICO o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados: contribuição De ambos os profissionais é impar e imprescindível. Esta deve ser considerada como uma necessidade primária.

No artigo 140 d0 CTB O IMPUTÁVEL SIGNIFICA; ❖ O Código Penal em seu artigo 26 afirma IMPUTÁVEL: “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 uma pessoa possa ser imputada responsabilidade sobre um determinado fato esta precisa que seu juízo crítico (entendimento, CONSCIENCIA) 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 à condição de semi-imputável ou inimputável Faz se a necessária que se avalia o quão recuperado está o DETECTANDO DE SUA CONDUTA JULGADA DESVIANTE POR FATORES PSÍQUICOS e se há risco evidente e sendo esta condição essencial para que possa voltar OU SEJA, A EXISTENCIA DE CONSCIENCIA E INEXISTÊNCIA DE COMPORTAMENTOS DE RISCO AO TRANSITO: · A consciência humana é a autoconsciência, a consciência de se ter consciência. “O sentido etimológico da palavra, vem do latim cum scientia– ciência acompanhada de outra ciência.” (Goas, 1966: 270 cit in Pio Abreu, 2002, p. 71).

Apesar das importantes modificações acrescentadas pelo relator no texto substitutivo, o PL não conseguiu se distanciar do preocupante potencial de aumentar a insegurança nas ruas e estradas brasileiras, com conseqüente aumento do número de mortos e feridos. Não estabelecer estas questões agora, corre-se sério risco de queda da qualidade e isenção nos serviços prestados, traduzidas em número maior de perda de vidas assim como de invalidez permanente.

A lei 9.503/97 vincula a renovação da CNH à aptidão física e mental e a avaliação psicológica, no artigo 147, por ser necessário e obrigatório o preenchimento pelo motorista, dos requisitos legais exigidos no momento dos exames realizados obrigatoriamente por

especialistas médicos e psicólogos não se dispensa a comprovação, pelos motoristas interessados, da prova de aptidão para dirigir veículos, mediante sujeição a exames de habilitação por especialistas médicos e psicólogos:

➤ **Por ser necessário e obrigatório o preenchimento pelo motorista, dos requisitos legais exigidos no momento dos exames realizados obrigatoriamente por especialistas médicos e psicólogos**

➤ **Não se dispensa a comprovação, pelos motoristas interessados, da prova de aptidão para dirigir veículos, mediante sujeição a exames de habilitação por especialistas médicos e psicólogos**

➤ **É um ato de perícia de avaliação com caráter administrativo, ou seja, não decorre de providência judiciária nem da vontade do particular, mas sim, do dever administrativo do poder público, ao qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar. Não se pode, portanto, falar em livre escolha do perito por parte do candidato ou condutor, já que este não é o interessado em sua prática, mas apenas e tão somente, o objeto da perícia.**

➤ Como **peritos**, que atuam diretamente na avaliação do mesmo candidato, ou seja, **agem em nome do órgão público**, substituindo-o, mesmo que contrariando a pretensão do usuário (e não cliente), que será sempre a de ser aprovado na avaliação. **Os peritos** têm vínculo direto com o Poder Público **tarefa de competência exclusiva do órgão executivo de trânsito estadual** e a este respondem pelos resultados de seu trabalho, nada tendo a ver com o interesse do usuário que se obriga à submissão aos exames, pela própria condição de PERITO desses Profissionais da saúde

2-E QUE TAMBÉM PODER AGRAVADO PELAS CONDIÇÕES DO CONDUTOR PROFISSIONAL / ATIVIDADE REMUNERADA PELAS ESTATÍSTICAS E PESQUISAS.

Visa o bem estar e segurança no trânsito, para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, **em virtude da não atenção ao comportamento do condutor** MUTÁVEL de forma amíuáde AO LONGO PERÍODO

A ampliação do prazo de validade de 10 anos da CNH também para os motoristas profissionais traz prejuízos diretos a todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito, já que essa categoria participa direta ou indiretamente de mais de 60% dos acidentes ocorridos nas estradas brasileiras. A saúde dos motoristas profissionais é o principal termômetro da segurança viária do País e eles têm, no momento da renovação, talvez a única oportunidade de contato com um profissional da saúde para se submeterem à avaliação por médicos e psicólogos especialistas em Tráfego.

A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis, como internações, acidentes e mortes. Pela natureza de sua ocupação, os condutores profissionais estão expostos a fatores estressantes, como trânsito intenso, baixa remuneração, metas agressivas e longas jornadas ao volante. Esse cenário afeta diretamente a saúde física e mental. Além disso, para contornar essa situação e conseguirem cumprir metas de produtividade, muitos acabam fazendo uso de substâncias psicoativas que, por reduzirem os reflexos e a percepção, têm relação direta com a ocorrência de acidentes. Acidentes envolvendo veículos pesados têm um grande poder de letalidade. Para cada acidente envolvendo ônibus e caminhões, pelo menos seis pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados. Relaxar as regras para a categoria é ignorar o risco a que milhares de brasileiros estão expostos. Quando estendemos o prazo de renovação para 10 anos, estamos permitindo que condutores com inúmeros problemas de saúde continuem circulando. E, com isso, deixamos de evitar milhares de mortes, ferimentos e mutilações que, sem contar no impacto social devastador junto às famílias, têm um custo altíssimo para o nosso sistema de saúde, para a previdência e para o Estado. Essa ampliação do prazo de validade de 10 anos da CNH também para os motoristas profissionais traz prejuízos diretos a todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito, já que essa categoria participa direta ou indiretamente de mais de 60% dos acidentes ocorridos nas estradas brasileiras. A saúde dos motoristas profissionais é o principal termômetro da segurança viária do País e eles têm, no momento da renovação, talvez a única oportunidade de contato com um profissional da saúde para se submeterem à avaliação por médicos e psicólogos especialistas em Tráfego. A detecção precoce de doenças relacionadas ao trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças mentais) é uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis, como internações, acidentes e mortes. (...) Pela natureza de sua ocupação, os condutores profissionais estão expostos a fatores estressantes, como trânsito intenso, baixa remuneração, metas agressivas e longas jornadas ao volante. Esse cenário afeta diretamente a saúde física e mental. Além disso, para contornar essa situação e conseguirem cumprir metas de produtividade, muitos acabam fazendo uso de substâncias psicoativas que, por reduzirem os reflexos e a percepção, têm relação direta com a ocorrência de acidentes. Acidentes envolvendo veículos pesados têm um grande poder de letalidade. Para cada acidente envolvendo ônibus e caminhões, pelo menos seis pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados. Relaxar as regras para a categoria é ignorar o risco a que milhares de brasileiros estão expostos. Quando estendemos o prazo de renovação para 10 anos, estamos permitindo que condutores com inúmeros problemas de saúde continuem circulando. E, com isso, deixamos de evitar milhares de mortes, ferimentos e mutilações que, sem contar no impacto social devastador junto às famílias, têm um custo altíssimo para o nosso sistema de saúde, para a previdência e para o Estado. SINPSI 2020

VER PESQUISAS CONFORME AS IDADES CRONOLÓGICA, FÍSICA E PSÍQUICA DE RISCO

TODOS OS PRAZOS DE RENOVAÇÃO

Para planejar o prazo da renovação da CNH devemos estudar os subsídios em anexo: **Inclui a saúde e a VIDA no trânsito**- Os exames de saúde médico e psicológico também contribuíram: ...O perfil de saúde e doença de uma população é um processo dinâmico que pode se transformar por conta de mudanças nos estilos de vida... A população jovem e masculina é sua principal vítima fatal e grande responsável pela internação por essas causas, com ênfase para as agressões e os acidentes de trânsito. Agrademos e temos certeza que serão gerados frutos

positivos ao Trânsito e para a segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para o que nos propomos a fazer, com eficácia, a nossa parte e vem trazer subsídios, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor **MUTÁVEL AO LONGO PERÍODO TEMOS A CERTEZA DE VOSSA JUSTEZA**, com base nos dados TÉCNICOS, CIENTÍFICOS, NORMATIVOS, DE PESQUISA, DE ESTATÍSTICAS e outros já enviados e protocolados. (obs.: os planos de saúde consideram de risco como as pesquisas: os jovens de 18 a 24 anos e acima de 40 anos)

Sem sustentação científico-acadêmica – sem levar em consideração as alterações que nós profissionais – médicos e psicólogos do trânsito –, insistimos que sejam feitas, teremos a certeza de que os condutores, suas famílias e todos aqueles que amamos, terão suas vidas ceifadas ou sequeladas.

3- ALGUMAS DAS NORMAS PARA SUA NECESSIDADE E OBRIGATORIEDADE

- -conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de **TRÂNSITO É QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA, FÍSICA E PSÍQUICA**, pois somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.
- Somos como profissional de saúde (Res. 268 de 1997 do Ministério da Saúde). COMO EXAME DE SAÚDE

I - CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. I-PREVISTA NO ART. 6º E 196 DA CARTA MAGNA Sem dúvida, a alteração proposta possui validade jurídica, possuindo, inclusive, respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna a qual atribui o status de direito fundamental para este bem tutelado (saúde).

Art. 196 DA C.F. “A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e igualitárias as ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.” _ “Dizem respeito também a saúde as ações que por força do disposto no artigo anterior, se destina a garantir às pessoas e à coletividade condições de bem estar físico, mental/ PSÍQUICO e social”. (ver ordenamento jurídico – Convenção Viária de Viena, acima descrito no nosso ordenamento jurídico)

“Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde a organização e “Funcionamento dos serviços correspondentes e das outras providências”. Respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna

II _ AS PRÓPRIAS JUSTIFICAÇÃO DO PL CITA QUE: “A própria justificação do PL 3267 de 2019 cita que: “ Compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS,” (como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAUDE NO TRANSITO)

III - CONSIDERANDO AINDA OS ASPECTOS DOUTRINÁRIOS: ❖ O insubstituível Hely Lopes Meirelles, Hely Lopes Meirelles, em o “Direito Administrativo Brasileiro”, 22ª ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu “Direito Administrativo Brasileiro”: sobre o poder de polícia do Estado: “Atuando a polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, mas e, sobretudo por meio de normas limitadoras e sancionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas. Como é de conhecido de todo o exame do DETRAN é um ato permissãoário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo (defesa jurídica no Anexo pelo índice) em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional, ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário. São vitais ao cumprimento de responsabilidades como permissãoários peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, os quais se sujeitam a várias exigências legais e formais, procedimento regulamentares, necessitando ser perenes e cumpridas. Ainda, os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

IV- Pareceres do GOVERNO- SAJ E SAG ❖ OFICIO SOBRE NOSSAS DEFESAS NA SAJ: SEI/MPA - 1453574 –OFÍCIO Nº 113/2019/CGET-DENATRAN/DENATRAN/SNTT - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURASECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-DEPARTAMENTO 21 NACIONAL DE TRÂNSITOCOORDENAÇÃO-GERAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO /Brasília, 21 de março de 2019. (.) Subchefe da SAJ, referente ao envio de subsídios, estudos e pesquisas para fundamentar o prazo de renovação para os exames médicos e psicológicos para o trânsito e oferta para fazer parte dos estudos, caso seja formada uma comissão para tal, indicamos que a correspondência foi direcionada a este Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, considerando que as matérias constantes do expediente diz respeito à atribuição do Ministério da Infraestrutura, pasta à qual o Denatran está vinculado (...). Parabenizamos o esforço e trabalho desenvolvido pela Federação e colocamos a Coordenação Geral de Educação para o Trânsito à sua disposição para mantermos esse canal de colaboração contínua, (...) (.) ❖

V-PARECER JURÍDICA NOTA SAJ Nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR: ➤ Interessado: Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN). Assunto: Ofício nº 271/2018/SEGOV-SE, do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que encaminha a esta Subchefia a mensagem de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN (...)) não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, visto que se trata de matéria de competência legislativa privativa da União, qual sejam 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 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.**

VI - A contratação direta de "serviços técnicos enumerados no: **Art. "13 [20] da Lei, de natureza singular, com profissionais de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação".**

NO CASO SOMOS ESPECIALISTAS

Como é de conhecimento de todos os exames do DETRAN é um ato permissãoário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional, ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário.

VII-, do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, artigo 8º, Artigo 8, 3, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico Artigo 8º, Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir. (Grifo: mental = psíquico)

INCLUI (...), qualidades, habilidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, tomada de decisão, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, e outros (...). Portanto, considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e **demandam por avaliação preliminar e periódica SEMPRE E EM TODAS AS CATEGORIAS.**

Na qual se investiga os processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos dos condutores, realizando diagnóstico da estrutura dinâmica dos indivíduos e grupos nos aspectos afetivos, cognitivos e comportamentais, atividade realizada pelo psicólogo especialista do trânsito, cumprindo seu papel para a redução de problemas comportamentais no trânsito.

4-AINDA DEVE CONTAR POR ISONOMIA NA JURISPRUDENCIA, NORMAS, RENOVAÇÃO PERIÓDICA SEMPRE E EM TODAS AS CATEGORIAS DOS 2 EXAMES DE SAÚDE: DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E O DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA/MENTAL/ PSÍQUICA,

Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia.

Um destaque especial à deterioração da saúde física e psíquica/mental/psicológica do povo brasileiro está sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS constantes do relatório: "A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: "os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em doenças físicas transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão," (gráficos nos anexos)

-o senador Davi Alcolumbre (DEM-AP) Lembra que há muitas doenças psicológicas que podem comprometer a ação dos motoristas. Segundo o senador, o estado psicológico de um candidato no exame da primeira habilitação pode não ser o mesmo no momento da renovação. Desse modo, argumenta o autor, esse estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos aqueles que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres. Todos os motoristas estejam ou não no exercício de atividade remunerada, serão submetidos ao exame psicológico para a primeira habilitação e demais renovações. Fonte: Agência Senado

Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. ... -(Senado Federal-Fonte: Agência Senado).

✓ ...: não se vislumbra óbice quanto à constitucionalidade da medida proposta. No... À juridicidade, o projeto corretamente altera o Código de Trânsito Brasileiro:

- **Quanto à extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores**, inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiros. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica.
- Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional,... Caput do art. 48 da CF, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF). 3...

Note-se,... A lei ordinária revela-se o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional. ✓

- Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, artigo 8º, Artigo 8, 3, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico Artigo 8º,

Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir. (Grifo: mental = psíquico)

Qualidades = aptidões, habilidades e características físicas e psíquicas/ psicológicas que permitam direção segura. Esclarecendo: MENTAL = psíquicas = psicológicas. O pai da psicologia WUNDT, caracteriza a psicologia como mãe de todas as ciências mentais, na história. Na referida norma, o Estado Brasileiro lhe impõe norma programática visando garantir que todo condutor possua a qualidade físicas e psíquicas necessária, encontrando-se em estado físico e mental adequadas, para direção de um veículo. Transcrito pelo CTB - Transito diz respeito e implica em: COMPORTAMENTO= "atos". Atos-relacionados com a segurança. A ATITUDE "obediência e normas" ATRAVES DA TOMADA DE DECISÃO determina o comportamento (AREA DA PSICOLOGIA):

- O COMPORTAMENTO É AREA DA PSICOLOGIA: envolve consciência, cognição, características psicológicas /psíquicas/ mentais, psicomotoras e outras QUALIDADES, CARACTERÍSTICAS PSÍQUICAS / MENTAIS / PSICOSSOCIAIS. Maria Helena Hoffmann, Roberto Moraes Cruz e João Carlos Alchieri – O Comportamento Humano no Trânsito representa a mais nova contribuição à comunidade, especialmente aos psicólogos. ASSIM, torna-se evidente o comportamento de risco no trânsito influenciando de forma significativa no que tange as reações pessoais e sociais frente aos estímulos ambientais. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto. Velocidades incompatíveis para a via, a ingestão de bebidas alcoólicas e as discussões irracionais resultam, em regra, em agressões físicas e homicídios. Esse comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico, bem como as seqüelas de causas exógenas de uso/abuso de álcool e substâncias psicoativas, problemas neurológicos, portadores de deficiências, necessidades especiais e outras, ou seja, as seqüelas cognitivas, psicomotoras e psíquicas/mentais e outras advindas. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um q
- NA TOMADA DE DECISÃO - A consciência humana é a autoconsciência, a consciência "O sentido etimológico da palavra vem do latim cum scientia – "ciência acompanhada de outra ciência." (Goas, 1966: 270 citin Pio Abreu, 2002, p. 71). A consciência tem, pois a ver com a consciência de si e do corpo, que colocam problemas psicopatológicos específicos. Compreendemos que uma perturbação cognitiva, entre elas: da inteligência, memória, percepção, tempo de reação, raciocínio, etc. ou sentimentos, emoções, personalidade pode afetar a consciência em determinado sentido. Mas uma perturbação desta síntese ou de qualquer uma das capacidades gerais da consciência pode afetar o conjunto dos fenômenos mais elementares. Por isso é o estudo particular da consciência se torna relevante do ponto de vista psicopatológico. (Pio Abreu, 2002).
- IMPORTANTE: 'Equilíbrio [emocional], razões do desejo, motivos da causa [provável] de uma violência, conseqüências de uma relação interpessoal, conseqüências da quebra de vínculo'; 'se há estrutura emocional adequada, motivação, perfil para serem bons pais emocionalmente'; 'se há vínculos'; 'o psicólogo com uma frase descobre tudo... : "se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se." (Antônio Damásio in O Sentimento de Si, 2000, p. 35). Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentarem, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista. E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, e, sobretudo, AOS OUTROS USUÁRIOS: pedestres, ciclistas...
- De acordo com a World Health Organization é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um transtorno comportamental e mental/psíquico/psicológico. ...Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. (ser imputável, artigo 140 do CTB). ...Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos. A saúde psíquica, mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível refletindo no comportamento. "se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se." (Antônio Damásio in O Sentimento de Si, 2000, p. 35).

Ainda, por sua importância para a VIDA E SAÚDE no trânsito, que seja estudado e avaliado nas comissões, se possível.

A saúde dos motoristas e em especial dos motoristas profissionais é o principal termômetro da segurança viária do País e eles têm, no momento da renovação, talvez a única oportunidade de contato com um profissional da saúde para se submeterem à avaliação por médicos e psicólogos especialistas em Trânsito. Pela natureza de sua ocupação, os condutores profissionais estão expostos a fatores estressantes, como trânsito intenso, baixa remuneração, metas agressivas e longas jornadas ao volante. , muitos acabam fazendo uso de substâncias psicoativas que, por reduzirem

os reflexos e a percepção, têm relação direta com a ocorrência de acidentes. Acidentes envolvendo veículos pesados têm um grande poder de letalidade. Para cada acidente envolvendo ônibus e caminhões, pelo menos seis pessoas perdem a vida, além dos inúmeros feridos e sequelados

A detecção precoce de doenças e transtornos psíquicos e físicos relacionadas tanto ao condutor como ao condutor no trabalho (obesidade, doença do sono, diabetes, hipertensão, dependência química e doenças e transtornos do comportamento e psíquicas / mentais) sempre foi uma importante aliada do sistema de saúde, ao permitir intervenção precoce e evitar desfechos desfavoráveis, como internações, acidentes e mortes. Além disso, para contornar essa situação e conseguirem cumprir metas de produtividade

.Relaxar as regras é ignorar o risco a que milhares de brasileiros estão expostos

.Quando estendemos o prazo de renovação para 10 anos, estamos permitindo que condutores de alto risco de mortes, ferimentos e mutilações, danos familiares e sociais, além dos materiais a eles e ao Estado – SUS previdência

Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores, as mínimas condições de saúde FÍSICA, mental/ Psíquica / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

Sem uma sustentação científica/acadêmica – sem levar em consideração essas alterações que PROPOMOS, nós, os profissionais – médicos e psicólogos do trânsito, teremos a certeza de que os condutores, suas famílias e todos aqueles que amamos, terão suas vidas ceifadas ou sequestradas.

Gostaríamos que os senhores analisassem todas essas questões expostas, menos com o viés político, desburocratização, financeiro (ver anexo ônus ao cidadão por acidente e este exame em 5 anos fica cada um em menos de 2,00 reais por mês), e mais como VIDA E SAÚDE NO TRÂNSITO, pois a ampliação do prazo de validade de 10 anos da CNH, em especial também para os motoristas profissionais já que essa categoria participa direta ou indiretamente de mais de 60% dos acidentes ocorridos nas estradas brasileiras, inclusive jovens de 18 a 24 pelas características de personalidade da idade psicológica de risco, traz prejuízos diretos a todos os envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito,

Aguardamos resposta.

Reiterando votos de perene respeito, estima e consideração, em favor da vida e saúde.

MSC MARCIA O MENEZES PINTO
FENACTRAN BRASIL

COMISSÃO ESPECIAL do PL 3267 DE 2019
EXMO SENHOR RELATOR,
EXMOS CONSULTORES,
EXMOS SENHORES MEMBROS DA COMISSÃO ESPECIAL

Agradecemos vosso empenho, lisura e justeza ao analisar as propostas do PL 3267 de 2019.

A intenção e esforço foi e é empreendido esta realmente em colaborar na implementação da segurança viária, dos usuários do trânsito, enviando subsídios em sendo ambos os exames PSICOLÓGICO E MÉDICO essenciais para esta segurança, **precisamos conhecer vossas dúvidas, a fim de poder ajudar nestas demandas com outros estudos**, que embasem nosso pedido, a serem realizados em prol da Segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para **prevenção de mortes e acidentes, na qualidade das perícias e para um trabalho com condições de dignidade, ética, lisura, isenção e equilíbrio.**

Proposta atual;

E entre outras importantíssimas mudanças propostas nos artigos deste substitutivo, temos na área da Psicologia:

Proposta:

➤ **ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019**

Art. 147:...

I – exames de saúde: de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especialistas credenciados;

II – teórico/ ESCRITO - CFC A;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando- se. CFC

§ 2º (JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O exame de aptidão física e mental E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis com a seguinte periodicidade:

✓ **ASSIM:** vem prestar as seguintes informações, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor **mutável ao longo período**

Apresentamos subsídios e alguns considerandos, defesa e pedimos a inclusão da renovação periódica dos Exames de Aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo 143 e complementares), em todas as categorias

A nossa intenção é dar a contribuição da PSICOLOGIA em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos para poder um dia retornar ao trânsito, sanadas as dificuldades, que é o nosso trabalho. É disto que falamos, e de compromisso social, interesse público, de saúde pública, que falamos; e de ciência que falamos, e de seres Humanos, que necessitam de orientação.

OBS: DEVE CONTAR POR ISONOMIA NA JURISPRUDENCIA, NORMAS, RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS 2 EXAME DE SAÚDE: DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E O DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA/MENTAL/ PSÍQUICA, em isonomia.

Embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com a saúde física e mental para dirigir. E com destaque especial a deterioração da saúde mental (PSÍQUICA) do povo brasileiro, sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS

A PRÓPRIA JUSTIFICAÇÃO DO PL CITA QUE: “Compete a União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial **OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS,**” (como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAÚDE NO TRÂNSITO)

Embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com a saúde física e mental para dirigir. E com destaque especial a deterioração da saúde mental (PSÍQUICA 0 do povo brasileiro, sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS

E QUE: “Compete a União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial **OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS,**” (como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAÚDE NO TRÂNSITO)

A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc., devendo haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, no caso os exames necessários para a CNH.

A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, a qual sofre intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública, pois somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.

A contratação direta de "serviços técnicos enumerados no: Art. "13 [20] da Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação”.

Hely Lopes Meirelles, ao discorrer sobre a matéria, explica:

“Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional – exigida para os serviços técnicos profissionais em geral -, aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento. Bem por isso, Celso Antônio considera-os singulares, posto que marcados por características individualizadoras, que os distinguem dos oferecidos por outros profissionais do mesmo ramo [21].”

No caso somos especialistas

Como é de conhecimento de todos, o exame do DETRAN **é um ato permissionário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo (defesa jurídica no Anexo pelo índice) em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional**, ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário. **São vitais ao cumprimento de responsabilidades** como peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, os quais se sujeitam a várias exigências legais e formais, procedimento regulamentares, necessitando ser perenes e cumpridas.

Ainda, **os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário**, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Os critérios de controle e fiscalização do exercício profissional dos médicos e psicólogos para manter a qualidade dos exames e a dignidade do profissional com condições para atendimento, bases éticas, de isenção da perícia e subsistência da perícia, **sem ônus ao Estado**, e para que ocorra o equilíbrio econômico financeiro, pela transparência das regras de credenciamento; aos profissionais envolvidos, pela preservação do conteúdo econômico e da garantia de sobrevivência econômica

É ao mesmo tempo instrumento de paz social, segurança e saúde, **pois garante instrumento de controle ao Estado, para despesas evitáveis decorrentes de acidentes, mortes e seqüelas, ao Estado. Instituições e à coletividade.** E matéria de interesse pública

e o estado deve zelar pelas condições de seu trabalho e situações que podem colocar em risco o periciado, o coletivo, o equilíbrio e transparência dessas perícias

✓ ...: não se vislumbra óbice quanto à constitucionalidade da medida proposta. No... À juridicidade, o projeto corretamente altera o Código de Trânsito Brasileiro 1--Quanto à extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores, inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiros. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito; 2-- a redação proposta para o caput do art. 148, efetivamente, apenas retira a possibilidade de que o exame de noções de primeiros socorros possa ser aplicado por entidades públicas ou privadas credenciadas. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional,... caput do art. 48 da CF, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF). 3... Note-se,... a lei ordinária revela-se o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

✓ **É PRECISO RESSALTAR A IMPORTÂNCIA DO TRABALHO REALIZADO NESTAS ENTIDADES**, que tem a competência para verificar se a pessoa que pretende dirigir um veículo automotor tem aptidão física e psicológica para tal conforme exige o artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "in verbis"
Seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981, o Brasil é signatário; uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do 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, artigo 8º, Artigo 8, 3, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico

Artigo 8º, Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as **qualidades físicas e psíquicas** necessárias e achar-se em estado **físico e mental para dirigir. (Grifo: mental = psíquico)**

Qualidades = aptidões, habilidades e características físicas e psíquicas/ psicológicas que permitam direção segura.

Esclarecendo: MENTAL = psíquicas = psicológicas.

O pai da psicologia WUNDT, caracteriza a psicologia como mãe de todas as ciências mentais, na história.

Na referida norma, o Estado Brasileiro lhe impõe norma programática visando garantir que todo condutor possua a qualidade físicas e psíquicas necessária, encontrando-se em estado físico e mental adequadas, para direção de um veículo

Transcrito pelo CTB - Trânsito diz respeito e implica em: **COMPORTAMENTO= "atos". Atos-relacionados com a segurança. A ATITUDE "obediência e normas" ATRAVÉS DA TOMADA DE DECISÃO determinam o comportamento.**

Portanto Trânsito diz respeito a: Atos, comportamentos que continua garantir a obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidentes. **PROMOVE SEGURANÇA E SAÚDE.**

O COMPORTAMENTO É ÁREA DA PSICOLOGIA: envolve consciência, cognição, características psicológicas /psíquicas/ mentais, psicomotoras e outras QUALIDADES, CARACTERÍSTICAS PSIQUICAS / MENTAIS / PSICOSSOCIAIS.

Maria Helena Hoffmann, Roberto Moraes Cruz e João Carlos Alchieri – O Comportamento Humano no Trânsito representa a mais nova contribuição à comunidade, especialmente aos psicólogos. ASSIM, torna-se evidente o comportamento de risco no trânsito influenciando de forma significativa no que tange as reações pessoais e sociais frente aos estímulos ambientais

NA TOMADA DE DECISÃO - A consciência humana é a autoconsciência, a consciência de se ter consciência. "O sentido etimológico da palavra vem do latim *cum scientia*

– "ciência acompanhada de outra ciência." (Goas, 1966: 270 cit in Pio Abreu, 2002, p. 71).

A consciência tem, pois a ver com a consciência de si e do corpo, que colocam problemas psicopatológicos específicos. Compreendemos que uma perturbação cognitiva, entre elas: da inteligência, memória, percepção, tempo de reação, raciocínio, etc. ou sentimentos, emoções, personalidade pode afetar a consciência em determinado sentido. Mas uma perturbação desta síntese ou de qualquer uma das

capacidades gerais da consciência pode afetar o conjunto dos fenômenos mais elementares. Por isso é o estudo particular da consciência se torna relevante do ponto de vista psicopatológico. (Pio Abreu, 2002). O designado legislativo muito bem argumenta **que um dos fatores ensejadores de acidente de trânsito, agressões físicas e homicídios é o comportamento PSÍQUICO agressivo no trânsito.** http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/f1980-1989/dec0086714.htm O ser humano, **por meio de seus atos e comportamentos**, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto. Velocidades incompatíveis para a via, a ingestão de bebidas alcoólicas e as discussões irracionais resultam, em regra, em agressões físicas e homicídios. **Esse comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico, bem como as seqüelas de causas exógenas de uso/abuso de álcool e substâncias psicoativas, problemas neurológicos, portadores de deficiências, necessidades especiais e outras**, ou seja, as seqüelas cognitivas, psicomotoras e psíquicas /mentais e outras advindas. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante

Ainda pode sofrer alterações, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante

A tensão nervosa acumulada e sumarizada pode incorrer em agressividade, a qual dará ensejo aos problemas no trânsito supramencionados.

IMPORTANTE: 'Equilíbrio [emocional], razões do desejo, motivos da causa [provável] de uma violência, conseqüências de uma relação interpessoal, conseqüências da quebra de vínculo'; 'se há estrutura emocional adequada, motivação, perfil para serem bons pais emocionalmente'; 'se há vínculos'; 'o psicólogo com uma frase descobre tudo...': "se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se." (Antônio Damásio *in* O Sentimento de Si, 2000, p. 35).

Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.

E complementa:

Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

De fato, ainda que a afirmação extrapole um parecer jurídico, exigindo o conhecimento técnico de profissional PSICOLOGO, especialista, como são todos hoje, por obrigatoriedade normativa, os psicólogos na avaliação psicológica dentro da Psicologia do Trânsito.

É notório que a vida moderna urbana instigada pela exigência do progresso, segundo formas facilmente reconhecíveis por nós: a busca de um luxo inaudito, inclusive por estratos de populações que o desconheciam por completo; irreligiosidade; aumento de descontentamento e apetências; a comunicação e o comércio internacional como base da aceleração e a agitação que alteram o ciclo do trabalho e do descanso; as incertezas das crises políticas e econômicas, assim como as crescentes lutas de diversos coletivos sociais na esfera pública; a procura por estímulos mais potentes e gozos mais picantes; a exposição na mídia ou em outras formas de representação social, de uma estética e valores contrários aos ideais e princípios éticos da sociedade (FREUD, [1908] 1996, p. 165) ².

Como cita a autora nacionalmente reconhecida:

"A pesquisadora, Carla Giovana Dagostin (2006), ao falar da avaliação psicológica para a área do trânsito, assegura que os profissionais peritos de trânsito, no exercício da sua atividade, (...) associam responsabilidades técnicas, políticas e sociais e contribuem com a mudança de um dos problemas mais graves do cotidiano dos brasileiros: os acidentes de trânsito. Lembrando que os mesmos, no exercício de sua atividade, sofrem influências da cultura política dos órgãos públicos, da descontinuidade nos projetos e nas decisões sobre as políticas públicas de trânsito, considera necessária a adoção de diretrizes para atuar, comunicar e prestar serviços a usuários. De acordo com ela, as constantes mudanças institucionais nesses órgãos de trânsito refletem diretamente no comportamento profissional, criando dificuldades para efetivar uma mudança significativa na relação com seu trabalho, condicionados pelas contingências do exercício profissional... O projeto de lei ora apresentado tem, portanto, o objetivo de colaborar com um serviço essencial e preventivo, no sentido de evitar a ocorrência dos acidentes de trânsito, uma das principais causas de mortalidade."

✓ PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

...Entre 2010 e 2017, o Brasil reduziu em 17,4% o número de mortes por acidentes de trânsito, passando de 42.844 para 35.374. Nas capitais que mais se engajaram no Programa, houve redução superior a 40%,

tais como: Aracajú, com redução de 55,8%; Porto Velho (52,0%); São Paulo (46,7); Belo Horizonte (44,7); Salvador (42,7%) e Maceió (41,9%). O Brasil também foi premiado pela ONU devido a implementação do Programa Vida no Trânsito, desenvolvido pelo Ministério da Saúde em parceria com os estados e os municípios. Desde 2010, o programa representa a principal resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito, cuja meta é reduzir 50% dos óbitos por acidentes de trânsito entre 2011 a 2020. Trata-se de um Programa intersetorial que busca, a partir de evidências produzidas localmente, com base na análise integrada de dados, subsidiar intervenções nos âmbitos de engenharia no trânsito, fiscalização, educação e atenção às vítimas.

...O Programa Vida no Trânsito está implantado em 26 capitais e 26 municípios, alcançando uma população de aproximadamente 50.6 milhões de habitantes. Desde a sua implantação, o programa vem auxiliando governos federal, estadual e municipal na adoção de medidas para prevenir os acidentes de trânsito, reduzindo mortes. **Por Natália Monteiro**

Inclui a saúde no trânsito-O s exames de saúde médico e psicológico também contribuíram.

... **O perfil de saúde e doença de uma população é um processo dinâmico que pode se transformar por conta de mudanças nos estilos de vida**

... A população jovem e masculina é sua principal vítima fatal e grande responsável pela internação por essas causas, com ênfase para as agressões e os acidentes de trânsito.

Agrademos e temos certeza que serão gerados frutos positivos ao Trânsito e para a segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para o que nos propomos a fazer, com eficácia, a nossa parte e vem trazer subsídios, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor **MUTÁVEL AO LONGO PERÍODO**

TEMOS A CERTEZA DE VOSSA JUSTEZA, com base nos dados TÉCNICOS, CIENTÍFICOS, NORMATIVOS, DE PESQUISA, DE ESTATÍSTICAS e outros já enviados e protocolados. Oficialmente **Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia**, detectando:

(.) habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, tomada de decisão, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, e outros

(...) Portanto, considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

Pedimos:

Diante do exposto parabenizamos o estudo até então , agradecemos , pedimos que seja colocado em pauta e aprovada a extensão da renovação periódica dos exames de aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo) 143, em todas as categorias

E entre outras importantíssimas mudanças propostas nos artigos deste substitutivo, temos **na área da Psicologia:**

Proposta:

- **ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019**
Art. 147:...

I – exames de saúde: de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especialistas credenciados;

II – teórico/ ESCRITO - CFC A;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando- se. CFC

§ 2º(JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O exame de aptidão física e mental E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis com a seguinte periodicidade:

✓ **ASSIM:** vem prestar as seguintes informações, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor mutável ao longo período

Reiteramos protestos de distinto apreço e consideração

POR MSC MARCIA O M PINTO

FENACTRAN BRASIL – AMPETRA - AMDESP –

ANEXO

**ALGUNS CONSIDERANDOS E DEFESA DA EXTENSÃO DA RENOVAÇÃO PERIÓDICA
DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/MENTAL PARA TODOS OS CONDUTORES (RENOVAÇÃO)
E CANDIDATOS À HABILITAÇÃO (HABILITAÇÃO NO ARTIGO143), EM TODAS AS CATEGORIAS**

Estes são alguns considerandos e defesa da extensão da renovação periódica dos Exames de Aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo 143)

– A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, as quais sofrem intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.

A avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa, e permite à contribuição da PSICOLOGIA de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área. Prevista também no Código Brasileiro de OCUPAÇÕES, do Ministério de Trabalho previsto a Psicologia do Trânsito é especificado, bem como o Direito do Psicólogo a realizar o EXAME PSICOLÓGICO para motoristas.

Para garantir a qualidade das perícias médicas e psicológicas faz – se necessárias estas regras, pois as avaliações de aptidão física e mental são fases indeclináveis do artigo 140 da lei 9503 de 1997

A avaliação psicológica é imprescindível e fase indeclinável do artigo 140 da Lei 9503/1997 e da CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA, o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados: contribuição do psicólogo é impar e imprescindível

✓ **(Os Artigos 140, 143 do CTB): Art. 140** - Em termos técnicos, assim a habilitação é **realizada através de exames** (, Aptidão Física e Mental e de Avaliação Psicológica, CFC A, CFC B, Teórico, Prático). As habilitações em cada categoria são consideradas processos específicos de nova habilitação (artigos 143 a 148) e irão constar dos DOCUMENTOS, (§3º do art. 269 do CTB), de **licença**, de CNH; **Art. 143** – as habilitações são de A E. Ou seja, habilitar-se em uma categoria deste artigo exige novo processo com todos os exames do artigo 140 do CTB

✓ **CONCEITO DE HABILITAÇÃO**, De acordo com o dicionário Houaiss2 o termo “Habilitação” é o “ato ou efeito de habilitar (-se)” ou “disposição natural ou adquirida; aptidão, capacidade” ou ainda “cabedal de conhecimentos ou atributos que habilitam alguém ao desempenho de uma função; qualificação”. Em termos jurídicos habilitação significa “formalidade jurídica a que é necessário satisfazer para adquirir determinado direito ou demonstrar certa capacidade legal” ou “título ou documento que habilita para alguma coisa”.

✓ **A CONTRIBUIÇÃO DA PSICOLOGIA, TENDO TRANSITO como questão DE SAUDE PUBLICA** e de extrema relevância para a tomada de decisões, ou seja, a avaliação psicológica serve para prevenir:

- NORONHA e ALCHIERI, (2004, p. 44) PELLINI (2000, p.5): A avaliação psicológica acrescentar a esta atividade universal do ser humano algo de cunho científico, baseadas no método científico..., seguindo os processos legítimos...
- A priori (Pasquali, 2001; Hogan, 2006; Urbina, 2007 Complementando, Urbina (2007, p. 11) trata de um procedimento sistemático para a obtenção de amostras do comportamento relevantes para o funcionamento cognitivo ou afetivo (“...”). um processo integrado que se utiliza de técnicas adequadas **para diagnosticar** um dado problema,... (Pasquali, 2001).
- Aftanas (1994) corrobora com esta afirmação: parece inconcebível o fato de que as intervenções ocorram sem que se as tenham precedido as avaliações psicológicas, fundamental para uma atuação adequada, como discutem muitos autores em seu estudo,..., que esta deve ser considerada **como uma necessidade primária**... Como instrumento para subsidiar decisões acerca das habilidades, aptidões, comportamentos, potencial, traços de personalidade de indivíduos ou grupos. (Para Hoffmann, 2005, esta envolve o comportamento do condutor: desempenho, atitude, motivação, traços de personalidade, ergonomia cognitiva, cognição: percepção, tipos de atenção, memória, formação de imagens) habilidades – aptidões, e muitos outros fenômenos. Estas são as características psicológicas necessárias e que influenciam na gênese do comportamento, e o próprio comportamento

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, OBEM COMUM, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido.

A avaliação psicológica se faz necessária em todas as habilitações do artigo 143 a 148, bem como as renovações Devido a mudanças nos condutores durante o tempo de habilitações e nas penalidades para riscos

Conselho Federal Psicologia:

O próprio Conselho Federal e os Regionais solicitaram ao Presidente a habilitação e renovação, além de defender nossa atuação nesses dois campos avaliação para todos em todas as habilitações do artigo 143 a 148 da lei 9503/1997 e **para avaliação psicológica periódica na renovação da CNH para atividade remunerada e não remunerada**, porque estamos fundamentados em técnicas e instrumentos psicológicos utilizados em todos os campos da psicologia, cientificamente fidedignos, apresentados aos Conselhos e ao Governo, demonstrando a importância e contribuição social de nosso trabalho e a sua necessidade. **Ainda cartas de vários países (Espanha, Itália Portugal) e da Dra. Maria Helena Hoffman, Doutora em Avaliação Psicológica para o Trânsito que nos defendeu perante os Conselhos, defesa esta, validada com sua tese transcultural.**

Cabe à psicologia ocupar-se do comportamento humano individual, psicossocial e suas capacidades perceptivas, cognitivas, volitivas e emocionais relacionado ao ambiente natural, físico e social. **Através de uma inter-relação com a ciência, orientar para comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício da cidadania no trânsito na interação homem máquina ambiente.** E a avaliação Psicológica é uma das áreas da Psicologia mais importantes porque permite uma análise detalhada, objetiva e fidedigna da realidade psicológica.

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionaram indicadores para a tomada de decisão em relação às

condições desse indivíduo em estar em relação às condições desse indivíduo em estar apto ou não para dirigir um veículo. Desse modo, a razão maior desse processo passaria em estar na necessidade de tentar garantir a segurança do condutor e dos demais envolvidos no trânsito (**Conselho Federal Psicologia, 2000**)

A avaliação psicológica dentre os exames exigidos na habilitação no Código de trânsito Brasileiro é o único que dispõe de instrumentos objetivos e quantificados para avaliação dos aspectos psíquicos previstos de avaliação, através de instrumentos fidedignos, científicos aprovados pelo CFP e adequados com normas brasileiras,

. Sem o exame de avaliação psicológica periódica: Sem esta avaliação psicológica, dentro das abrangências legais e técnicas – científicas da avaliação psicológica privativa da psicologia por lei, quem fará esta averiguação de características psicológicas elencadas na resolução 425/2012 do CONTRAN, **para habilitações, renovações e a qualquer tempo quando tiverem as punições** nos artigos aqui indicados, pois como demonstramos o homem se modifica com as condições externas e passar do tempo, incluindo o da idade, idoso e seus déficits cognitivos, atenção e outros (Idade Psicológica além da cronológica)

Ainda, os exames prestados ao estado **por especialistas peritos médicos e psicólogos, por norma, presta serviços técnicos** profissionais especializados, no consenso doutrinário, e são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental, a diminuição de acidentes mostra-se então decorrente das várias áreas que contribuem entre elas a de saúde, incluindo os exames médicos e psicológicos os exames físicos **E PSÍQUICOS** na habilitação dos condutores de veículos automotores, poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

PEDIDO >:

- ❖ Gostaríamos de ressaltar algumas especificidades de extrema importância que não foram contempladas no texto
- ❖ Solicitamos **QUE SEJAM CONSIDERADAS PARA INCLUIR A RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/ MENTAL PARA A SAÚDE NO TRÂNSITO PARA TODOS OS CONDUTORES E CANDIDATOS A TODAS AS CATEGORIAS DO ARTIGO 143 DO CTB**
- ❖ , como profissionais da saúde: - **segundo RESOLUÇÃO DO MINISTERIO DA SAÚDE 218/1997 DE 06/03 /1997 e demais regras jurisprudência, normas, aspectos doutrinários, literatura, pesquisas, etc.**

Portanto, considera SE que: **os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.**

E com destaque especial à deterioração da saúde física e psíquica/mental/psicológica do povo brasileiro, está sendo que conforme dados da **Organização Pan Americana de Saúde - OPAS** constantes do relatório:

“A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em doenças físicas transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”

Proposta:

➤ **ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019**

Art. 147:...

I – exames de saúde: de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especialistas credenciados;

II – teórico/ ESCRITO - CFC A;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se. CFC

§ 2º(JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O exame de aptidão física e mental E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis com a seguinte periodicidade:

✓ **ASSIM: vem prestar as seguintes informações, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor mutável ao longo período**

REGRAS

❖ **DAGOSTIN 2006- O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS É CONFIGURADO POR UMA INTERAÇÃO DINÂMICA QUE SE ARTICULA ENTRE DUAS BASES DE REFERÊNCIA.**

(...)

1- A primeira é dada pelas estruturas normativas federais e estaduais, pelos órgãos de trânsito

2- E pelas instituições representativas dos profissionais, como os Conselhos Regionais e Federal de Psicologia.

(...) Essas estruturas e instituições normativas impõem e asseguram a legalidade do exercício profissional do psicólogo perito, prescrevem condutas técnicas, determinam condições de trabalho e valores de remuneração por meio de resoluções, decretos e portarias. (DAGOSTIN 2006)

❖ **O CADERNO DE PSICOLOGIA DO TRANSITO E COMPROMISSO SOCIAL DO CFP 2002, através de decisões dos Fóruns Estadual e Federal do Sistema Conselho para a Psicologia do Trânsito, demonstra nosso compromisso social na avaliação psicológica presente em vários países e com as áreas que precisariam ser aprovadas para o cumprimento destes. ELAS INCLUEM AS PROPOSTAS.**

Os profissionais da área são qualificados por obrigatoriedade do CONTRAN, mediante título de especialização, permitindo que tais exames psicológicos possam ser aplicados por entidades privadas credenciadas pelo ORGAO EXECUTIVO DE TRANSITO DA RESPECTIVA UNIDADE FEDERATIVA, por peritos especializados

No exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB,

Que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

POIS, a finalidade precípua do Estado é **a prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, **a ordem publica segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.** Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRE

Ainda:

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA FAZ PARTE DE EXIGENCIA DE NOSSO ORDENAMWENTO JURIDICO

1-Art. 6º e 196 da Carta Magna Sem dúvida, a alteração proposta possui validade jurídica, possuindo, inclusive, respaldo constitucional prevista no qual atribui o status de direito fundamental para este bem tutelado (**saúde**). Somos também como psicólogo, profissional da saúde.

2-A própria justificação do PL 3267 de 2019 cita que: “Compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas.”

Para a renovação periódica dos Exames de Aptidão física e psíquica /psicológica, pois embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com problemas das idades biológica e psicológica dos condutores, suas reais condições de SAÚDE, que não ponham em risco a condução veicular.

3-E com destaque especial à deterioração da saúde física e psíquica/mental/psicológica do povo brasileiro está sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS constantes do relatório:

“A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em doenças físicas transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”

4-(Senado Federal-Fonte: Agência Senado).

Nesse aspecto, **a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica.** ...

...Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito. Apresenta dados e estatísticos que reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores físicos e psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Dentre essas condições está à capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiro...

...O designado legislativo muito bem argumenta que um dos fatores ensejadores de acidente de trânsito, agressões e homicídios é o comportamento agressivo no trânsito. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto. Velocidades incompatíveis para a via, a ingestão de bebidas alcoólicas e as discussões irracionais resultam, em regra, em agressões físicas e homicídios. Esse comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante.

5-o senador Davi Alcolumbre (DEM-AP)

Lembra que há muitas doenças psicológicas que podem comprometer a ação dos motoristas. Segundo o senador, o estado psicológico de um candidato no exame da primeira habilitação pode não ser o mesmo no momento da renovação. Desse modo, argumenta o autor, esse estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos aqueles que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres. Todos os motoristas estejam ou não no exercício de atividade remunerada, serão submetidos ao exame psicológico para a primeira habilitação e demais renovações. Fonte: Agência Senado

6-no exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB,

Que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo 148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

POIS, a finalidade precípua do Estado é a **prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, a **ordem pública segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.** Os Serviços Públicos delegado representam

toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRE

7- QUANTO À EXTENSÃO DA OBRIGATORIEDADE DA RENOVAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA A TODOS CONDUTORES:

É NECESSÁRIA A INCLUSÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA EM TODOS OS PROCESSOS REFERENTES À CNH

Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. *Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.*

E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

Assim: a avaliação psicológica, **também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante**, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o trânsito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos.

I- AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA FAZ PARTE DE EXIGENCIA DE NOSSO RDEAMENTO JURIDICO, PORTANTO, PARTE DO NOSSO ORDENAMENTO JURÍDICO

AS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E PSÍQUICAS DEVEM SIM SER AVALIADAS, POR NORMA LEGAL do artigo já citado acima e Pela a Convenção Viária de Viena, a qual o Brasil é signatário, promulgado o Decreto nº 86714 de 10 de dezembro de 1981,

(...) uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, Seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981 e promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico Artigo 8 °,

A capacidade mental, que na CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA equivale à psíquica, E deverá ser atestada por psicólogo. A palavra mental e PSÍQUICA/psicológica deve ser interpretada nos termos desta.

A CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA, “IN VERBIS” fala DO ARTIGO 147 DO CTB

Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981), que faz parte de nosso ordenamento jurídico

Art. 8. (...) 3. Todo condutor deverá possuir as **qualidades físicas e psíquicas** Necessárias e achar-se em estado **físico e mental** para dirigir. (grifo psíquico equivale à mental)

COMPREENDE-SE POR CAPACIDADE MENTAL

COMO: a capacidade física e psíquica /psicológica / mental a serem atestadas por médico (neurologia, cérebro) e psicólogo (FUNCOES MENTAIS/ PSÍQUICAS, COGNIGNICAO, ERGONOMIA COGNITIVA (Reinier Rozenstraten)) respectivamente, devidamente habilitados e credenciados junto aos órgãos de trânsito: capacidade física (**neurológicas**); E psíquica /psicológica /

mental (nível de qualidade de vida cognitiva, consciência, de personalidade em equilíbrio, ou emocional ou a ausência de uma transtorno comportamental e mental.)

A CAPACIDADE MENTAL DEVERÁ SER ATESTADA no Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, que faz parte de nosso ordenamento jurídico, pelo psicólogo, Art. 8. (...) 3.

A capacidade mental, assim, pela Res. 218/1998: **alarga esta regra jurídica**: não só por psicólogo como previsto naquela convenção, mas também pelo médico, de modo que o exame de um não exclui, em nenhuma hipótese, o exame do outro, quando citado neste Código de Trânsito Brasileiro.

A saúde de um indivíduo se apresenta como um status temporário e mutável, sendo que os novos prazos estabelecidos de dez anos para a população em geral e de cinco anos para idosos apresenta intervalos muito dilatados para a identificação de doenças que possam reduzir a capacidade de condução de um indivíduo, seja por redução de sua capacidade motora, sensorial, cognitiva ou de sua saúde mental/ psíquica / psicológica, que, muitas vezes, em função da progressividade gradual das doenças crônicas, levam o condutor a não perceber **que sua saúde já passou de um patamar minimamente seguro para a condução de um veículo, apresentando risco para ele, para sua família e para a coletividade.**

Ante o exposto, **sempre que tratarmos da questão da saúde mental para dirigir, ela deverá ser considerada sob este binômio da medicina e da psicologia.**

A SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA

De acordo com a World Health Organization é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um **transtorno comportamental e mental/psíquico/psicológico.**

...Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. (ser imputável, artigo 140 do CTB)

...Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos,

. A saúde psíquica, mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível **refletindo no comportamento**. “se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se.” (Antônio Damásio in O Sentimento de Si, 2000, p. 35).

Antônio Damásio-A saúde psíquica, mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível refletindo no comportamento. “se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se.” (Antônio Damásio in O Sentimento de Si, 2000, p. 35). Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

❖ **Esclarecendo quem somos no sistema nacional de transito:** somos peritos especialistas médicos e psicólogos, por exigência legal, agimos em nome do e para o estado e atuamos diretamente na avaliação do mesmo candidato, ou seja, agimos em nome do órgão público, **substituindo-o**, mesmo que contrariando a pretensão do usuário do estado (e não cliente), que será sempre a de ser aprovado na avaliação

❖ A habilitação de condutores de veículos automotores dar-se-á por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal (ARTIGOS 140, 147, 148), sem opção por parte do candidato, portanto, atos decorrentes do poder de polícia, razão pela qual,

Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. *Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.*

E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

Assim: a avaliação psicológica, **também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante**, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o trânsito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos

QUANTO À EXTENSÃO DA OBRIGATORIEDADE DA RENOVAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA A TODOS CONDUTORES:

1-A HABILITAÇÃO: Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a habilitação do artigo 143, pois os motoristas apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer.

✓ **CONCEITO DE HABILITAÇÃO,** De acordo com o dicionário Houaiss² o termo “Habilitação” é o “ato ou efeito de habilitar (-se)” ou “disposição natural ou adquirida; aptidão, capacidade” ou ainda “cabedal de conhecimentos ou atributos que habilitam alguém ao desempenho de uma função; qualificação”. Em termos jurídicos habilitação significa “formalidade jurídica a que é necessário satisfazer para adquirir determinado direito ou demonstrar certa capacidade legal” ou “título ou documento que habilita para alguma coisa”.

2-RENOVAÇÃO < avaliações periódicas subsequentes a habilitação em cada categoria do artigo 143 do CTB, ara todos os condutores e candidatos à habilitação, conforme categorias do artigo 143 do CTB, Importante e não pode ser uma vez só na vida:

É irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista. E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

8- NORMAS PARA SUA NECESSIDADE e OBRIGATORIEDADE COMO EXAME DE SAÚDE PSÍQUICA (avaliação psicológica):

I - CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.

I-PREVISTA NO ART. 6º E 196 DA CARTA MAGNA

Sem dúvida, a alteração proposta possui validade jurídica, possuindo, inclusive, respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna a qual atribui o status de direito fundamental para **este bem tutelado (saúde)**. Somos como psicólogo profissional da saúde como o médico (Res. 268 de 1997 do Ministério da Saúde)

Art. 196 DA C.F.

“A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e igualitárias as ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.”

_ “Dizem respeito também a saúde as ações que por força do disposto no artigo anterior, se destina a **garantir às pessoas e à coletividade condições de bem estar físico, mental/ PSÍQUICO e social”**. (ver ordenamento jurídico – Convenção Viária de Viena, abaixo)

“Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde a organização e “Funcionamento dos serviços correspondentes e da outras providências”.

Respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna

II AS PRÓPRIAS JUSTIFICAÇÃO DO PL CITA QUE:

“A própria justificação do PL 3267 de 2019 cita que: ““ Compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS,”

(como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAÚDE NO TRÂNSITO)

III CTB

Para entendimento desta emenda deve-se destacar dois pontos importantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que são fundamentais para a discussão nesse texto:

1. O cumprimento real dos requisitos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Artigos 140 a 148 do CTB

Para todos os que ocupam as vias do país é de extrema importância, devido ao grau de periculosidade que oferecem às pessoas e, também, aos prejuízos trazidos

2. **Aponto como exemplo o artigo 7º do CTB,**

Que indica os ÓRGÃOS e ENTIDADES que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Apesar de, freqüentemente, tais palavras serem usadas como equivalentes, a doutrina de Direito Administrativo costuma nominar ÓRGÃOS os componentes da Administração pública direta, criados por meio da desconcentração do Poder Executivo, enquanto intitula ENTIDADES aquelas criadas pela descentralização administrativa, que dá origem à Administração pública indireta.

3. E porque está escrito, na Lei Nº 4.657/1942, a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro,

Código Civil Brasileiro. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro**. (Redação dada pela Lei nº12. 376, de 2010)

... Art. 3º.

“ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece”.

4. O objetivo principal do Código de Trânsito é, desde o início, garantir mais segurança E SAÚDE, que se traduz no “ato / comportamento e... a impedir o **comportamento** infracional e de risco a vida e garantir-lhe a sua própria segurança e da saúde

5. SEGUNDO RESOLUÇÃO DO MINISTERIO DA SAUDE 218/1997 DE 06/03 /1997

Somos ambos os médicos e psicólogos profissionais da saúde e cuidamos da saúde física e psíquica

6. OUTROS ARTIGOS DA CTB

Artigo 1º do CTB: (...)

§2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

(...)

*5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a **preservação da saúde** e do meio-ambiente.*

7-ESPECIALMENTE

ARTIGO 140 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;**

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

IMPUTÁVEL

❖ **O Código Penal em seu artigo 26 afirma IMPUTÁVEL:**

“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 uma pessoa possa ser imputada responsabilidade sobre um determinado fato esta precisa que seu **juízo crítico** (entendimento, CONSCIENCIA) 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 atribuído a condição de semi-imputável ou inimputável

Far se a necessária que se avalia o quão recuperado está o **DETECTANNTO DE SUA CONDUTA JULGADA DESVIANTE POR FATORES PSÍQUICOS** e se há risco evidente e sendo esta condição essencial para que possa voltar

**OU SEJA, A EXISTENCIA DE CONSCIENCIA E INEXISTÊNCIA
DE COMPORTAMENTOS DE RISCO AO TRANSITO:**

· A consciência humana é a autoconsciência, a consciência de se ter consciência. “O sentido etimológico da palavra, vem do latim *cum scientia*– ciência acompanhada de outra ciência.” (Goas, 1966: 270 citin Pio Abreu, 2002, p. 71).

❖ **Pio Abreu, 2002 - A** consciência tem, pois a ver com a consciência de si e do corpo, que colocam problemas psicopatológicos específicos. **Compreendemos que uma perturbação cognitiva, entre elas: da inteligência, memória, percepção, tempo de reação, raciocínio, etc. ou sentimentos, emoções, personalidade pode afetar a consciência em determinado sentido.** Mas uma perturbação desta síntese ou de qualquer uma das capacidades gerais da consciência pode afetar o conjunto dos fenômenos mais elementares. Por isso é o estudo particular da consciência **se torna relevante do ponto de vista psicopatológico.** (Pio Abreu, 2002).

Avaliação psicológica quanto a nível intelectual/ cognição, traços de personalidade e outros dados, indicando a inexistência de patologias (se necessário); Pleno conhecimento de direitos, deveres, hábitos, atitudes e inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o transito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos.

❖ **Conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS** E com destaque especial à deterioração da saúde psíquica/mental do povo brasileiro, sendo que constantes do relatório acima:

“A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”.

❖ **Condutas de Risco relacionadas com o Envolvimento em Acidente (FR-CLR);**

São as condutas de risco que contribuem, direta ou indiretamente, para a ocorrência do acidente em análise. Pode existir a presença de mais de uma conduta de risco no mesmo acidente. As condutas de risco nesse grupo são: avanço de sinal, transitar em local proibido, transitar em local impróprio, mudança de faixa de rolamento sem sinalização, desrespeito à distância mínima entre veículos etc., **por tomada de decisão indevida.**

❖ **Acidente grave de trânsito é questão de saúde pública**

07/03/2018

Os acidentes de trânsito se configuram como grave problema de saúde pública no País. Essas emergências têm, porém, um aspecto particular: a maioria delas é evitável. A avaliação é de Júlia Maria D'Andrea Greve, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, que completa dizendo que esses atendimentos representam um “roubo” importante de recursos da área médica.

Hospitais como o HC devem manter uma equipe médica de plantão para o atendimento desses pacientes. Principalmente nos centros de referência, é elevado o número de vítimas que chegam com um quadro clínico de alta complexidade

❖ **A avaliação psicológica dentro do contexto e investiga e clarificam situações e fatos, conflitos** A função da perícia, então, é de ser um exame com o objetivo de fornecer subsídios, especificamente, objetivamente através de técnica e instrumentos científicos para esclarecer os elementos avaliados para dirimir questões cujos aspectos psicológicos sejam relevantes a descrição e a análise dos ‘aspectos psicológicos’ exigidos pelas resoluções do CONTRAN e CFP, com parecer psicológico como dizendo de forma objetiva no respeito a aspectos subjetivos, afetivos, implícitos, emocionais, internos, comportamentais, cognitivos etc.

De acordo com PASQUALI (2001: 13,14), O exame psicológico atualmente realizado se coloca dentro de parâmetros regulamentados. **Há, na avaliação psicológica, procedimentos com regras e situações bem definidas e um código operacional de tal forma que permita a qualquer psicólogo - examinador chegar ao mesmo resultado obtido por outro psicólogo dentro do mesmo período.** Pode se dizer que o fim último dessa ciência é o de ordenar os fatos em leis gerais coerentes, a partir das quais se torne possível a predição. Usa a observação, mas não somente, pois esta se apóia nos métodos experimentais, da ciência, e se utiliza como uma das técnicas, instrumentos científicos, padronizados e objetivos. A primeira etapa é **identificar**, ou seja, realizar um levantamento verificando as necessidades, os comportamentos e os processos psicológicos podendo ser feito através de entrevista, observação etc. A segunda etapa consiste em **integrar**, ou seja, firmar os dados obtidos na etapa anterior, fazendo uma classificação das

descrições. A terceira etapa é **inferir hipóteses**, realizando uma interpretação. A quarta etapa, **intervir**, que é através das hipóteses formuladas, apontar os resultados obtidos e sugerir uma orientação psicológica ou terapia, ou seja, o tipo de intervenção que melhor seja para o determinado caso. A última etapa de **monitorar** são todas as etapas e procedimentos anteriores para redimensionamento de **ações erradas**.

❖ **Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame MÉDICO.**

Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.

Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito.

E complementa:

- ❖ Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações
- ❖ O artigo 147 deve manter **a isonomia como exames de saúde de médicos e psicólogos, para a renovação periódica** dos Exames de Aptidão física e **TAMBÉM PSÍQUICA /PSICOLÓGICA**, pois embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com a saúde física e mental / psíquica /psicológica para dirigir.

IV - e outras normas da psicologia.

1-AINDA: do art. 13 da Lei 4.119/62 Respeita os exames de aptidão física e mental e o de avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de realizar avaliações psicológica, seus instrumentos e técnicas e de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa

2-Prevista também no **Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério do Trabalho** (PSICOLOGIA DO TRÂNSITO), permite à contribuição de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

V - CONSIDERANDO AINDA OS ASPECTOS DOUTRINÁRIOS:

- ❖ O insubstituível **Hely Lopes Meirelles, Hely Lopes Meirelles**, em o “Direito Administrativo Brasileiro”, 22ª ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6a edição de seu “Direito Administrativo Brasileiro”: sobre o poder de polícia do Estado:

“Atuando a polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, **mas e, sobretudo por meio de normas limitadoras e sancionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas.**

Como é de conhecido de todos, o exame do DETRAN **é um ato permissionário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo (defesa jurídica no Anexo pelo índice) em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional**, ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário. **São vitais ao cumprimento de responsabilidades** como permissionários peritos examinadores do órgão executivo de

trânsito, os quais se sujeitam a várias exigências legais e formais, procedimento regulamentares, necessitando ser perenes e cumpridas.

Ainda, **os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário**, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

AQUI CANDIDATO A CONDUTOR OU CONDUTOR HABILITADO, ESTÁ SUJEITO AO EXAME POR FORÇA DE LEI, A CNH É DO ESTADO E SEUS EXAMES TB (Art. 140, 148)

VI – ISENÇÃO –

Não cabe ao candidato ou condutor optar por fazê-lo ou não, nem escolher o perito que mais lhe convenha. ***Ele deve sim, submeter-se à vontade legal representada pelo DETRAN, cumprindo um dever condicionante de sua habilitação: ser avaliado por peritos examinadores de trânsito vinculados ao DETRAN NA ÁREA PSÍQUICA. Este dever trata-se, claramente, de um ato decorrente do atributo coercibilidade do poder de Polícia, abaixo explicado e explica***

VII -Pareceres do GOVERNO- SAJ E SAG

❖ OFÍCIO SOBRE NOSSAS DEFESAS NA SAJ:

SEI/MTPA - 1453574 –OFÍCIO Nº 113/2019/CGET-DENATRAN/DENATRAN/SNTT - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURASECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITOCOORDENAÇÃO-GERAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO /Brasília, 21 de março de 2019.

(.) Subchefe da SAJ, referente ao envio de subsídios, estudos e pesquisas para fundamentar o prazo de renovação para os exames médicos e psicológicos para o trânsito e oferta para fazer parte dos estudos, caso seja formada uma comissão para tal, indicamos que a correspondência foi direcionada a este Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, considerando que a matéria constantes do expediente diz respeito à atribuição do Ministério da Infraestrutura, pasta à qual o Denatran está vinculado (...). Parabenizamos o esforço e trabalho desenvolvido pela Federação e colocamos a Coordenação Geral de Educação para o Trânsito à sua disposição para mantermos esse canal de colaboração contínua, (...)

(.).

❖ PARECER JURÍDICO NOTA SAJ Nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR:

Interessado: Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN). Assunto: Ofício nº 271/2018/SEGOV-SE, do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que encaminha a esta Subchefia a mensagem de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN)

(...) não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, visto que se trata de matéria de competência legislativa privativa da União, qual sejam trânsito e transporte (art. 22, XI, da Constituição). Tal matéria não se encontra incluída 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

❖ **APROVADO NO SUBSTITUTIVO DO PL 8085** <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/55a-legislatura/pl-2741-03-alteracao-do-codigo-de-transito/documentos/outros-documentos/2o-relatorio-preliminar-2013-8-11-2017>

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 8085, DE 2014, DO SENADO FEDERAL, QUE "ALTERA A LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, PARA INSTITUIR A OBRIGATORIEDADE DA PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VIAS PÚBLICAS PARA FINS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES" E SEUS APENSOS PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003 E APENSOS SUBSTITUTIVO DO RELATOR

Art. 164. (EQUIVALE AO ARTIGO 147 DO ATUAL CTB)

O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I – de aptidão física e mental e de avaliação psicológica; (pedido de junção I e II)
II – _____ escrito

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º 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.

§ 2º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios e regulamentação do CONTRAN:

I – médicos e psicólogos deverão ter, no mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM);

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), ou ter concluído com aproveitamento o curso "Capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito". § 3º Os

§ 3º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão preliminares e renováveis 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, conforme regulamentação do CONTRAN

§ 4º O condutor 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.

A habilitação de condutores de veículos automotores dar-se-á por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, sem opção por parte do candidato, portanto, atos decorrentes do poder de polícia, razão pela qual,

IX - OS EXAMES

ESSES EXAMES SÃO DE RESPONSABILIDADE E COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DO ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO AO QUAL CABE A COMPETÊNCIA DELEGADA DE HABILITAR (ART. 140 do CTB, acima);

ASSIM, os responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica / psíquica / mental nas normas realizam um ato de perícia de avaliação com caráter administrativo, ou seja, não decorre de providência Judiciária nem da

vontade do particular, mas sim, do dever administrativo do Poder Público, ao qual, na defesa dos interesses coletivos, o bem publico.

Ainda no exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB, que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo 148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc., devendo haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, como serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, **no caso os exames necessários para a CNH. (DOCUMENTO DO ESTADO)**

A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária;

De vida e saúde, é que falamos, as quais sofre intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.

. O Comportamento (área da psicologia), área da psicologia: Transcrito pelo CTB - Trânsito diz respeito e implica em: COMPORTAMENTO= "atos". Atos-relacionados com a segurança. A ATITUDE "obediência e normas". Portanto Trânsito diz respeito a: Atos, comportamentos que continuam a garantir a obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidente.

ASSIM, os responsáveis pelos exames de avaliação psicológica / psíquica / mental nas normas realizam um ato de perícia de avaliação com caráter administrativo, ou seja, não decorre de providência Judiciária nem da vontade do particular, mas sim, do dever administrativo do Poder Público, ao qual, na defesa dos interesses coletivos, o bem publico.

❖ **O BEM COMUM DA COLETIVIDADE ADMINISTRADA.**

Toda atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, algumas atividades federais são realizadas, **por delegação** ou em convênio **com a União**.

POIS, a finalidade precípua do Estado é a **prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, a **ordem publica segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.**

Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRE

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em **BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc.,**

Deve haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso.

A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, como serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, no caso os exames necessários para a CNH. A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, as quais sofre intervenção de problemas psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; **conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas;**

Acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde. • (A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto.)

NECESSARIO TAMBEM AVALIAR Fatores psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir, tomada de decisão e agir, comportamento (importante essas funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no trânsito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, “sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como consequência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. “De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

X - SOMOS OS SIGNATÁRIOS SÃO PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITOCREDENCIADOS POR ÓRGÃOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO (DETRAN) HÁ MAIS DE 50 ANOS

É necessário o amparo estatal, que necessitam para desenvolver uma atividade, que é, originalmente, do próprio estado.

o exame e a cnh não decorrem da vontade do particular,(cnh e seus exames) mas sim do dever administrativo exercido pelo poder público.

❖ **CNH NÃO É LEGALMENTE UM DIREITO, NEM DIREITO ADQUIRIDO**

❖ **O Art. 162 - Inciso V, dirigir veículo com a carteira vencida há mais de 30 (trinta) dias resultará em Infração Gravíssima, Recolhimento da mesma, e Retenção do veículo
Por quê?**

❖ **Nos termos do art. 37 da Constituição Federal.** Em que pese à jurisprudência entender que o Direito de dirigir não se traduz em direito adquirido, como se pode depreender dos julgados, **pois a Administração está vinculada ao Princípio da Legalidade,**

❖ **Art. 5º, inc. XXXVI, da CF - Não há falar em violação do art. 5º, inc. XXXVI, da CF, pois inexistente direito adquirido à renovação da habilitação, por ser necessário o preenchimento pelo motorista, dos requisitos legais exigidos (ENTRE ELES DECRETO**

❖ Assim, pode se concluir que o direito de dirigir é um direito *iuris tantum*, ou seja, somente adquire esse direito quem está apto dentro (atendendo) das normas estabelecidas pelo DETRAN e pela legislação vigente. Ou seja, todas as normas que obrigam e criam regras para que o condutor sujeite-se a determinado aperfeiçoamento, exame ou outro que vise especializar o condutor são limitadores para o exercício do direito de dirigir, buscando outro fim maior, BEM PÚBLICO, COLETIVO;

XI- CONSIDERANDO AINDA outros ASPECTOS DOUTRINÁRIOS: QUEM SOMOS,

❖ **O insubstituível Hely Lopes Meirelles,** Hely Lopes Meirelles, em o “Direito Administrativo Brasileiro”, 22ª ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu “Direito Administrativo Brasileiro”: sobre o poder de polícia do Estado:

“Atuando a polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, **mas e, sobretudo por meio de normas limitadoras e sancionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas.** Ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu “Direito Administrativo Brasileiro”: sobre o poder de polícia do Estado:

Atuando o poder de: “polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, **mas e, sobretudo por meio de NORMAS LIMITADORAS E SANCIONADORAS DA CONDUTA DAQUELES QUE UTILIZAM BENS OU EXERCEM ATIVIDADES QUE POSSAM AFETAR A COLETIVIDADE, estabelecendo as denominadas limitações administrativas**

Para tanto, o Poder Público edita leis e os órgãos executivos expedem regulamentos e instruções fixando as condições e requisitos para o exercício das atividades e, após as verificações necessárias é outorgado o respectivo alvará ou licença de autorização ao qual se segue a fiscalização competente”. (grifos nossos)

❖ **José Cretella Júnior** (“Curso de Direito Administrativo”, Ed. Forense Rio de Janeiro, 6ª edição, 1.981), sobre o mesmo objeto, conclui que o poder de polícia é:

“A faculdade discricionária da Administração de limitar, dentro da lei, as liberdades individuais em prol do interesse coletivo”.

(.) Frise-se, ainda, que, em se tratando de poder de polícia administrativo do DETRAN, **não há como deixar de falar de seus atributos, quais seja a discricionariedade, a auto-executoriedade e a coercibilidade** que é a própria **imperatividade dos atos administrativos, o fato destes serem obrigatórios aos seus destinatários**. Diante destas breves explicações, não se pode absolutamente negar que o DETRAN possua todos estes atributos no que diz respeito à realização das perícias de trânsito.

❖ **“Conforme trecho do voto do Min”. Teori Zavaschi – na época ainda membro daquele tribunal superior – relator do processo cuja posição foi seguida de forma unânime pela Primeira Turma da ST.”** (STJ, Primeira Turma; Ref. Min. Teorizavaski. RECURSO EM MANDADO DE SEGURANÇA Nº 29.403. MO (2009/0079147-0):

“Cabe ao CONTRAN, portanto, com primazia a função normativa geral no que se refere aos procedimentos de habilitação de condutores, reservados aos órgãos executivos estaduais – os DETRANS a competência executiva do credenciamento de entidades público ou privadas destinadas à aplicação dos exames físico, mentais e psicológicos de habilitação”...) No caso, **os agentes delegados e credenciados são particulares autorizados que realizam serviços públicos, por sua conta e risco, mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta** (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72).”

...) tem a competência para verificar se a pessoa que pretende dirigir um veículo automotor tem aptidão física e psicológica para tal. Trata-se, portanto, de uma atividade fundamental para a saúde pública, voltada que é para a prevenção primária de acidentes.

- ❖ Tal como definido por Meirelles (2012).

O exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, enquanto prática científica está atrelada a um procedimento licenciador estatal, podendo-se deduzir que a mencionada licença nada mais é do que um ato de administração da sociedade que cabe ao governo, entidade política que administra um determinado Estado soberanamente, no caso o Estado brasileiro,

Com o apresentado, evidencia-se que a relação da Psicologia e Medicina do Trânsito, em sua prática destinada à avaliação dos condutores de veículos, concernente ao Direito reflete-se no ramo administrativista deste.

- ❖ A doutrina de Meirelles (2012, p. 40) define como Direito Administrativo

O “conjunto harmônico de princípios jurídicos que regem os órgãos, os agentes e as atividades públicas tendentes a realizar concreta, direta e imediatamente os fins desejados pelo Estado”. Mediante tais características e conceituações, pode-se definir como sendo a Psicologia e Medicina do Trânsito um ramo que possui vínculo com o Direito, na esfera do Direito Público brasileiro, contida no âmbito do Direito Administrativo

- ❖ Apelação nº 0090317-69.2008.8.26.0000,

... “A entidade pública ou privada, que aplica **os exames de aptidão física e mental aos candidatos à habilitação, faz às vezes do órgão estadual de trânsito**”.

... -e por isso deve observar a disciplina administrativa que afasta as regras de direito privado em prol da supremacia do interesse público. ...não desbordam do poder normativo atribuído pelo artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro,

... Nem infringem os princípios constitucionais da isonomia, da livre concorrência e moralidade administrativa (arte. 5º, caput, e II, 170, IV, e 37 da CF),

...senão que estabelecem normas assecuratórias do interesse público que informa os exames de avaliação psicológica para obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação.”

XII - explicando A TOMADA DE DECISÃO E COMPORTAMENTOS DE RISCO, E SUAS CAUSAS Psíquicas e sua importância

- ❖ Senado Federal:

“O comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante. Os. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito. Apresenta dados e estatísticos que reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância

da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiro” (Senado Federal).

O designado legislativo muito bem argumenta que um dos fatores ensejadores de acidente de trânsito, agressões e homicídios é o comportamento agressivo no trânsito. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. O Comportamento, área da psicologia: Transcrito pelo CTB - Trânsito diz respeito e implica em: COMPORTAMENTO= “atos”. Atos-relacionados com a segurança.

A ATITUDE “obediência e normas”. **Portanto Trânsito diz respeito a: Atos, comportamentos** que continua garantir à obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidente.

Faz-se necessário: O cumprimento de suas responsabilidades como peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, se sujeita a várias exigências e procedimentos regulamentares que resultam em custos elevados e dedicação profissional acentuada, consistente em permanente atualização de conhecimentos, manutenção de equipamentos e instalações apropriadas e exclusivamente dedicadas a esse senhor, administração e outras despesas decorrentes do bom exercício da incumbência

OS PROBLEMAS PSÍQUICOS TRAZEM CUSTOS AO GOVERNO E INSS É UMA RELAÇÃO DE CUSTO BAIXO DO EXAME COM GASTOS ALTÍSSIMOS COM VÍTIMAS.

Exemplo:

- O jovem: É Três vezes mais risco de acidente com jovens abaixo de 25 anos é três vezes maior do que com uma pessoa de 35 anos de idade. A incidência maior de acidentes e de casos com perda total, ou seja, maior gravidade ocorre entre os jovens, principalmente os do sexo masculino. Devido à morbimortalidade nos jovens em relação à maioria da população. A análise das estatísticas mostra este grupo que mais está envolvido em acidentes. O grupo de risco nas estatísticas de morbidade, advindas de acidentes graves, é o adolescente que mais morre, não é ele que faz mais infrações, mas quando comete acidentes, o risco de morte é alto devido a aspectos psicossociais do jovem. Tillmann- Caracteriza os motoristas jovens da seguinte maneira: Impulsividade e ausência de vontade em aceitar responsabilidade; Imaturidade; Existe um desprezo moderado contra os limites psicológicos autocontrole, equilíbrio, que foram colocados na infância; a juventude expressa uma vontade mais de liderar do que ser liderado.
- E com destaque especial à deterioração da saúde psíquica/mental do povo brasileiro, sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS constantes do relatório “A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”.

PESQUISAS VÁRIAS MOSTRAM SUA IMPORTÂNCIA:

- ❖ **Pager, Lajunen, Meados & Xie, 1998 –**
O ato de dirigir está diretamente relacionado às habilidades cognitivas e personalidade (). Conseqüentemente a avaliação psicológica é uma prática imprescindível dos psicólogos e nela se enquadra o fornecimento de informações e dados que permitem uma melhor compreensão do indivíduo, resultando assim em uma intervenção mais apropriada e precisa e objetiva por parte do psicólogo. Os dados que as pesquisas fornecem, de forma geral, indicam esta relação entre as características psicológicas, e ainda entre esta e a inteligência, conhecimento, comportamentos relacionados ao ato de conduzir um veículo automotor (Mls, 1935; Hampel, 1962, Fernandez Seara, 1978; McKenna, Duncan & Brown, 1986; Liu, Guan, Huang & Zhang, 1995; Nijenhuis & Van der Flier, 2000),
- ❖ **Pasquali (2001, 14) A avaliação psicológica quer acrescentar a esta atividade universal do ser humano algo de cunho científico, por estar baseado no método científico objetivo, em que são mantidas certas características de cientificidade:** testes confiáveis e válidos, seguindo os processos legítimos. “2002 Campos:” quando se fala em avaliação psicológica, faz-se referência aos instrumentos formais objetivos.
- ❖ Neste sentido: **Aftanas (1994), Witter e David (1996):** ‘de qualquer forma, **parece inconcebível o fato de que as intervenções ocorram sem que as tenham precedido as avaliações**, já que ela é fundamental para uma

atuação adequada, como discutem muitos autores, dentre eles, **Aftanas inclui a avaliação psicológica deve ser considerada como uma necessidade primária (Stradling).**

❖ **Sílvia HT Magalhães¹, Sonia R Loureiro²** 1 Doutora em Saúde Mental. Responsável Técnica. Serviço de Psicologia. Unidade de Emergência. Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto USP. 2 Docente. Departamento de Neurologia, Psiquiatria e Psicologia Médica. Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto - USP CORRESPONDÊNCIA: Dra. Sílvia HT Magalhães. Rua Amália Bissolati Nascimbem, 130 Residencial Royal Park. 14110- 000 - Bonfim Paulista SP- 4

- CONSIDERAÇÕES FINAIS-De um modo geral, os estudos que objetivaram identificar as conseqüências dos AT na adaptação psicossocial e para a QV dos envolvidos, **constatarem o impacto negativo para o funcionamento psicológico das vítimas... Os estudos analisados foram conduzidos em quatro países diferentes**

(.) Focalizaram **a descrição de um perfil psicológico**, buscando identificar **características pessoais preditoras do envolvimento em AT** os delineamentos adotados nesses estudos se contrapõem às considerações que apontam que o trânsito deve ser considerado como um pro

(.) Tabela II: Principais resultados **Identificação das características dos condutores relacionadas ao envolvimento em Acidentes de Trânsito** Ao analisar os estudos empíricos recentes identificados por meio de pesquisa sistemática nas bases indexadas:

✓ **Constata-se a relevância das variáveis psicossociais enquanto uma medida das conseqüências dos AT para as vítimas e como um recurso de avaliação das características pessoais dos condutores que podem funcionar como condições de risco favoráveis ao envolvimento com AT.**

✓ **Na área da saúde o conhecimento de tais dimensões pode instrumentar práticas preventivas e de reabilitação. Destaca-se como relevante que os aspectos psicossociais sejam levados em conta nos programas de reabilitação pós-trauma para as vítimas de AT, dadas as especificidades dessa população**

❖ **Pesquisa com condutores:** Segundo Professora **Denise Rasia Bosi universidade de Caxias do Sul**, centro de ciências humanas e comunicação -Departamento de psicologia --técnicas psicométricas temos: resposta aos três objetivos da pesquisa: verificar se os candidatos à obtenção e renovação da CNH:

OS CONDUTORES HABILITADOS CONSIDERAM A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA IMPORTANTE e, por fim, e é importante que a avaliação psicológica seja realizada periódica para todos.

(...) “puderam ser evidenciadas grandes porcentagens afirmativas em relação às questões: A avaliação psicológica:

✓ É importante foi a que apresentou maiores porcentagens de respostas afirmativas, que tal processo auxiliaria a identificar fatores de risco para diminuir o índice de acidentes,

✓ Seguida pela questão relacionada à avaliação psicológica identificar fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir os acidentes de trânsito; e,

✓ “Por fim, ficou comprovada a importância de que a avaliação psicológica seja realizada com periodicidade”; e a de Ana Cristina Damian 2008- eficácia na avaliação psicológica para obtenção da CNH como fator de prevenção à violência no trânsito:

“O que concluiu é que,

1-as ferramentas utilizadas na avaliação psicológica são eficazes no que se propõe que é a seleção de candidatos à habilitação. ((CNH), na 34ª Circunscrição Regional de Trânsito do Paraná (Município de Toledo...), referente ao terceiro ano de direção veicular. (...) do total de condutores que obtiveram a permissão, (...) forma positiva, pois apenas 1% dos condutores, em uma avaliação de uma amostra de três meses, perderam o direito de dirigir.

2-Portanto considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e **demandam por avaliação preliminar e periódica.**

3Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

❖ **Entre 2010 e 2017, o Brasil reduziu em 17,4% o número de mortes por acidentes de trânsito, passando de 42.844 para 35.374.**

Nas capitais que mais se engajaram no Programa, houve redução superior a 40%, tais como: Aracajú, com redução de 55,8%; Porto Velho (52,0%); São Paulo (46,7); Belo Horizonte (44,7); Salvador (42,7%) e Maceió (41,9%). Brasil muito atrás de países como Argentina (24,3), Uruguai (19,6), Estados Unidos (14,2) ou Portugal (11,7), sem citarmos os índices dos países que se caracterizam pela liderança na segurança do trânsito, como é o caso de muitas nações européias.

Evidentemente tal indicador é a somatória de diversos fatores, como a qualidade das vias públicas e da sinalização de trânsito, da saúde, da educação para o trânsito, do estado de conservação da frota e da presença de itens de segurança nos veículos, etc. **No entanto, é inegável que a saúde física e mental/psicológica dos condutores é um dos fatores a serem considerados e que uma piora nesse fator irá resultar automaticamente numa piora do índice geral de mortalidade, ceteris paribus.**

Isso significa que o Brasil possui como desafio adotar políticas públicas que contribuam Para alcançar níveis de segurança no trânsito mais próximos dos países que estão à nossa frente nessa área, sendo os casos de Argentina e Uruguai bons parâmetros.

Mas, É um absurdo que um país que não tem muito do que se orgulhar nos índices de segurança viária em relação a países mais desenvolvidos, decida por reduzir a fiscalização da saúde física e psíquica dos seus condutores em prol de objetivos de “desburocratização” e de “redução de custos” –

❖ **Mas, ainda temos que levar em consideração o custo muito elevado que o alto índice de acidentes de trânsito representa ao SUS, ao sistema de saúde complementar e à economia do país como um todo.**

1-“Hoje no Brasil 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentados de trânsito. Com as sugestões que fazem o PL, várias pessoas que poderiam estar nas UTIs por questões que não podem evitar, ou seja, que não são acidentados de trânsito vão deixar de estar. É uma legislação que, deliberadamente, adotou medidas que comprovadamente levam a um maior número de acidentes no trânsito com maior número de mortes e lesões. E isso é um custo monumental para a saúde. Veja mais em [HTTPS://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola](https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola)

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente

(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

(.) Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴.

(.) Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação,

(.) **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA** de Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão** de **responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

(.) **Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica)** determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

❖ O estudo de French ET al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

A importância da tomada de decisão psicológica mediada pela cognição personalidade, emoções é decisiva e avaliada pelo psicológico, bem como o tempo de reação para tal.

Uma questão de custo/ benefício - exame de avaliação psicológica é em média R\$100, 00 em 5 anos, ou seja, 20,00 por ano , 1,66 por mês

-As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido, o nosso valor é infinitamente menor

O acidentes-Componentes de custos associados às pessoas

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94

È de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

❖ French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de Acidente** para uma pessoa

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental OS EXAMES FÍSCOS E PSÍQUICOS na habilitação dos condutores de veículos automotores, que poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

❖ Transporte implica em trânsito

Inclui outras áreas para as quais o Psicólogo de Trânsito (de acordo está habilitado para realizar de acordo com a competência do **CBO** (Código Brasileiro de Operações) do Ministério do Trabalho, nem do caderno de psicologia do Trânsito e compromisso social do **CFP** (Conselho Federal de Psicologia)).

Toda a literatura e pesquisa que embasam os aspectos científicos psicologias de Trânsito, diz respeito a usuários, comportamento-Prevenção de acidentes terrestres etc., mais avaliação psíquica. O código de Trânsito e a necessidade de avaliação psíquica para o Trânsito.

**FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL,
INTERESSE E BEMPUBLICO
, SIGNIFICA FAZER
INTERVENÇÃO**

UM PROBLEMA DE SAÚDE BIOPSISSOCIAL

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido

✓ **A finalidade do nosso trabalho é a avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos,**

- **Detectando e as características físicas e psíquicas**
- **E esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...)**
- **, com os devidos encaminhamentos**
- **E podendo, futuramente, atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito,**

❖ Conduzir um veículo não é um direito do cidadão, e de interesse público, do Poder Público, no interesse da coletividade e em detrimento dos interesses do particular. Ela é cerceada pelo fato de o possuidor ser inimputável penalmente, como também atender diversos critérios, dentre eles, terem condições físicas, apresentar características psicológicas adequadas às categorias da Carteira Nacional de Habilitação, conforme a complexidade e tipo de veículo, conhecer as leis de trânsito, ter noções de mecânica e domínio veicular (**Governo Federal, 1998**).

❖ Complementa **Christer Hydén** da Lund University - Lund / Suécia

- Simpósio Sul-Americano / Nacional Volvo de Segurança do Trânsito-que cita:

“E AMPLAMENTE ACEITO HOJE QUE A FALTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

1-É UM PROBLEMA DE SAÚDE. Se aceitarmos que os acidentes de trânsito são um problema de saúde, também temos que acidentes tem muitas **variáveis**: consequências e causas.

2-As estatísticas de acidentes não elucidam as questões, estas estreitando a definição de segurança do trânsito, com consequência de que muitas vezes a compreensão da complexidade dos problemas é severamente reduzida. A segurança no trânsito se torna um problema "unidimensional", onde a causa do acidente foi "mascarada",

3-a curva fica muito fechada em única variável, com foco **somente no estado físico**.

4-Hyden diz: “minha opinião é de que vai além da relação com a saúde física das pessoas. É UM ESTADO DE BEM-ESTAR TOTAL FÍSICO, PSICOLÓGICO E SOCIAL”.

““5-E” a definição da organização mundial de saúde - apesar de antiga - é ainda a definição mais relevante: bem estar PSICOLOGICO, SOCIAL, FISICO, AMBIENTAL.”

XIII - PORTANTO O PL CITA O EXAME DE APTIDAO FISICA E MENTAL

MAS...

NÃO ESCLARECE QUE EXISTE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, NEM SEU DIREITO A ISONOMIA COM O MÉDICO

QUAL ARTIGO DO PL PRECISA MUDAR? 147 DO CTBTABELA COMPARATIVA CTB, PL 3267 DE 2019, PROPOSTAS E JUSTIFICAÇÃO

❖ AINDA Respeitar a avaliação psicológica como privativa da psicologia,

Previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, (VALIDO PARA TODOS OS EXAMES, dos artigos 155 e 164 INCLUINDO OS DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E D AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

(confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa, e permite a contribuição da PSICOLOGIA de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

Prevista também no Código Brasileiro de OCUPAÇÕES, CBO Código Brasileiro de Ocupações do Ministério do Trabalho 2002 / 251535 e pelas Atribuições Profissionais do Psicólogo e do Psicólogo do Trânsito no Brasil - e0-74.45: Psicólogo de trânsito.

Esclarecendo: A Avaliação Psicológica detecta entre outros problemas, os de personalidade e comportamentais, patológicos, os Percepto- reacionais; os distúrbios psicológicos acentuados, as desordens comportamentais advindas de doenças Mentais assintomáticas; alcoólatras intoxicados que não apresentam sinais físicos aparentes de seu estado; indivíduos Agressivos e impulsivos com distúrbios de autocontrole; os problemas ideomotores, ideopráticos, cognitivos, Preceptivos e indícios de problemas neurológicos; nível mental; os distúrbios de atenção e concentração (cognição); e De outros problemas em que indivíduos, que embora aparentemente saudáveis, apresentam distúrbios apenas Passíveis de serem detectados com instrumentos objetivos padronizados cientificamente para tal, que é o caso dos Testes utilizados na avaliação psicológica, privativos da psicologia

NA ÁREA DA SAÚDE.

MAIS SOBRE SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA –

❖ **O conceito de saúde** deve ultrapassar os estreitos limites da ausência da doença, pois, caso contrário, não se poderá pretender a melhoria da qualidade da vida, mas sim tão somente a mera sobrevivência a qualquer preço (Viniestra, 1985).

❖ **A saúde mental / psíquica** é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva comportamental, personalidade ou emocional, áreas da psicologia e avaliados na psicologia do trânsito pela avaliação psicológica conforme Resolução CONTRAN 425 2012 e CFP 07 2009 e alterações.

A saúde mental é tão importante quanto à física, ou mais no Trânsito, para isso, existem profissionais capacitados e especializados justamente para encaminhar para serem tratados **esses distúrbios psíquicos e de comportamento**, aptidão psíquica para uma melhor convivência e preservação da vida no trânsito e.

❖ A World Health Organization afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, **psíquica, social** e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas.

❖ **A saúde mental / psíquica** é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um transtorno comportamental e mental/psicológico. Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos,

- ❖ Ainda de acordo com a World Health Organization. A saúde mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível

Vide estatísticas apenas

- ❖ A Organização Mundial da Saúde se pronuncia como não existindo uma definição oficial para a saúde mental, mas DIZ:

“Cabe à psicologia ocupar-se as saúde mental / psíquica / psicológica, do comportamento humano individual, psicossocial e suas capacidades perceptivas, cognitivas, volitivas e emocionais relacionado ao ambiente natural, físico e social. Através de uma inter-relação com a ciência, orientar para comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício da cidadania no transito na interação homem maquina ambiente. E a avaliação Psicológica é uma das áreas da Psicologia mais importantes porque permite uma análise detalhada, objetiva e fidedigna da realidade psicológica, psíquica, mental.”

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manual de testes com fidedignidade científica e é parte da ciência psicologia, somos psicólogos.

A avaliação psicológica detecta habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e **psíquico**; e **as presença de indicativos de** distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos **psíquicos**, visa uma intervenção que o campo da **saúde mental** / psíquica requer, onde temos:

Deve ser o psicólogo, operador de práticas governamentais de avaliação psicológica, sua gestão, controle de subjetividades, saúde mental/psíquica/ psicológica e da vida, através de técnicas objetivas, CIENTIFICAS, fornecidas pela avaliação psicológica das habilidades, qualidades, aptidões psíquicas / psicológicas/ mentais, características psicológicas, cognitivas mentais, e através da entrevista devolutiva e encaminhamentos desta população, dar a oportunidade de, pelo menos uma vez ou mais, de ter acesso à avaliação da saúde mental / psíquica /psicológica, no processo de avaliação psicológica,

❖ IDADE PSICOLÓGICA E SAUDE

O conceito de idade psicológica pode ser usado em dois sentidos. Um se refere à relação que existe entre a idade cronológica e às capacidades psicológicas, tais como percepção, aprendizagem e memória, as quais prenunciam o potencial de funcionamento futuro do indivíduo (Neri, 2005).

Hoyer e Roodin (2003) **DEFINEM A IDADE PSICOLÓGICA** como as habilidades adaptativas dos indivíduos para se adequarem às exigências do meio. **As pessoas se adaptam ao meio pelo uso de várias características psicológicas, como aprendizagem, memória, inteligência, controle emocional, estratégias de coping etc.** Há adultos que possuem tais características psicológicas com graus maiores que outros e, por isso, são considerados “jovens psicologicamente”, e outros que possuem tais traços em graus menores e são considerados “velhos psicologicamente” O declínio no funcionamento cognitivo é provocado pelo desuso (falta de prática), doenças (como depressão), fatores comportamentais (como consumo de álcool e medicamentos), fatores psicológicos (por exemplo, falta de motivação, de confiança e baixas expectativas) e fatores sociais (como a solidão e o isolamento), mais do que o envelhecimento em si (WHO, 2005).

. Em parte, a caracterização do indivíduo como velho é dada quando ele começa a ter **lapsos de memória, dificuldade de aprendizado e falhas de atenção, orientação e concentração, comparativamente com suas capacidades cognitivas anteriores E PERSONALIDADE.**

XIV - FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL, INTERESSE PÚBLICO, BEM COMUM

FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL, INTERESSE PÚBLICO,

Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos. E feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos

observados, e Tb coletados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

✓ Estes comprometimentos, distúrbios MÉDICOS E PSICOLÓGICOS /PSIQUICOS DE forma ampla, **em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco**, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte.

✓ O profissional da área de trânsito, além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente, nestes exames se promove a oportunidade do indivíduo ter uma avaliação médica e psicológica (considerando que a população em geral quase nunca busca atendimentos na área médica ou psicológica, porque desconhecem muitas vezes estarem com algum problema). Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica e física em cuidar da prevenção secundária. O intuito é de re - inclusão, quando inapto para a condutor na direção veicular, é melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor. Isto deveria esta no PL, bem como premiar os que não cometem multa paralelamente, permitindo a discriminação de comportamentos.

✓

SIGNIFICA FAZER INTERVENÇÃO

Sem características psicológicas contra indicativas COLOCAM EM RISCO A ELE PRÓPRIO, AOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO E A PRÓPRIA HARMONIA AMBIENTAL.

Assim faz se s necessário **encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.**

Não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve ENCAMINHAMENTO, aconselhamento para os problemas **detectados, diagnosticados no indivíduo** que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocado na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN.

APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afim de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não.

Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do transito. Poderão retornar se não mais identificados.

XV - INDICE DE PROBLEMAS PSIQUICOS, PSICOLOGICOS, MENTAIS

❖ **No Artigo De Rebeca Kritesch** cita que. No Brasil, Cerca **de 5% da população apresenta no período de um ano algum tipo de transtorno mental/psíquico** que demanda atenção medica ou psicológica.

- As características de personalidade, como padrões duradouros de percepção, relação e pensamento acerca do ambiente de si mesmo e de seu relacionamento no ambiente transito, exibidos numa Ampla faixa de contextos sociais e pessoais importantes.
- Os distúrbios físicos e psicológicos podem levar a estas características psicológicas em seus vários graus de normalidade são detectadas através de instrumentos Fidedignos e científicos, de uso exclusivo do psicólogo. Quando as características de personalidade se jovem estão nas estatísticas de morbidade, não nas de acidentes, morrem mais pelas suas características psicológicas de relevar o risco ao dirigir, como visto nas pesquisas de morbidade.
- Tornam- SE inflexíveis e inadaptadas, e causam comportamentos inadaptados, de risco ou não saudáveis (**lembrando que o estudo do comportamento é UM DOS objeto exclusivo da psicologia**), coloca em risco o Sistema Transito. Assim, somente quando as características de personalidade são inflexíveis, inadaptadas e

Causam tanto comprometimento funcional significativo, como este sofrimento subjetivo e perda de limites, que elas constituem o distúrbio de personalidade

❖ **Segundo Resolução do MINISTERIO DA SAUDE 218/1997 de 06/03 /1997. AINDA Respeita os exames de aptidão física e mental e o de avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de realizar avaliações psicológica, seus instrumentos e técnicas e de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa**

❖ Prevista também no **Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério do Trabalho** (PSICOLOGIA DO TRÂNSITO), permite à contribuição de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

❖ **ASSIM SOMOS NO SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO, PERITOS ESPECIALISTAS MÉDICOS E PSICÓLOGOS, por exigência legal, AGIMOS EM NOME DO E PARA O ESTADO**

E

✓ **Atuamos diretamente na avaliação do mesmo candidato, ou seja, agimos em nome do órgão público, substituindo-o,**

✓ **Mesmo que contrariando a pretensão do usuário (e não cliente), que será sempre a de ser aprovado na avaliação**

❖ **CUIDAMOS DO BEM COMUM DA COLETIVIDADE ADMINISTRADA.** Toda atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais

POIS, a finalidade precípua do Estado é a **prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, a **ordem publica segurança e saúde no transito, como no transito aéreo e marítimo, etc.**

O usuário esta sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso.

A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, algumas atividades federais são realizadas, **por delegação** ou em convênio **com a União.**

Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRES

Ainda, **os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário,** são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Peritos especialistas autorizados, que realizam serviços públicos em nome próprio, por sua conta e risco, **mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta**

❖ **Helly Lopes Meirelles**

Ainda, **os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário,** são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento. (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72).

(...) No caso, os agentes delegados e credenciados são peritos especialistas autorizados, **“que realizam serviços públicos em nome próprio, por sua conta e risco, mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta”** (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72).

❖ **FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL**

Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos. É feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados, e Tb coletados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

COLOCAM EM RISCO A ELE PRÓPRIO, AOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO E A PRÓPRIA HARMONIA AMBIENTAL.

De acordo com Andery e Sérgio (PUC-SP) na Análise do Comportamento o objeto de estudo é o comportamento, que para essa abordagem significa compreender a interação do ser humano com o seu ambiente. Entre os tipos de comportamento está o comportamento operante, termo elaborado pelo autor Burrhus Frederic Skinner (1904-1990), o que quer **dizer que todo comportamento produz conseqüências no ambiente, por exemplo, o simples comportamento de um motorista respeitar a faixa de pedestre pode ter como conseqüência receber um muito obrigado do pedestre.**

...O comportamento também é afetado ou controlado por suas conseqüências, ou seja, o tempo todo o modo como as pessoas se comportam em seu cotidiano influenciará de alguma maneira se esse comportamento se repetirá ou não. Quanto ao “ambiente”, para a Análise do Comportamento esse conceito está relacionado às coisas materiais, a interação com as outras pessoas e com si própria e a história de vida de cada um. É importante ressaltar que o conceito de ambiente, para a Análise do Comportamento, vai muito além do seu significado comum. Ambiente, em Análise do Comportamento, refere-se ao mundo físico (as coisas materiais), ao mundo social (interação entre com outras pessoas), à nossa história de vida e à nossa interação com nós mesmos; tudo isso é ambiente para a Análise do Comportamento. (MOREIRA E MEDEIROS, 2007, p. 213), avaliado conforme res. 425/2012, (bem como a tomada de decisão)

O DIRIGIMOS COMO VIVEMOS – CITADO POR LEONARD EVANS,

UM DOS MAIS CONCEITUADOS PSICÓLOGOS DO TRANSITO DO MUNDO.

A avaliação psicológica:

Além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente é a única chance do indivíduo ter uma avaliação psicológica. Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica em cuidar da prevenção secundária.

O Intuito é de reinclusão o condutor na direção veicular, melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do Condutor.

A primeira etapa é **identificar**, ou seja, realizar um levantamento verificando as necessidades, os comportamentos e os processos psicológicos podendo ser feito através de entrevista, observação etc.

A segunda Etapa consiste em **integrar**, ou seja, firmar os dados obtidos na etapa anterior, fazendo uma classificação das descrições.

A terceira etapa é **inferir hipóteses**, realizando uma interpretação. A quarta etapa, **intervir**, que é através das hipóteses formuladas, apontar os resultados obtidos e sugerir uma orientação psicológica ou terapia, ou seja, o tipo de intervenção que melhor seja para o determinado caso

. A última etapa de **monitorar** são todas as etapas e Procedimentos anteriores para redimensionamento de ações erradas.

A nossa intenção é em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos, que é o nosso trabalho. É disto que falamos, é de compromisso social, interesse publico, de saúde pública, que falamos; é de ciência que falamos, é de seres humanos, que necessitam de orientação.

A gratificação vem quando na entrevista devolutiva, no retorno do candidato, quando ele agradece o inapto recebido, que lhe proporcionou mudar sua qualidade de vida, com lágrimas de antiga tristeza que se tornam um sorriso, de agradecimento, pela modificação de comportamento, não só no trânsito, mas na vida.

Através da entrevista devolutiva, como um método de intervenção (F.G Silva & C.G Dagostin).

Segundo Dagostin 2006, A entrevista devolutiva, implica em que o psicólogo investiga algumas informações sobre o candidato e, no mesmo momento, comunica o resultado da avaliação e completa **que no encaminhamento de candidatos para a avaliação Com especialistas**, constatou-se que os participantes, quando percebem a necessidade de complementar ou aprofundar seu diagnóstico ou refutar hipóteses diagnósticas construídas no processo de avaliação das condições psicológicas para dirigir indicam outros profissionais para avaliar o candidato.

Realizando a entrevista devolutiva que não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve aconselhamento psicológico para os problemas detectados, diagnosticados no indivíduo que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocada na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN. APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afim de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não. Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do trânsito. Poderão retornar se não mais identificados.

Estes comprometimentos, distúrbios psicológicos de forma ampla, em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte. Colocam em risco a ele próprio, aos usuários do trânsito e a própria harmonia ambiental. Assim faz se necessário encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, educação e reeducação do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.

Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002 --Significa fazer intervenção Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos 'e feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

A intervenção em outros países tem um suporte de políticas públicas o que não é uma realidade no nosso País: Citando Kroj (1995): ao descrever as atividades dos psicólogos do trânsito da Alemanha nos centros de assessoramento e reabilitação de condutor, revela que são realizados atendimentos individuais ou em grupo em psicoterapia de condutores principiantes que apresentam comportamentos de risco no dirigir.

A intervenção segundo Rozestraten (2000) obteve, no 37º Congresso de Psicologia de Trânsito de Braunschweig na Alemanha, em 1998, informações sobre algumas inovações que vêm ocorrendo em Psicologia na nossa área:

- Psicoterapias, a essas pessoas, com objetivos específicos para cada caso e direcionada a condutores estressados e agressivos,
- Serviços de saúde mental gratuitos quando há e outros serviços como AAA
- Recuperação do inapto - há estudo no DETRAN/SP
- "Educação que integre conceitos emancipatórios de educação e cidadania, para que seus efeitos possam congregam valores que priorizem a vida humana".

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manuais de testes com fidedignidade e somos parte da ciência psicologia, somos psicólogos.

Faz-se necessário retirar temporariamente indivíduos da direção veicular, que adquiriram no período sem avaliação, algum comprometimento psicológico e encaminhá-los para que possam, caso sanada a causa, retornarem para a condução veicular

Além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente e a única chance do indivíduo ter uma avaliação psicológica. Neste sentido Contribui para a função da avaliação psicológica em cuidar da prevenção secundária.

O intuito é de reinclusão o condutor na direção veicular, melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor.

DEFINIÇÃO CFP: A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica

PARA COMPORTAMENTO: Conjunto de reações de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio. No caso do ambiente do trânsito, por meio da entrevista e situações hipotéticas deverão ser aferidos comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação viso e áudio-motora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, TOMAR DECISÃO, sejam eles individuais ou coletivos.

Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade.

Os resultados **dos itens supracitados devem ser compatíveis com as exigências para condutores remunerados e não remunerados**

-Transcrito pelo CTB =movimentação e mobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

E definindo estas funções da definição do Trânsito, **um ato, um comportamento** De motoristas e pedestres (usuários). **Atos-relacionados com a segurança.**

Portanto Trânsito diz respeito a Atos, comportamentos e continua garantir a obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidentes.

Portanto, Trânsito diz respeito e implica em:

1-COMPORTAMENTO “atos”.

2-ATITUDE “obediência e normas”.

3-SEGURANÇA.

4-LIVRE CIRCULAÇÃO (Tráfego).

5-EVITAR ACIDENTES.

Toda a literatura e pesquisa que embasam os aspectos científicos psicologias de Trânsito, diz respeito a usuários, comportamento.

-Prevenção de acidentes terrestres etc., mais avaliação psíquica

Assim faz-se necessário **encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.**

Não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve **ENCAMINHAMENTO, aconselhamento para os problemas detectados, diagnosticados no indivíduo** que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocado na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN.

APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afim de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não.

Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do trânsito. Poderão retornar se não mais identificados.

✓ Estes comprometimentos, distúrbios MÉDICOS E PSICOLÓGICOS /PSIQUICOS DE forma ampla, **em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco**, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte.

✓ O profissional da área de trânsito, além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente, nestes exames se promove a oportunidade do indivíduo ter uma avaliação médica e psicológica (considerando que a população em geral quase nunca busca atendimentos na área médica ou psicológica, porque desconhecem muitas vezes estarem com algum problema). Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica e física em cuidar da prevenção secundária. O

intuito é de re - inclusão, quando inapto para a condutor na direção veicular, é melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor. Isto deveria esta no PL, bem como premiar os que não cometem multa paralelamente, permitindo a discriminação de comportamentos.

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manuais de testes com fidedignidade e somos parte da ciência psicologia, Resolução 425/2012 do CONTRAN e 07/2009 do CFP, somos psicólogos, com leis próprias, direito a diagnostico e resultados eliminatórios, profissionais da saúde com isonomia com os médicos.

Faz-se necessário retirar temporariamente indivíduos da direção veicular, seja nas habilitações dos artigos 143a 148 ou em renovações da CNH, para os que adquiriram no período sem avaliação, algum comprometimento psicológico, com a orientação para estes comprometimentos e encaminhá-los para que possam, caso sanada a causa, retornarem para a condução veicular

Neste contexto, o projeto que ora é apresentado, congrega as expectativas de todos os psicólogos irmanados com a população brasileira, visando à paz, a saúde e a segurança no trânsito, podendo, efetivamente, contribuir para a construção de uma nação cidadã, dentro do mesmo espírito norteador do Código de Trânsito Brasileiro, tem o projeto à finalidade primordial de prevenir acidentes e mortes, preservando a saúde, a segurança e a vida.

DAR A NOSSA PARTE DE CONTRINUIÇÃO PARA SOMAR TODOS OS ESFORÇOS no contínuo estudo na área de atuação Preventiva dos psicólogos de trânsito, através da avaliação psicológica, procurando aqui oferecer sugestões fundamentos que permitam a sua aprovação.

Por meio da avaliação psicológica e dentro dos parâmetros de sua definição e da ética, propõe assim que seja regulamentada apropriadamente a sua atuação e contribuição à prevenção: tanto na avaliação psicológica para habilitação de todos os candidatos a CNH dos artigos da lei 9503/1997 de 143 a 148, bem como para a avaliação periódica na renovação de todas as categorias, não só pelo médico, mas uma avaliação medica e uma psicológica, como partes integrantes indeclináveis do artigo 140 da lei 9503/1997.

Bem como a necessidade de **avaliação medica e psicológica no caso de penalidades aqui elevadas, para que retorne com condições físicas e psicológicas /psíquicas, como elencado na CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA, que exige os exames físicos e os psíquicos (psicológicos) em 8 de novembro de 1968 e em seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981, do qual o Brasil e signatário.**

Neste contexto, o projeto que ora é apresentado, precisa congrega as expectativas de todos os psicólogos irmanados com a população brasileira, visando à paz, a saúde e a segurança no trânsito, podendo, efetivamente, contribuir para a construção de uma nação cidadã.

EXPLICA AS CAUSAS CITADAS EM ESTATÍSTICAS, QUE SÃO TOMADA DE DECISÃO.

KAISER DÁ IMPORTÂNCIA ESPECIAL À TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO, - ENTENDENDO para ANALISAR PESQUISAS

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. (1993) concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT** e esta associação esteve mediada pela maior velocidade na direção. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade. Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexo de um traço mais geral de impaciência, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade

(French et al. (1993) observam que os fatos res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al 1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente com atenção e destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as consequências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às consequências futuras, ou pequena procura sistemática de informação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS 2 CONTROLES é necessário o **controle institucional/ regras, leis** e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO

Explica as causas citadas em estatísticas, que são tomada de decisão.

(Psicol. pesqui. transito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem-se verificar quatro condições e cinco fases sequenciais.

As condições básicas são: 1) a presença de um estímulo perceptível, proveniente do ambiente físico, social ou normativo; 2) um organismo sadio em condições de perceber, avaliar, interpretar, decidir e reagir adequadamente; 3) uma aprendizagem sólida das operações fundamentais; 4) estar motivado para perceber e agir. Satisfeitas as condições e dentro das situações ambientais podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES**: nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação-res. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo. (personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res Contran 425/2012).

4. **NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA**, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação.

(Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. TRAÇOS DE PERSONALIDADE: Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na **ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO**. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Parte de nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, “*in verbis*”, a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980.

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

- **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: psíquico equivale à mental)

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

Para entendimento desta emenda deve-se destacar dois pontos importantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que são fundamentais para a discussão nesse texto:

1. O cumprimento real dos requisitos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

.a todos os que ocupam as vias do país. **Extrema importância, devido ao grau de periculosidade que oferecem às pessoas e, também, aos prejuízos trazidos**

Aponto como exemplo o artigo 7º do CTB, que indica os ÓRGÃOS e ENTIDADES que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Apesar de, freqüentemente, tais palavras serem usadas como equivalentes, a doutrina de Direito Administrativo costuma nominar ÓRGÃOS os componentes da Administração pública direta, criados por meio da desconcentração do Poder Executivo, enquanto intitula ENTIDADES aquelas criadas pela descentralização administrativa, que dá origem à Administração pública indireta.

E porque está escrito, na Lei Nº 4.657/1942, a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que: “*ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece*”.

2-o objetivo principal do Código de Trânsito é, desde o início, garantir mais segurança, que se traduz no “ato / comportamento e... a impedir o **comportamento** infracional e de risco a vida e garantir-lhe a sua própria segurança e saúde

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente

(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês.

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴. Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA**, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão** de **responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação

do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

A IMPORTÂNCIA DA TOMADA DE DECISÃO PSICOLÓGICA MEDIADA PELA COGNIÇÃO, PERSONALIDADE, EMOÇÕES

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(Em R\$ de dez./2014)

Componentes de custos associados às pessoas	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (media de valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês.

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴.

Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos (COGNIÇÃO QUE É AVALIADA PELO PSICOLOGO): a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão** de responder a estas mudanças.

Fatores que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (COGNIÇÃO PSÍQUICA) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro,

Uma questão de custo beneficia - exame de avaliação psicológica é em media R\$100, 00 em 5 anos, ou seja, 20,00 por ano , 1,66 por mês

O acidente mais leve para uma pessoa

Componentes de custos associados às pessoas:

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94

É de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

(French et al. (1993) observam que o fato res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al 1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as consequências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às consequências futuras, ou pequenas procura sistemática de informação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS CONTROLES: autocontrole e o social é necessário o **controle institucional/ regras, leis** e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no trânsito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, “sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como consequência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. “De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO

(Psicol. pesqui. trânsito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem-se verificar quatro condições e cinco fases seqüenciais.

As condições básicas são: 1) a presença de um estímulo perceptível, proveniente do ambiente físico, social ou normativo; 2) um organismo sadio em condições de perceber, avaliar, interpretar, decidir e reagir adequadamente; 3) uma aprendizagem sólida das operações fundamentais; 4) estar motivado para perceber e agir. Satisfeitas as condições e dentro das situações ambientais podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES:** nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação – res. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo.

(personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res. Contran 425/2012).

4. NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação.

(Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. TRAÇOS DE PERSONALIDADE: Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Parte de nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "*in verbis*", a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980.

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

▮ **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: **psíquico equivale à mental**)

-

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

Para tal cita-se no Anexo I, - **AS HABILIDADES MÍNIMAS DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS**

AUTOMOTORES, feito pelo no empenho dos órgãos representativos da união e da categoria, em buscar o aperfeiçoamento do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Federal de Psicologia. Ainda, através de Resoluções e empenho do SATEPSI (Sistema que avalia as técnicas psicológicas exigindo a reavaliação dos testes psicológicos com pesquisas e estudos normativos a fim de torná-los favoráveis à aplicação em clientela específicas, como é o caso dos testes psicológicos empregados na área do trânsito).

. A nossa intenção é dar a contribuição da PSICOLOGIA em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos para poder um dia retornar ao trânsito, sanadas as dificuldades, que é o nosso trabalho. É disto que falamos, é de compromisso social, interesse público, de saúde pública, que falamos; é de ciência que falamos, é de seres humanos, que necessitam de orientação-"Cartilha de avaliação psicológica"... Haja vista que não é possível avaliar todos esses itens por meio de um instrumento apenas, a fim de garantir uma avaliação psicológica com qualidade técnica e ética, sendo necessário, além dos testes psicológicos, a realização de entrevista qualitativa e a observação e intervenção o psicólogo deverá embasar-se, em sua prática, nos Princípios Fundamentais, elencados no

Código de Ética, nas resoluções que tratam dos testes e técnicas de avaliação e prestar serviços psicológicos de qualidade, sendo-lhe vedado, conforme Art. 2º, alínea g, "emitir documentos sem fundamentação e qualidade técnico-científica". (CFP 2011)

"Cabe ao profissional investigar quais são os procedimentos, os meios e as técnicas mais adequados para o contexto de seu trabalho, uma vez que o CFP defende a autonomia profissional das (os) psicólogas (os) quanto à escolha dos testes, desde que aprovados cientificamente." (CFP 2011).

Para a interpretação OBJETIVA dos resultados dos testes aplicados no contexto do trânsito, recomenda-se que sejam utilizadas as normas específicas e/ou gerais dos instrumentos e seus manuais, e que sejam seguidas as orientações previstas nesses respectivos manuais para a análise dos dados encontrados.

Na justificação, **estatísticas** reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores físicos e psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Quanto à extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores, inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito **é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir**. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir **sem riscos para a própria segurança e de terceiros**. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente

considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito.

KAISER DÁ IMPORTÂNCIA ESPECIAL À TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO, - ENTENDENDO para ANALISAR PESQUISAS

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente

(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês).

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴. Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA**, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão de responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade**. Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (media de valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês).

É de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de**

meticulosidade. Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

(French et al. (1993) observam que o fato res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente com atenção e destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as consequências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às consequências futuras, ou pequenas procura sistemática de in formação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS CONTROLES: autocontrole e o social é necessário o **controle institucional/ regras, leis** e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no transito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, “sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como consequência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. “De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO

(Psicol. pesqui. transito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES:** nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação –r es. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo. (personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res. Contran 425/2012).

4. **NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA**, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação.

(Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados,

sejam eles individuais ou coletivos. TRAÇOS DE PERSONALIDADE: Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na **ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO**. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Voltamos ao nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "*in verbis*", a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980: **Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.**

□ **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: **psíquico equivale à mental**)

-

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

- Assim,

Portanto, considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. Ainda, os exames prestados ao estado **por especialistas peritos médicos e psicólogos, por norma, presta serviços técnicos** profissionais especializados, no consenso doutrinário, e são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental, a diminuição de acidentes mostra-se então decorrente das várias áreas que contribuem entre elas a de saúde, incluindo os exames médicos e psicológicos os exames físicos **E PSÍQUICOS** na habilitação dos condutores de veículos automotores, poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

„Hoje no Brasil 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentados de trânsito. Com as sugestões que fazem o PL, várias pessoas que poderiam estar nas UTIs por questões que não podem evitar, ou seja, que não são acidentados de trânsito vão deixar de estar. É uma legislação que, deliberadamente, adotou medidas que comprovadamente levam a um maior número de acidentes no trânsito com maior número de mortes e lesões. E isso é um custo monumental para a saúde. Veja mais em [HTTPS://noticias. uol.com. BR/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm? cmpid=copiaecola](https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola)

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental OS EXAMES FÍSICOS E PSÍQUICOS na habilitação dos condutores de veículos automotores, que poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

„Entre 2010 e 2017, o Brasil reduziu em 17,4% o número de mortes por acidentes de trânsito, passando de 42.844 para 35.374. Nas capitais que mais se engajaram no Programa, houve redução superior a 40%, tais como: Aracaju, com redução de 55,8%; Porto Velho (52,0%); São Paulo (46,7); Belo Horizonte (44,7); Salvador (42,7%) e Maceió (41,9%). Brasil muito atrás de países como Argentina

(24,3), Uruguai (19,6), Estados Unidos (14,2) ou Portugal (11,7), sem citarmos os índices dos países que se caracterizam pela liderança na segurança do trânsito, como é o caso de muitas nações européias.

Evidentemente é a somatória de diversos fatores,

1-da saúde, pois quem conduz é o homem, sua saúde física e psíquica, sua tomada de decisão, subconsciência Psíquica

2- da educação para o trânsito,

3-com índice bem menor nas estatísticas:

- a) A qualidade das vias públicas e da sinalização de trânsito,
- b) Do estado de conservação da frota e da presença de itens de segurança nos veículos, etc.

Mas, é inegável que a saúde física e mental/psicológica dos condutores é um dos fatores a serem considerados e que uma piora nesse fator irá resultar automaticamente numa piora do índice geral de mortalidade, ceteris paribus. Isso significa que o Brasil possui como desafio adotar políticas públicas que contribuam Para alcançar níveis de segurança no trânsito mais próximos dos países que estão à nossa frente nessa área. É um absurdo que um país que não tem muito do que se orgulhar nos índices de segurança viária decida por reduzir a fiscalização da saúde física e mental dos seus condutores em prol de objetivos de “desburocratização” e de “redução de custos” - ainda mais em consideração ao custo muito elevado que o alto índice de acidentes de trânsito representa ao SUS, ao sistema de saúde complementar e à economia do país como um todo.

AValiação Psicológica Para o Trânsito Das Habilidades Mínimas

DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Hoje para aumenta nossa contribuição somos todos os **Psicólogos Especialistas** na área em Transito e Peritos (Resoluções CONTRAN e CFP

DO CONCEITO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica.

A avaliação psicológica é uma função privativa do psicólogo e, como tal, se encontra definida na Lei N.º 4.119 de 27/08/62 (alínea "a", do parágrafo 1º do artigo 13).

Em especial:

- **Rozestraten, Reinier Johannes Antonius**, nas formulações de especialistas nessa área de diversos países da Europa, America Latina, dos E.U.A. e do Brasil. Trata das principais metodologias usadas referindo-se também às fases psicogenéticas do comportamento e às etapas da análise da tarefa como propostas por Sperandio. (Apresentam-se considerações sobre o trânsito como tratado no Código de Trânsito Brasileiro e as características ergonômicas específicas do trabalho no Trânsito), **pesquisas que embasam a Resolução 425I2012 do CONTRAN e Resolução 07I2009 do CFP e alterações.**

DAS HABILIDADES MÍNIMAS DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Toda avaliação será realizada visando o reconhecimento da real capacidade do candidato/condutor, **AS QUALIDADES PSÍQUICAS NECESSÁRIAS E para ACHAR-SE EM ESTADO MENTAL PARA DIRIGIR:** nos itens abaixo propostos visando à avaliação psicológica como **processo psicológico técnico e científico: AVALIA:**

1- **COMPORTAMENTOS SEGUROS E ASSERTIVOS COMO UM CONJUNTO DE REAÇÕES** de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio no trânsito sejam eles individuais ou coletivos

2- **CARACTERÍSTICAS PSICOLÓGICAS DE PERSONALIDADE** contra indicativas para a condução veicular, avaliando o Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade, outras

E SOCIALIZAÇÃO: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requer cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação

3- **AUSÊNCIA DE TRAÇOS PSICOPATOLÓGICOS** não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros.

4-AS FUNÇÕES COGNITIVAS que podem influenciar na **gênese** do comportamento seguro e de risco (fases: **Informação: Processamento** de Informação; **Tomada de Decisão** identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão quais os julgamentos; a atitudes seguras no trânsito de situar-se no tempo e espaço; e avaliar a realidade escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta; **Comportamento** (e seu **feed back**)

5-SEQÜELAS DE CAUSAS EXÓGENAS de USO E ABUSO DE ALCCOL E SUBSTANCIA PSICOATIVAS, PROBLEMAS NEUROLÓGICOS, PORTADORES DE DEFICIÊNCIAS E NECESSIDADES ESPECIAIS, OU SEJA, as SEQUELAS COGNITIVAS, PSICOMOTORAS E PSÍQUICAS /MENTAIS e outras

Base: Justificação com pesquisas de acidentes e autores nacionais e internacionais

1-

Envolve fatores como (vide CARACTERÍSTICAS avaliadas:

- **Percepção:** Detecção, **discriminação** e identificação;
- **Processamento**
- **Tomada de decisão e comportamento**
- **Atenção concentrada e dividida**, segundo **Rozestraten** a atenção do condutor de trânsito deve oscilar entre uma atenção difusa e dentro deste campo tem que ter uma atenção concentrada (outras nomenclaturas: seletiva, difusa);
- **Inteligência:** **capacidade de resolver problemas novos**, relacionar idéias, induzir conceitos e compreender implicações.
- **Memória;**
- **Tempo de reação;**
- **Orientação espacial** e avaliação de distância: capacidade de situar-se no tempo, no espaço ou situação reconhecendo e avaliando os diferentes espaços e velocidades;
- **Conhecimento cognitivo:** capacidade de aprender, memorizar e respeitar as leis e as regras de circulação e de segurança no trânsito
- **Personalidade e emoção**
- **Ausência de patologias**

INDICE

1-OFICIO COMISSÃO ESPECIAL DO PL 3267 DE 2019 , EXMO SENHOR RELATOR,, EXMOS CONSULTORES, MEMBROS DA COMISSÃO ESPECIAL

2- ALGUNS CONSIDERANDOS E DEFESA DA EXTENSÃO DA RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/MENTAL PARA TODOS OS CONDUTORES (RENOVAÇÃO) E CANDIDATOS À HABILITAÇÃO (HABILITAÇÃO NO ARTIGO143), EM TODAS AS CATEGORIAS

3- PROPOSTA PARA INCLUSÃO

PROPOSTA:

➤ ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019

ART. 147:...

I – EXAMES DE SAÚDE: DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA REALIZADOS POR MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS ESPECIALISTAS CREDENCIADOS;

II –TEÓRICO/ ESCRITO - CFC A;

III – DE DIREÇÃO VEICULAR, REALIZADO NA VIA PÚBLICA, EM VEÍCULO DA CATEGORIA PARA A QUAL ESTIVER HABILITANDO- SE. CFC

§ 2º(JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O EXAME DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, A SEREM REALIZADOS NO LOCAL DE RESIDÊNCIA OU DOMICÍLIO DO EXAMINADO, SERÃO PRELIMINARES E RENOVÁVEIS COM A SEGUINTE PERIODICIDADE:

4- REGRAS , LEI , NORMAS , JURISPRUDENCIA , ASPECTOS DOUTRINARIOS EOUTROS

5- CUSTOS AO INSS E VALOR DO EXAME

6- COMPROMISSO SOCIAL,INTERESSE E BEMPUBLICO, SIGNIFICA FAZER INTERVENÇÃO

7- NA AREA DASAÚDE. MAIS SOBRE SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA –

8- TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO, - ENTENDENDO PARA ANALISAR PESQUISAS

9-AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PARA O TRÂNSITO DAS HABILIDADES MÍNIMAS

10- SEI E DOCS DO GOVERNO

11- JUSTIFICAÇÃO -OUTROS ASPECTOS JURIDICOS IMPORTANTES

12- DEFESA DA DIVISÃO EQUITATIVA – EXISTE DESDE 1971

1-OFICIO COMISSÃO ESPECIAL DO PL 3267 DE 2019 , EXMO SENHOR RELATOR,, EXMOS CONSULTORES,

2- ALGUNS CONSIDERANDOS E DEFESA DA EXTENSÃO DA RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/MENTAL PARA TODOS OS CONDUTORES (RENOVAÇÃO) E CANDIDATOS À HABILITAÇÃO (HABILITAÇÃO NO ARTIGO143), EM TODAS AS CATEGORIAS

3- PROPOSTA PARA INCLUSÃO

PROPOSTA:

➤ ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019

ART. 147:...

I – EXAMES DE SAÚDE: DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA REALIZADOS POR MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS ESPECIALISTAS CREDENCIADOS;

II –TEÓRICO/ ESCRITO - CFC A;

III – DE DIREÇÃO VEICULAR, REALIZADO NA VIA PÚBLICA, EM VEÍCULO DA CATEGORIA PARA A QUAL ESTIVER HABILITANDO- SE. CFC

§ 2º(JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O EXAME DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, A SEREM REALIZADOS NO LOCAL DE RESIDÊNCIA OU DOMICÍLIO DO EXAMINADO, SERÃO PRELIMINARES E RENOVÁVEIS COM A SEGUINTE PERIODICIDADE:

4- REGRAS , LEI , NORMAS , JURISPRUDENCIA , ASPECTOS DOUTRINARIOS EOUTROS

5- CUSTOS AO INSS E VALOR DO EXAME

6- COMPROMISSO SOCIAL,INTERESSE E BEMPUBLICO, SIGNIFICA FAZER INTERVENÇÃO

7- NA AREA DASAÚDE. MAIS SOBRE SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA –

8- TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO, - ENTENDENDO PARA ANALISAR PESQUISAS

9-AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PARA O TRÂNSITO DAS HABILIDADES MÍNIMAS

FENACTRAN BRASIL – AMPETRA - AMDESP –
 Contato: TELEFONE (19) 988790145, E MAIL fepatsp@terra.com.br

COMISSÃO ESPECIAL do PL 3267 DE 2019
EXMO SENHOR RELATOR,
EXMOS CONSULTORES,
EXMOS SENHORES MEMBROS DA COMISSÃO ESPECIAL

Agradecemos vosso empenho, lisura e justeza ao analisar as propostas do PL 3267 de 2019.

A intenção e esforço foi e é empreendido esta realmente em colaborar na implementação da segurança viária, dos usuários do trânsito, enviando subsídios em sendo ambos os exames PSICOLOGICO E MEDICO essenciais para esta segurança, **precisamos conhecer vossas dúvidas, a fim de poder ajudar nestas demandas com outros estudos**, que embasem nosso pedido, a serem realizados em prol da Segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para **prevenção de mortes e acidentes, na qualidade das perícias e para um trabalho com condições de dignidade, ética, lisura, isenção e equilíbrio.**

Proposta atual ;

Apresentamos subsídios e alguns considerandos, defesa e pedimos a inclusão da renovação periódica dos Exames de Aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo 143 e complementares), em todas as categorias

A nossa intenção é dar a contribuição da PSICOLOGIA em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos para poder um dia retornar ao trânsito, sanadas as dificuldades, que é o nosso trabalho. E disto que falamos, e de compromisso social, interesse público, de saúde pública, que falamos; e de ciência que falamos, e de seres Humanos, que necessitam de orientação.

OBS: DEVE CONTAR POR ISONOMIA NA JURISPRUDENCIA, NORMAS, RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS 2 EXAME DE SAÚDE: DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E O DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA/MENTAL/ PSÍQUICA, em isonomia.

Embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com a saúde física e mental para dirigir. E com destaque especial a deterioração da saúde mental (PSÍQUICA) do povo brasileiro, sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS

A PRÓPRIA JUSTIFICAÇÃO DO PL CITA QUE: "Compete a União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS," (como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAÚDE NO TRÂNSITO)

A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc., devendo haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Está sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se à responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, no caso os exames necessários para a CNH.

A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, a qual sofre intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades

e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública, pois somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.

A contratação direta de "serviços técnicos enumerados no: Art. "13 [20] da Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação".

Hely Lopes Meirelles, ao discorrer sobre a matéria, explica:

"Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional – exigida para os serviços técnicos profissionais em geral -, aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento. Bem por isso, Celso Antônio considera-os singulares, posto que marcados por características individualizadoras, que os distinguem dos oferecidos por outros profissionais do mesmo ramo [21]."

No caso somos especialistas

Como é de conhecido de todos, o exame do DETRAN é um ato permissionário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo (defesa jurídica no Anexo pelo índice) em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional, ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário. **São vitais ao cumprimento de responsabilidades** como permissionários peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, os quais se sujeitam a várias exigências legais e formais, procedimento regulamentares, necessitando ser perenes e cumpridas.

Ainda, os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Os critérios de controle e fiscalização do exercício profissional dos médicos e psicólogos para manter a qualidade dos exames e a dignidade do profissional com condições para atendimento, bases éticas, de isenção da perícia e subsistência da perícia, sem ônus ao Estado, e para que ocorra o equilíbrio econômico financeiro, pela transparência das regras de credenciamento; aos profissionais envolvidos, pela preservação do conteúdo econômico e da garantia de sobrevivência econômica

É ao mesmo tempo instrumento de paz social, segurança e saúde, **pois garante instrumento de controle ao Estado, para despesas evitáveis decorrentes de acidentes, mortes e seqüelas, ao Estado. Instituições e à coletividade**. E matéria de interesse público e o estado deve zelar pelas condições de seu trabalho e situações que podem colocar em risco o periciado, o coletivo, o equilíbrio e transparência dessas perícias

✓ ...: não se vislumbra óbice quanto à constitucionalidade da medida proposta. No..... À juridicidade, o projeto corretamente altera o Código de Trânsito Brasileiro 1–Quanto à extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores, inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiros. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito; 2– a redação proposta para o caput do art. 148, efetivamente, apenas retira a possibilidade de que o exame de noções de primeiros socorros possa ser aplicado por entidades públicas ou privadas credenciadas. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional,... caput do art. 48 da CF, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF). 3... Note-se,... a lei ordinária revela-se o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

✓ **É PRECISO RESSALTAR A IMPORTÂNCIA DO TRABALHO REALIZADO NESTAS ENTIDADES**, que tem a competência para verificar se a pessoa que pretende dirigir um veículo automotor tem aptidão física e psicológica para tal conforme exige o artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "in verbis"

Seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981, o Brasil é signatário; uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do 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, artigo 8º, Artigo 8, 3, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico

Artigo 8º, Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as **qualidades físicas e psíquicas** necessárias e achar-se em estado **físico e mental para dirigir**. (Grifo: mental = psíquico)

Como cita a autora nacionalmente reconhecida:

"A pesquisadora, Carla Giovana Dagostin (2006), ao falar da avaliação psicológica para a área do trânsito, assegura que os profissionais peritos de trânsito, no exercício da sua atividade, (...) associam responsabilidades técnicas, políticas e sociais e contribuem com a mudança de um dos problemas mais graves do cotidiano dos brasileiros: os acidentes de trânsito. Lembrando que os mesmos, no exercício de sua atividade, sofrem influências da cultura política dos órgãos públicos, da descontinuidade nos projetos e nas decisões sobre as políticas públicas de trânsito, considera necessária a adoção de diretrizes para atuar, comunicar e prestar serviços a usuários. De acordo com ela, as constantes mudanças institucionais nesses órgãos de trânsito refletem diretamente no comportamento profissional, criando dificuldades para efetivar uma mudança significativa na relação com seu trabalho, condicionados pelas contingências do exercício profissional... O projeto de lei ora apresentado tem, portanto, o objetivo de colaborar com um serviço essencial e preventivo, no sentido de evitar a ocorrência dos acidentes de trânsito, uma das principais causas de mortalidade."

Agrademos e temos certeza que serão gerados frutos positivos ao Trânsito e para a segurança do Sistema Nacional de Trânsito, para o que nos propomos a fazer, com eficácia, a nossa parte e vem trazer subsídios, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor **MUTÁVEL AO LONGO PERÍODO**

TEMOS A CERTEZA DE VOSSA JUSTEZA, com base nos dados TÉCNICOS, CIENTÍFICOS, NORMATIVOS, DE PESQUISA, DE ESTATÍSTICAS e outros já enviados e protocolados. Oficialmente **Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando:**

Pedimos:

Diante do exposto parabenizamos o estudo até então , agradecemos , pedimos que seja colocado em pauta e aprovada a extensão da renovação periódica dos exames de aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo) 143, em todas as categorias

FENACTRAN BRASIL – AMPETRA - AMDESP –

ANEXO

ALGUNS CONSIDERANDOS E DEFESA DA EXTENSÃO DA RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/MENTAL PARA TODOS OS CONDUTORES (RENOVAÇÃO) E CANDIDATOS À HABILITAÇÃO (HABILITAÇÃO NO ARTIGO 143), EM TODAS AS CATEGORIAS

Estes são alguns considerandos e defesa da extensão da renovação periódica dos Exames de Aptidão psíquica /psicológica/mental para todos os condutores (renovação) e candidatos à habilitação (habilitação no artigo 143)

– A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, as quais sofrem intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde. A avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa, e permite à contribuição da PSICOLOGIA de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área. Prevista também no Código Brasileiro de OCUPAÇÕES, do Ministério de Trabalho previsto a Psicologia do Trânsito é especificado, bem como o Direito do Psicólogo a realizar o EXAME PSICOLOGICO para motoristas.

Para garantir a qualidade das perícias médicas e psicológicas faz – se necessárias estas regras, pois as avaliações de aptidão física e mental são fases indeclináveis do artigo 140 da lei 9503 de 1997

A avaliação psicológica é imprescindível e fase indeclinável do artigo 140 da Lei 9503/1997 e da CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA, o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados: contribuição do psicólogo é impar e imprescindível

✓ **(Os Artigos 140, 143 do CTB): Art. 140** - Em termos técnicos, assim a habilitação é **realizada através de exames** (, Aptidão Física e Mental e de Avaliação Psicológica, CFC A, CFC B, Teórico, Prático). As habilitações em cada categoria são consideradas processos específicos de nova habilitação (artigos 143 a 148) e irão constar dos DOCUMENTOS, (§3º do art. 269 do CTB), de **licença**, de CNH; **Art. 143** – as habilitações são de A E. Ou seja, habilitar- se em uma categoria deste artigo exige novo processo com todos os exames do artigo 140 do CTB

✓ **CONCEITO DE HABILITAÇÃO**, De acordo com o dicionário Houaiss2 o termo "Habilitação" é o "ato ou efeito de habilitar (-se)" ou "disposição natural ou adquirida; aptidão, capacidade" ou ainda "cabedal de conhecimentos ou atributos que habilitam alguém ao desempenho de uma função; qualificação". Em termos jurídicos habilitação significa "formalidade jurídica a que é necessário satisfazer para adquirir determinado direito ou demonstrar certa capacidade legal" ou "título ou documento que habilita para alguma coisa".

✓ **A CONTRIBUIÇÃO DA PSICOLOGIA, TENDO TRANSITO como questão DE SAUDE PUBLICA** e de extrema relevância para a tomada de decisões, ou seja, a avaliação psicológica serve para prevenir:

- NORONHA e ALCHIERI, (2004, p. 44) PELLINI (2000, p.5): A avaliação psicológica acrescentar a esta atividade universal do ser humano algo de cunho científico, baseadas no método científico..., seguindo os processos legítimos...
- A priori (Pasquali, 2001; Hogan, 2006; Urbina, 2007 Complementando, Urbina (2007, p. 11) trata de um procedimento sistemático para a obtenção de amostras do comportamento relevantes para o funcionamento cognitivo ou afetivo (...). um processo integrado que se utiliza de técnicas adequadas **para diagnosticar** um dado problema,... (Pasquali, 2001).
- Aftanas (1994) corrobora com esta afirmação: parece inconcebível o fato de que as intervenções ocorram sem que se as tenham precedido as avaliações psicológicas, fundamental para uma atuação adequada, como discutem muitos autores em seu estudo,..., que esta deve ser considerada **como uma necessidade primária...** Como instrumento para subsidiar decisões acerca das habilidades, aptidões, comportamentos, potencial, traços de personalidade de indivíduos ou grupos. (Para Hoffmann, 2005, esta envolve o comportamento do condutor: desempenho, atitude, motivação, traços de personalidade, ergonomia cognitiva, cognição: percepção, tipos de atenção, memória, formação de imagens) habilidades –

aptidões, e muitos outros fenômenos. Estas são as características psicológicas necessárias e que influenciam na gênese do comportamento, e o próprio comportamento

TEMOS A CERTEZA DE VOSSA JUSTEZA, com base nos dados TÉCNICOS, CIENTÍFICOS, NORMATIVOS, DE PESQUISA, DE ESTATÍSTICAS e outros já enviados e protocolados. Oficialmente **Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia**, detectando:

(.) habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, tomada de decisão, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, e outros

(...) Portanto, considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, OBEM COMUM, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido.

A avaliação psicológica se faz necessária em todas as habilitações do artigo 143 a 148, bem como as renovações. Devido a mudanças nos condutores durante o tempo de habilitações e nas penalidades para riscos

Conselho Federal Psicologia:

O próprio Conselho Federal e os Regionais solicitaram ao Presidente a habilitação e renovação, além de defender nossa atuação nesses dois campos avaliação para todos em todas as habilitações do artigo 143 a 148 da lei 9503/1997 e **para avaliação psicológica periódica na renovação da CNH para atividade remunerada e não remunerada**, porque estamos fundamentados em técnicas e instrumentos psicológicos utilizados em todos os campos da psicologia, cientificamente fidedignos, apresentados aos Conselhos e ao Governo, demonstrando a importância e contribuição social de nosso trabalho e a sua necessidade. **Ainda cartas de vários países (Espanha, Itália Portugal) e da Dra. Maria Helena Hoffman, Doutora em Avaliação Psicológica para o Trânsito que nos defendeu perante os Conselhos, defesa esta, validada com sua tese transcultural.**

Cabe à psicologia ocupar-se do comportamento humano individual, psicossocial e suas capacidades perceptivas, cognitivas, volitivas e emocionais relacionado ao ambiente natural, físico e social. **Através de uma inter-relação com a ciência, orientar para comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício da cidadania no trânsito na interação homem máquina ambiente.** E a avaliação Psicológica é uma das áreas da Psicologia mais importantes porque permite uma análise detalhada, objetiva e fidedigna da realidade psicológica.

Na avaliação psicológica de trânsito, as investigações dos fenômenos psicológicos, ou seja, das capacidades gerais bem como das específicas do indivíduo, são de suma importância, pois proporcionaram indicadores para a tomada de decisão em relação às condições desse indivíduo em estar em relação às condições desse indivíduo em estar apto ou não para dirigir um veículo. Desse modo, a razão maior desse processo passaria em estar na necessidade de tentar garantir a segurança do condutor e dos demais envolvidos no trânsito **(Conselho Federal Psicologia, 2000)**

A avaliação psicológica dentre os exames exigidos na habilitação no Código de trânsito Brasileiro é o único que dispõe de instrumentos objetivos e quantificados para avaliação dos aspectos psíquicos previstos de avaliação, através de instrumentos fidedignos, científicos aprovados pelo CFP e adequados com normas brasileiras,

. Sem o exame de avaliação psicológica periódica: Sem esta avaliação psicológica, dentro das abrangências legais e técnicas – científicas da avaliação psicológica privativa da psicologia por lei, quem fará esta averiguação de características psicológicas elencadas na resolução 425/2012 do CONTRAN, **para habilitações, renovações e a qualquer tempo quando tiverem as**

punições nos artigos aqui indicados, pois como demonstramos o homem se modifica com as condições externas e passar do tempo, incluindo o da idade, idoso e seus déficits cognitivos, atenção e outros (Idade Psicológica além da cronológica)

Ainda, os exames prestados ao estado **por especialistas peritos médicos e psicólogos, por norma, presta serviços técnicos** profissionais especializados, no consenso doutrinário, e são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental, a diminuição de acidentes mostra-se então decorrente das várias áreas que contribuem entre elas a de saúde, incluindo os exames médicos e psicológicos os exames físicos **E PSÍQUICOS** na habilitação dos condutores de veículos automotores, poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

PEDIDO >:

- ❖ Gostaríamos de ressaltar algumas especificidades de extrema importância que não foram contempladas no texto
- ❖ Solicitamos **QUE SEJAM CONSIDERADAS PARA INCLUIR A RENOVAÇÃO PERIÓDICA DOS EXAMES DE APTIDÃO PSÍQUICA /PSICOLÓGICA/ MENTAL PARA A SAUDE NO TRÂNSITO PARA TODOS OS CONDUCTORES E CANDIDATOS A TODAS AS CATEGORIAS DO ARTIGO 143 DO CTB**
- ❖ , como profissionais da saúde: - **segundo RESOLUÇÃO DO MINISTERIO DA SAUDE 218/1997 DE 06/03 /1997 e demais regras jurisprudência, normas, aspectos doutrinários, literatura, pesquisas, etc.**

Portanto, considera SE que: **os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do transito ate que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as minimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLOGICA e continuem habilitadas a dirigir.**

E com destaque especial à deterioração da saúde física e psíquica/mental/psicológica do povo brasileiro, está sendo que conforme dados da **Organização Pan Americana de Saúde - OPAS** constantes do relatório:

“A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em doenças físicas transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”

Proposta:

➤ **ARTIGO 147: PROPOSTA PARA PL SUBSTITUTIVO 3267 DE 2019**

Art. 147:...

I – exames de saúde: de aptidão física e mental e de avaliação psicológica realizados por médicos e psicólogos peritos especialistas credenciados;

II –teórico/ ESCRITO - CFC A;

III – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando- se. CFC

§ 2º(JUNÇÃO DOS PARÁGRAFOS 2 E 3 DO ARTIGO 147 DO CTB)

2º O exame de aptidão física e mental E DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, a serem realizados no local de residência ou domicílio do examinado, serão preliminares e renováveis com a seguinte periodicidade:

- ✓ **ASSIM:** vem prestar as seguintes informações, tanto ao governo, como a população em geral, sempre visando o bem estar e segurança e saúde no trânsito, vida para que se possam evitar maiores números de acidentes no trânsito, em virtude da não atenção ao comportamento do condutor mutável ao longo período

REGRAS

❖ **DAGOSTIN 2006- O PROCESSO DE TRABALHO DOS PSICÓLOGOS PERITOS É CONFIGURADO POR UMA INTERAÇÃO DINÂMICA QUE SE ARTICULA ENTRE DUAS BASES DE REFERÊNCIA.**

(...)

1- A primeira é dada pelas estruturas normativas federais e estaduais, pelos órgãos de trânsito

2- E pelas instituições representativas dos profissionais, como os Conselhos Regionais e Federal de Psicologia.

(...) Essas estruturas e instituições normativas impõem e asseguram a legalidade do exercício profissional do psicólogo perito, prescrevem condutas técnicas, determinam condições de trabalho e valores de remuneração por meio de resoluções, decretos e portarias. (DAGOSTIN 2006)

❖ **O CADERNO DE PSICOLOGIA DO TRANSITO E COMPROMISSO SOCIAL DO CFP 2002**, através de decisões dos Fóruns Estadual e Federal do Sistema Conselho para a Psicologia do Trânsito, demonstra nosso compromisso social na avaliação psicológica presente em vários países e com as áreas que precisariam ser aprovadas para o cumprimento destes. **ELAS INCLUEM AS PROPOSTAS.**

Os profissionais da área são qualificados por obrigatoriedade do CONTRAN, mediante título de especialização, permitindo que tais exames psicológicos possam ser aplicados por entidades privadas credenciadas pelo ORGAO EXECUTIVO DE TRANSITO DA RESPECTIVA UNIDADE FEDERATIVA, por peritos especializados

No exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB,

Que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo 148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

POIS, a finalidade precípua do Estado é a **prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, a **ordem pública segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.** Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRE

Ainda:

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA FAZ PARTE DE EXIGENCIA DE NOSSO ORDENAMWENTO JURIDICO

1-Art. 6º e 196 da Carta Magna Sem dúvida, a alteração proposta possui validade jurídica, possuindo, inclusive, respaldo constitucional prevista no qual atribui o status de direito fundamental para este bem tutelado (**saúde**). Somos também como psicólogo, profissional da saúde.

2-A própria justificação do PL 3267 de 2019 cita que: "Compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas."

Para a renovação periódica dos Exames de Aptidão física e psíquica /psicológica, pois embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com problemas das idades biológica e psicológica dos condutores, suas reais condições de SAÚDE, que não ponham em risco a condução veicular.

3-E com destaque especial à deterioração da saúde física e psíquica/mental/psicológica do povo brasileiro está sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS constantes do relatório:

“A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: “os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em doenças físicas transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,”

4-(Senado Federal-Fonte: Agência Senado).

Nesse aspecto, **a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. ...**

...Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito. Apresenta dados e estatísticos que reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores físicos e psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiro...

...O designado legislativo muito bem argumenta que um dos fatores ensejadores de acidente de trânsito, agressões e homicídios é o comportamento agressivo no trânsito. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto. Velocidades incompatíveis para a via, a ingestão de bebidas alcoólicas e as discussões irracionais resultam, em regra, em agressões físicas e homicídios. Esse comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante.

5-o senador Davi Alcolumbre (DEM-AP)

Lembra que há muitas doenças psicológicas que podem comprometer a ação dos motoristas. Segundo o senador, o estado psicológico de um candidato no exame da primeira habilitação pode não ser o mesmo no momento da renovação. Desse modo, argumenta o autor, esse estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos aqueles que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres. Todos os motoristas estejam ou não no exercício de atividade remunerada, serão submetidos ao exame psicológico para a primeira habilitação e demais renovações. Fonte: Agência Senado

6-no exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB,

Que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo 148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

POIS, a finalidade precípua do Estado é **a prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, **a ordem pública segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.** Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRÁNSITO TERRESTRE

7- QUANTO À EXTENSÃO DA OBRIGATORIEDADE DA RENOVAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA A TODOS CONDUTORES:

É NECESSÁRIA A INCLUSÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA EM TODOS OS PROCESSOS REFERENTES À CNH

Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. *Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.*

E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

Assim: a avaliação psicológica, **também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante**, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o trânsito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos.

A SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA

De acordo com a World Health Organization é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um transtorno comportamental e mental/psíquico/psicológico.

...Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. (ser imputável , artigo 140 do CTB)

...Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos,

. A saúde psíquica, mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível **refletindo no comportamento**. "se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se." (Antônio Damásio *in* O Sentimento de Si, 2000, p. 35).

❖ **Esclarecendo quem somos no sistema nacional de trânsito:** somos peritos especialistas médicos e psicólogos, por exigência legal, agimos em nome do e para o estado e atuamos diretamente na avaliação do mesmo candidato, ou seja, agimos em nome do órgão público, **substituindo-o**, mesmo que contrariando a pretensão do usuário do estado (e não cliente), que será sempre a de ser aprovado na avaliação

❖ A habilitação de condutores de veículos automotores dar-se-á por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal (ARTIGOS 140, 147, 148), sem opção por parte do candidato, portanto, atos decorrentes do poder de polícia, razão pela qual,

Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. *Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.*

E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e, sobretudo, pedestres.

Assim: a avaliação psicológica, **também deve estar com relação isonômica ao exame de aptidão física e mental, inserida a contribuição social que sempre foi e é importante**, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o trânsito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos

QUANTO À EXTENSÃO DA OBRIGATORIEDADE DA RENOVAÇÃO DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA A TODOS CONDUTORES:

1-A HABILITAÇÃO: Inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é analisar se os candidatos a habilitação do artigo 143, pois os motoristas apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer.

✓ **CONCEITO DE HABILITAÇÃO,** De acordo com o dicionário Houaiss² o termo "Habilitação" é o "ato ou efeito de habilitar (-se)" ou "disposição natural ou adquirida; aptidão, capacidade" ou ainda "cabedal de conhecimentos ou atributos que habilitam alguém ao desempenho de uma função; qualificação". Em termos jurídicos habilitação significa "formalidade jurídica a que é necessário satisfazer para adquirir determinado direito ou demonstrar certa capacidade legal" ou "título ou documento que habilita para alguma coisa".

2-RENOVAÇÃO < avaliações periódicas subsequentes a habilitação em cada categoria do artigo 143 do CTB, ara todos os condutores e candidatos à habilitação, conforme categorias do artigo 143 do CTB, Importante e não pode ser uma vez só na vida:

É irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista. E complementa: Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações. Desse modo, este estado deve ser muito bem avaliado, de maneira a garantir a condução segura de todos que fazem uso das vias públicas, como motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

8- NORMAS PARA SUA NECESSIDADE e OBRIGATORIEDADE COMO EXAME DE SAÚDE PSÍQUICA (avaliação psicológica):

I - CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.

I-PREVISTA NO ART. 6º E 196 DA CARTA MAGNA

Sem dúvida, a alteração proposta possui validade jurídica, possuindo, inclusive, respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna a qual atribui o status de direito fundamental para **este bem tutelado (saúde)**. Somos como psicólogo profissional da saúde como o médico (Res. 268 de 1997 do Ministério da Saúde)

Art. 196 DA C.F.

"A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e igualitárias as ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação."

– “Dizem respeito também a saúde as ações que por força do disposto no artigo anterior, se destina a **garantir às pessoas e à coletividade condições de bem estar físico, mental/ PSÍQUICO e social**”. (**ver ordenamento jurídico – Convenção Viária de Viena, abaixo**)

“Dispõe sobre as condições para a **promoção, proteção e recuperação da saúde** a organização e “Funcionamento dos serviços correspondentes e da outras providências”.

Respaldo constitucional prevista no art. 6º e 196 da Carta Magna

II AS PRÓPRIAS JUSTIFICAÇÃO DO PL CITA QUE:

“A própria justificação do PL 3267 de 2019 cita que: ““ Compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial OS QUE IMPLICAM NA PRESERVAÇÃO DE VIDAS,”

(como é o caso da legislação de trânsito. COMO É O CASO DA SAÚDE NO TRÂNSITO)

III - AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA FAZ PARTE DE EXIGÊNCIA DE NOSSO ORDENAMENTO JURÍDICO, PORTANTO, PARTE DO NOSSO ORDENAMENTO JURÍDICO

AS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E PSÍQUICAS DEVEM SIM SER AVALIADAS, POR NORMA LEGAL do artigo já citado acima e Pela a Convenção Viária de Viena, a qual o Brasil é signatário, promulgado o Decreto nº 86714 de 10 de dezembro de 1981,

(...) uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980, Seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981 e promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico Artigo 8º,

A capacidade mental, que na CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA equivale à psíquica, E deverá ser atestada por psicólogo. A palavra mental e PSÍQUICA/psicológica deve ser interpretada nos termos desta.

A CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA, “IN VERBIS” fala DO ARTIGO 147 DO CTB

Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981), que faz parte de nosso ordenamento jurídico

Art. 8. (...) 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas Necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir. (grifo psíquico equivale à mental)

COMPREENDE-SE POR CAPACIDADE MENTAL

COMO: a capacidade física e psíquica /psicológica / mental a serem atestadas por médico (neurologia, cérebro) e psicólogo (FUNCOES MENTAIS/ PSÍQUICAS, COGNICAO, ERGONOMIA COGNITIVA (Reinier Rozenstraten)) respectivamente, devidamente habilitados e credenciados junto aos órgãos de trânsito: capacidade física (**neurológicas**); E psíquica /psicológica / mental (**nível de qualidade de vida cognitiva, consciência, de personalidade em equilíbrio, ou emocional ou a ausência de uma transtorno comportamental e mental.**)

A CAPACIDADE MENTAL DEVERÁ SER ATESTADA no Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981), que faz parte de nosso ordenamento jurídico, pelo psicólogo, Art. 8. (...) 3.

A capacidade mental, assim, pela Res. 218/1998: **alarga esta regra jurídica:** não só por psicólogo como previsto naquela convenção, mas também pelo médico, de modo que o exame de um não exclui, em nenhuma hipótese, o exame do outro, quando citado neste Código de Trânsito Brasileiro.

A saúde de um indivíduo se apresenta como um status temporário e mutável, sendo que os novos prazos estabelecidos de dez anos para a população em geral e de cinco anos para idosos apresenta intervalos muito dilatados para a identificação de doenças que possam reduzir a capacidade de condução de um indivíduo, seja por redução de sua capacidade motora, sensorial, cognitiva ou de sua saúde mental/ psíquica / psicológica, que, muitas vezes, em função da progressividade gradual das doenças crônicas, levam o condutor a não perceber que sua saúde já passou de um patamar minimamente seguro para a condução de um veículo, apresentando risco para ele, para sua família e para a coletividade.

Ante o exposto, sempre que tratarmos da questão da saúde mental para dirigir, ela deverá ser considerada sob este binômio da medicina e da psicologia.

A SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA

World Health Organization. A saúde mental / psíquica é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um transtorno comportamental e mental/psíquico /psicológico. Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. (SER IMPUTAVEL , ARTIGO 140 ,). Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos, ainda de acordo com a **World Health Organization**.

Antônio Damásio-A saúde psíquica, mental representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível refletindo no comportamento. "se há adaptação há equilíbrio, consciência e que a consciência e a emoção não podem separar-se." (**Antônio Damásio** in O Sentimento de Si, 2000, p. 35). Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

Dados estatísticos seguros e unânimes e revisões literárias demonstram que os psicólogos, todos hoje oficialmente especialistas, trabalham com avaliação psicológica dos condutores.

IV CTB

Para entendimento desta emenda deve-se destacar dois pontos importantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que são fundamentais para a discussão nesse texto:

1. O cumprimento real dos requisitos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Artigos 140 a 148 do CTB

Para todos os que ocupam as vias do país é de extrema importância, devido ao grau de periculosidade que oferecem às pessoas e, também, aos prejuízos trazidos

2. **Aponto como exemplo o artigo 7º do CTB,**

Que indica os ÓRGÃOS e ENTIDADES que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Apesar de, freqüentemente, tais palavras serem usadas como equivalentes, a doutrina de Direito Administrativo costuma nominar ÓRGÃOS os componentes da Administração pública direta, criados por meio da desconcentração do Poder Executivo, enquanto intitula ENTIDADES aquelas criadas pela descentralização administrativa, que dá origem à Administração pública indireta.

3. E porque está escrito, na Lei Nº 4.657/1942, a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro,

Código Civil Brasileiro. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.** (Redação dada pela Lei nº12.376, de 2010)

... Art. 3º.

"ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece".



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

Nota SAJ nº 87 / 2019 / SAGEP/SAJ/CC/PR

Interessado: Ministério da Infraestrutura
ISA/EMR nº: 36/2019
Anexo: ---
Assunto: Proposta Projeto de Lei realizando várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro
Processo: 50000.016611/2019-66

Senhor Subchefe,

1. O Ministério da Infraestrutura encaminha proposta de Projeto de Lei destinada a realizar várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro.
2. A competência do Ministério da Infraestrutura para a matéria decorre do art. 35, inciso II, da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, que atribuiu ao Ministério da Infraestrutura a competência sobre política nacional de trânsito.

3. A maioria das alterações já vinha sendo discutida, informalmente, há alguma semanas; contudo, a proposta somente foi recebida formalmente na manhã do dia de hoje. A falta de tempo obrigará que se seja breve nesta manifestação.

- Normas emanando os poderes do CONTRAN de uniformizar a interpretação e os procedimentos quanto à legislação de trânsito;
- Competência para CONTRAN centralizar os assuntos, questões de trânsito;
- Início da exigência de os veículos terem luz de rodagem dupla.

5. A esmagadora maioria das discussões gira em torno de questões de mérito sobre as quais não cabe a esta Subchefia para Assuntos Jurídicos se pronunciar. A adequação técnica da proposta deve ser examinada, além do próprio Ministério da Infraestrutura, pela Subchefia de Ação Governamental.

4. O objetivo principal do Código de Trânsito é, desde o início, garantir mais segurança E SAÚDE, que se traduz no "ato / comportamento e... a impedir o **comportamento** infracional e de risco a vida e garantir-lhe a sua própria segurança e da saúde

5. SEGUNDO RESOLUÇÃO DO MINISTERIO DA SAUDE 218/1997 DE 06/03 /1997

Somos ambos os médicos e psicólogos profissionais da saúde e cuidamos da saúde física e psíquica

6. OUTROS ARTIGOS DA CTB

Artigo 1º do CTB: (...)

§2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

(...)

5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a **preservação da saúde** e do meio-ambiente.

7-ESPECIALMENTE

ARTIGO 140 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;

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

IMPUTÁVEL

❖ O Código Penal em seu artigo 26 afirma IMPUTÁVEL:

“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 uma pessoa possa ser imputada responsabilidade sobre um determinado fato esta precisa que seu **juízo crítico** (entendimento, CONSCIENCIA) 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 atribuído a condição de semi-imputável ou inimputável

Far se a necessária que se avalia o quão recuperado está o DETECTANNTTO DE SUA CONDUTA JULGADA DESVIANTE POR FATORES PSÍQUICOS e se há risco evidente e sendo esta condição essencial para que possa voltar

OU SEJA, A EXISTENCIA DE CONSCIENCIA E INEXISTÊNCIA

DE COMPORTAMENTOS DE RISCO AO TRANSITO:

· A consciência humana é a autoconsciência, a consciência de se ter consciência. "O sentido etimológico da palavra, vem do latim *cum scientia*– ciência acompanhada de outra ciência." (Goas, 1966: 270 cit in Pio Abreu, 2002, p. 71).

❖ **Pio Abreu, 2002** - A consciência tem, pois a ver com a consciência de si e do corpo, que colocam problemas psicopatológicos específicos. Compreendemos que uma perturbação cognitiva, entre elas: da inteligência, memória, percepção, tempo de reação, raciocínio, etc. ou sentimentos, emoções, personalidade pode afetar a consciência em determinado sentido. Mas uma perturbação desta síntese ou de qualquer uma das capacidades gerais da consciência pode afetar o conjunto dos fenômenos mais elementares. Por isso é o estudo particular da consciência se torna relevante do ponto de vista psicopatológico. (Pio Abreu, 2002).

Avaliação psicológica quanto a nível intelectual/ cognição, traços de personalidade e outros dados, indicando a inexistência de patologias (se necessário); Pleno conhecimento de direitos, deveres, hábitos, atitudes e inserida a contribuição social que sempre foi e é importante, com um trabalho que tem base em testes e manual de testes objetivos, com fidedignidade científica e é parte privativa da ciência psicologia, detectando habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e psíquico; e as presença de indicativos de distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos psíquicos, emocionais, personalidade, visa uma intervenção que o campo da saúde mental / psíquica requer, onde temos o trânsito como um problema de Saúde, operando o INSS e ocupando os leitos dos hospitais com gastos altíssimos.

❖ **Conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS** E com destaque especial à deterioração da saúde psíquica/mental do povo brasileiro, sendo que constantes do relatório acima:

"A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: "os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise de pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,".

A avaliação psicológica dentro do contexto e investiga e clarifica situações e fatos conflitos A função da perícia, então, é de ser um exame com o objetivo de fornecer subsídios, especificamente, objetivamente através de técnica e instrumentos científicos para esclarecer os elementos avaliados para dirimir questões cujos aspectos psicológicos sejam relevantes a descrição e a análise dos 'aspectos psicológicos' exigidos pelas resoluções do CONTRAN e CFP, com parecer psicológico como dizendo de forma objetiva no respeito a aspectos subjetivos, afetivos, implícitos, emocionais, internos, comportamentais, cognitivos etc.

❖ **De acordo com PASQUALI (2001: 13,14),** O exame psicológico atualmente realizado se coloca dentro de parâmetros regulamentados. Há, **na avaliação psicológica, procedimentos com regras e situações bem definidas e um código operacional de tal forma que permita a qualquer psicólogo - examinador chegar ao mesmo resultado obtido por outro psicólogo dentro do mesmo período.** Pode se dizer que o fim último dessa ciência é o de ordenar os fatos em leis gerais coerentes, a partir das quais se torne possível a predição. Usa a observação, mas não somente, pois esta se apóia nos métodos experimentais, da ciência, e se utiliza como uma das técnicas, instrumentos científicos, padronizados e objetivos. A primeira etapa é **identificar**, ou seja, realizar um levantamento verificando as necessidades, os comportamentos e os processos psicológicos podendo ser feito através de entrevista, observação etc. A segunda etapa consiste em **integrar**, ou seja, firmar os dados obtidos na etapa anterior, fazendo uma classificação das descrições. A terceira etapa é **inferir hipóteses**, realizando uma interpretação. A quarta etapa, **intervir**, que é através das hipóteses formuladas, apontar os resultados obtidos e sugerir uma orientação psicológica ou terapia, ou seja, o tipo de intervenção que melhor seja para o determinado caso. A última etapa de **monitorar** são todas as etapas e procedimentos anteriores para redimensionamento **de ações erradas.**

❖ **Assim: a avaliação psicológica, também deve estar com relação isonômica ao exame MÉDICO.**

Até porque é irrefutável o fato do candidato à habilitação e o condutor com o decorrer dos anos apresentar, em regra, uma condição mental incluindo não só o cérebro, **mas a mente: consciência, cognição, personalidade e características psicológicas desprovidas de patologias e/ou da carga emocional acumulada de estresse que acompanhará sua trajetória, a partir de então, enquanto perdurar sua condição de motorista.**

Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito.

E complementa:

- ❖ Influenciado por esses fatores momentâneos, o estado psicológico de um candidato no exame em todas as habilitações no seu documento de CNH, pode não ser o mesmo no momento da renovação destas habilitações
- ❖ O artigo 147 deve manter **a isonomia como exames de saúde de médicos e psicólogos, para a renovação periódica** dos Exames de Aptidão física e **TAMBÉM PSÍQUICA /PSICOLÓGICA**, pois embora se possa afirmar que a população possua hoje maior expectativa de vida, esse dado não possui qualquer relação direta com a saúde física e mental / psíquica /psicológica para dirigir.

V - e outras normas da psicologia.

1-AINDA: do art. 13 da Lei 4.119/62 Respeita os exames de aptidão física e mental e o de avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de realizar avaliações psicológica, seus instrumentos e técnicas e de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa

2-Prevista também no Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério do Trabalho (PSICOLOGIA DO TRÂNSITO), permite à contribuição de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

VI - CONSIDERANDO AINDA OS ASPECTOS DOUTRINÁRIOS:

- ❖ O insubstituível **Hely Lopes Meirelles, Hely Lopes Meirelles**, em o "Direito Administrativo Brasileiro", 22ª ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu "Direito Administrativo Brasileiro": sobre o poder de polícia do Estado:

"Atuando a polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, mas e, sobretudo por meio de normas limitadoras e sancionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas.

Como é de conhecido de todos, o exame do DETRAN **é um ato permissionário de perícia de avaliação de responsabilidade do profissional, com caráter administrativo (defesa jurídica no Anexo pelo índice) em nome do e para o DETRAN, o cliente, que recebe oficialmente os resultados de responsabilidade do profissional,** ou seja, não decorre da vontade do particular, mas sim do dever administrativo exercido pelo poder Público, o qual, na defesa dos interesses coletivos, cabe e interessa praticar preservando a perícia e o profissional, sem interferência de terceiros, a qualidade dos exames, as condições dignas de trabalhos e de atendimento ao usuário. **São vitais ao cumprimento de responsabilidades** como permissionários peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, os quais se sujeitam a várias exigências legais e formais, procedimento regulamentares, necessitando ser perenes e cumpridas.

Ainda, **os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário,** são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

AQUI CANDIDATO A CONDUTOR OU CONDUTOR HABILITADO, ESTÁ SUJEITO AO EXAME POR FORÇA DE LEI, A CNH É DO ESTADO E SEUS EXAMES TB (Art. 140, 148)

VII – ISENÇÃO –

Não cabe ao candidato ou condutor optar por fazê-lo ou não, nem escolher o perito que mais lhe convenha. Ele deve sim, submeter-se à vontade legal representada pelo DETRAN, cumprindo um dever condicionante de sua habilitação: ser avaliado por peritos examinadores de trânsito vinculados ao DETRAN NA ÁREA PSÍQUICA. Este dever trata-se, claramente, de um ato decorrente do atributo coercibilidade do poder de Polícia, abaixo explicado e explicitado

VIII -Pareceres do GOVERNO- SAJ E SAG

❖ OFÍCIO SOBRE NOSSAS DEFESAS NA SAJ:

SEI/MTPA - 1453574 –OFÍCIO Nº 113/2019/CGET-DENATRAN/DENATRAN/SNTT - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURASECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITOCOORDENAÇÃO-GERAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO /Brasília, 21 de março de 2019.

(.) Subchefe da SAJ, referente ao envio de subsídios, estudos e pesquisas para fundamentar o prazo de renovação para os exames médicos e psicológicos para o trânsito e oferta para fazer parte dos estudos, caso seja formada uma comissão para tal, indicamos que a correspondência foi direcionada a este Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, considerando que a matéria constantes do expediente diz respeito à atribuição do Ministério da Infraestrutura, pasta à qual o Denatran está vinculado (...). Parabenizamos o esforço e trabalho desenvolvido pela Federação e colocamos a Coordenação Geral de Educação para o Trânsito à sua disposição para mantermos esse canal de colaboração contínua, (...)

0.

❖ PARECER JURÍDICO NOTA SAJ Nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR:

Interessado: Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN). Assunto: Ofício nº 271/2018/SEGOV-SE, do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que encaminha a esta Subchefia a mensagem de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN)

(...) não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, visto que se trata de matéria de competência legislativa privativa da União, qual sejam 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

❖ **APROVADO NO SUBSTITUTIVO DO PL 8085** <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/55a-legislatura/pl-2741-03-alteracao-do-codigo-de-transito/documentos/outros-documentos/2o-relatorio-preliminar-2013-8-11-2017>

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 8085, DE 2014, DO SENADO FEDERAL, QUE "ALTERA A LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, PARA INSTITUIR A OBRIGATORIEDADE DA

PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VIAS PÚBLICAS PARA FINS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES" E SEUS APENSOS PROJETO DE LEI Nº 2.741, DE 2003 E APENSOS SUBSTITUTIVO DO RELATOR

Art. 164. (EQUIVALE AO ARTIGO 147 DO ATUAL CTB)

O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na ordem: seguinte

- I – de aptidão física e mental e de avaliação psicológica; (pedido de junção I e II) escrito

II – de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º 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.

§ 2º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, credenciados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, observados os seguintes critérios e regulamentação do CONTRAN:

- I – médicos e psicólogos deverão ter, no mínimo, dois anos de formados e estar regularmente inscritos no respectivo Conselho Regional;

II – o médico deve ter título de Especialista em Medicina de Tráfego, expedido de acordo com as normas da Associação Médica Brasileira (AMB) e do Conselho Federal de Medicina (CFM), ou capacitação de acordo com o programa aprovado pela Comissão Nacional de Residência Médica (CNRM);

III – o psicólogo deve ter título de Especialista em Psicologia do Trânsito, reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), ou ter concluído com aproveitamento o curso "Capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito". § 3º Os

§ 3º Os exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência

domicílio do examinado, conforme regulamentação do CONTRAN

§ 4º O condutor 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.

A habilitação de condutores de veículos automotores dar-se-á por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, sem opção por parte do candidato, portanto, atos decorrentes do poder de polícia, razão pela qual,

IX - OS EXAMES

ESSES EXAMES SÃO DE RESPONSABILIDADE E COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DO ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO AO QUAL CABE A COMPETÊNCIA DELEGADA DE HABILITAR (ART. 140 do CTB, acima);

ASSIM, os responsáveis pelos exames de aptidão física e mental e de avaliação psicológica / psíquica / mental nas normas realizam um ato de perícia de avaliação com caráter administrativo, ou seja, não decorre de providência Judiciária nem da vontade do particular, mas sim, do dever administrativo do Poder Público, ao qual, na defesa dos interesses coletivos, o bem publico.

Ainda no exercício de sua competência legislativa privativa, a União estabeleceu, no próprio CTB, que o exame de aptidão física e mental e a avaliação psicológica dos candidatos e condutores podem ser realizados por entidades públicas ou privadas

credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados (Artigo 148) e do Distrito Federal, ao credenciar os médicos e psicólogos peritos especialistas responsáveis pela realização desses exames, sempre no âmbito da regulação e fiscalização do órgão executivo do trânsito e de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc., devendo haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, como serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, **no caso os exames necessários para a CNH. (DOCUMENTO DO ESTADO)**

A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária;

De vida e saúde, é que falamos, as quais sofre intervenção de problemas físicos e psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas; acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde.

. O Comportamento (área da psicologia), área da psicologia: Transcrito pelo CTB - Trânsito diz respeito e implica em: COMPORTAMENTO= "atos". Atos-relacionados com a segurança. A ATITUDE "obediência e normas". Portanto Trânsito diz respeito a: Atos, comportamentos que continuam garantir à obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidente.

ASSIM, os responsáveis pelos exames de avaliação psicológica / psíquica / mental nas normas realizam um ato de pericia de avaliação com caráter administrativo, ou seja, não decorre de providência Judiciária nem da vontade do particular, mas sim, do dever administrativo do Poder Público, ao qual, na defesa dos interesses coletivos, o bem público.

❖ **O BEM COMUM DA COLETIVIDADE ADMINISTRADA.**

Toda atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso. A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, algumas atividades federais são realizadas, **por delegação ou em convênio com a União.**

POIS, a finalidade precípua do Estado é **a prestação de serviços à coletividade**, visando a promover o bem-estar geral, a **ordem pública segurança e saúde no trânsito, como no trânsito aéreo e marítimo, etc.**

Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRE

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith1, Jorge Béria2 *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. A legislação de trânsito na área da saúde no trânsito implica assim, em **BEM COMUM, bem estar integral: saúde pública, vida, segurança nacional, bem como o é o trânsito aeroviário, marítimo, etc.,**

Deve haver uma preocupação com a saúde do trânsito em todas as áreas incluindo o terrestre, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. O bem comum da coletividade administrada é toda atividade que deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais. Esta sujeita aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso.

A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, como serviços de competência exclusiva do Estado-membro, e de algumas atividades federais são realizadas, por delegação, no caso os exames necessários para a CNH. A finalidade do trabalho é: avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos, detectando e as características físicas e psíquicas e esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...), podendo atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito, com os devidos encaminhamentos para e, futuramente realizando, a reabilitação necessária; para a vida e saúde, que falamos, as quais sofre intervenção de problemas psíquicos e obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas; **conforme o World Health Organization, que afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, psíquica, social e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas;**

Acidente de trânsito é questão de saúde pública somos profissionais da saúde, conforme: resolução 218/97 de 06/03 de 1997, do Ministério da Saúde. • (A agressividade no trânsito já se tornou um problema social devido à falta de segurança e atinge a todos nós, que fazemos parte de todo esse conjunto.)

NECESSARIO TAMBEM AVALIAR Fatores psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir, tomada de decisão e agir, comportamento (importante essas funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no trânsito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, "sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como consequência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. "De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

X - SOMOS OS SIGNATÁRIOS SÃO PERITOS EXAMINADORES DE TRÂNSITOCREDENCIADOS POR ÓRGÃOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO (DETRAN) HÁ MAIS DE 50 ANOS

É necessário o amparo estatal, que necessitam para desenvolver uma atividade, que é, originalmente, do próprio estado.

o exame e a cnh não decorrem da vontade do particular,(cnh e seus exames) mas sim do dever administrativo exercido pelo poder público,

❖ **CNH NÃO É LEGALMENTE UM DIREITO, NEM DIREITO ADQUIRIDO**

❖ **O Art. 162 - Inciso V, dirigir veículo com a carteira vencida há mais de 30 (trinta) dias resultará em Infração Gravíssima, Recolhimento da mesma, e Retenção do veículo**
Por quê?

❖ **Nos termos do art. 37 da Constituição Federal.** Em que pese à jurisprudência entender que o Direito de dirigir não se traduz em direito adquirido, como se pode depreender dos julgados, **pois a Administração está vinculada ao Princípio da Legalidade,**

❖ **Art. 5º, inc. XXXVI, da CF** - Não há falar em violação do art. 5º, inc. XXXVI, da CF, pois **inexiste direito adquirido à renovação da habilitação, por ser necessário o preenchimento pelo motorista, dos requisitos legais exigidos (ENTRE ELES DECRETO**

❖ Assim, pode se concluir que o direito de dirigir é um direito *iuris tantum*, ou seja, somente adquire esse direito quem está apto dentro (atendendo) das normas estabelecidas pelo DETRAN e pela legislação vigente. Ou seja, todas as normas que obrigam e criam regras para que o condutor sujeite-se a determinado aperfeiçoamento, exame ou outro que vise especializar o condutor são limitadores para o exercício do direito de dirigir, buscando outro fim maior, BEM PÚBLICO, COLETIVO;

XI- CONSIDERANDO AINDA outros ASPECTOS DOUTRINÁRIOS: QUEM SOMOS,

❖ **O insubstituível Hely Lopes Meirelles**, Hely Lopes Meirelles, em o "Direito Administrativo Brasileiro", 22ª ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu "Direito Administrativo Brasileiro": sobre o poder de polícia do Estado:

"Atuando a polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, **mas e, sobretudo por meio de normas limitadoras e sancionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas.** Ed., Ed. Malheiros, São Paulo, 1.997, p. 115, desde a 6ª edição de seu "Direito Administrativo Brasileiro": sobre o poder de polícia do Estado:

Atuando o poder de: "polícia administrativa de maneira preferencialmente preventiva, ela age através de ordens e proibições, **mas e, sobretudo por meio de NORMAS LIMITADORAS E SANCIONADORAS DA CONDUTA DAQUELES QUE UTILIZAM BENS OU EXERCEM ATIVIDADES QUE POSSAM AFETAR A COLETIVIDADE, estabelecendo as denominadas limitações administrativas**

Para tanto, o Poder Público edita leis e os órgãos executivos expedem regulamentos e instruções fixando as condições e requisitos para o exercício das atividades e, após as verificações necessárias é outorgado o respectivo alvará ou licença de autorização ao qual se segue a fiscalização competente". (grifos nossos)

❖ **José Cretella Júnior** ("Curso de Direito Administrativo", Ed. Forense Rio de Janeiro, 6ª edição, 1.981), sobre o mesmo objeto, conclui que o poder de polícia é:

"A faculdade discricionária da Administração de limitar, dentro da lei, as liberdades individuais em prol do interesse coletivo".

(.) Frise-se, ainda, que, em se tratando de poder de polícia administrativo do DETRAN, **não há como deixar de falar de seus atributos, quais seja a discricionariedade, a auto-executoriedade e a coercibilidade** que é a própria **imperatividade dos atos administrativos, o fato destes serem obrigatórios aos seus destinatários.** Diante destas breves explicações, não se pode absolutamente negar que o DETRAN possua todos estes atributos no que diz respeito à realização das perícias de trânsito.

❖ **Conforme trecho do voto do Min". Teori Zavaschi – na época ainda membro daquele tribunal superior – relator do processo cuja posição foi seguida de forma unânime pela Primeira Turma da STJ.** (STJ, Primeira Turma; Ref. Min. Teorizavaschi. RECURSO EM MANDADO DE SEGURANÇA Nº 29.403. MO (2009/0079147-0):

"Cabe ao CONTRAN, portanto, com primazia a função normativa geral no que se refere aos procedimentos de habilitação de condutores, reservados aos órgãos executivos estaduais – os DETRANS a competência executiva do credenciamento de entidades público ou privadas destinadas à aplicação dos exames físico, mentais e psicológicos de habilitação"...) No caso, **os agentes delegados**

e credenciados são particulares autorizados que realizam serviços públicos, por sua conta e risco, mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72)."

...) tem a competência para verificar se a pessoa que pretende dirigir um veículo automotor tem aptidão física e psicológica para tal. Trata-se, portanto, de uma atividade fundamental para a saúde pública, voltada que é para a prevenção primária de acidentes.

❖ Tal como definido por Meirelles (2012).

O exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, enquanto prática científica está atrelada a um procedimento licenciador estatal, podendo-se deduzir que a mencionada licença nada mais é do que um ato de administração da sociedade que cabe ao governo, entidade política que administra um determinado Estado soberanamente, no caso o Estado brasileiro,

Com o apresentado, evidencia-se que a relação da Psicologia e Medicina do Trânsito, em sua prática destinada à avaliação dos condutores de veículos, concerne ao Direito reflete-se no ramo administrativista deste.

❖ A doutrina de Meirelles (2012, p. 40) define como Direito Administrativo

O "conjunto harmônico de princípios jurídicos que regem os órgãos, os agentes e as atividades públicas tendentes a realizar concreta, direta e imediatamente os fins desejados pelo Estado". Mediante tais características e conceituações, pode-se definir como sendo a Psicologia e Medicina do Trânsito um ramo que possui vínculo com o Direito, na esfera do Direito Público brasileiro, contida no âmbito do Direito Administrativo

❖ Apelação nº 0090317-69.2008.8.26.0000,

... "A entidade pública ou privada, que aplica **os exames de aptidão física e mental aos candidatos à habilitação, faz às vezes do órgão estadual de trânsito**".

... -e por isso deve observar a disciplina administrativa que afasta as regras de direito privado em prol da supremacia do interesse público. ... não desbordam do poder normativo atribuído pelo artigo 148 do Código de Trânsito Brasileiro,

... Nem infringem os princípios constitucionais da isonomia, da livre concorrência e moralidade administrativa (arte. 5º, caput, e II, 170, IV, e 37 da CF),

...senão que estabelecem normas assecuratórias do interesse público que informa os exames de avaliação psicológica para obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação."

XII - explicando A TOMADA DE DECISÃO E COMPORTAMENTOS DE RISCO, E SUAS CAUSAS Psíquicas e sua importância

❖ Senado Federal:

"O comportamento agressivo e deseducado pode ser detectado preventivamente mediante exame psicológico. Por mais emocionalmente equilibrado que seja um motorista, pode ele, diante de um quadro de verdadeira pandemia e caos, associado aos outros fatores do seu dia a dia, sucumbir ao estresse, disparando de forma descontrolada seu emocional ao volante. Os. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos os condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito. Apresenta dados e estatísticas que reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir sem riscos para a própria segurança e de terceiro" (Senado Federal).

O designado legislativo muito bem argumenta que um dos fatores ensejadores de acidente de trânsito, agressões e homicídios é o comportamento agressivo no trânsito. O ser humano, por meio de seus atos e comportamentos, estabelece de que forma o trânsito vai acontecer. O Comportamento, área da psicologia: Transcrito pelo CTB - Trânsito diz respeito e implica em: COMPORTAMENTO= "atos". Atos-relacionados com a segurança.

A ATITUDE "obediência e normas". **Portanto Trânsito diz respeito a: Atos, comportamentos** que continua garantir à obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do trânsito, assegurando livre circulação e evitando acidente.

Faz-se necessário: O cumprimento de suas responsabilidades como peritos examinadores do órgão executivo de trânsito, se sujeita a várias exigências e procedimentos regulamentares que resultam em custos elevados e dedicação profissional acentuada, consistente em permanente atualização de conhecimentos, manutenção de equipamentos e instalações apropriadas e exclusivamente dedicadas a esse senhor, administração e outras despesas decorrentes do bom exercício da incumbência

OS PROBLEMAS PSÍQUICOS TRAZEM CUSTOS AO GOVERNO E INSS É UMA RELAÇÃO DE CUSTO BAIXO DO EXAME COM GASTOS ALTÍSSIMOS COM VITIMAS.

Exemplo:

➤ O jovem: É Três vezes mais risco de acidente com jovens abaixo de 25 anos é três vezes maior do que com uma pessoa de 35 anos de idade. A incidência maior de acidentes e de casos com perda total, ou seja, maior gravidade ocorre entre os jovens, principalmente os do sexo masculino. Devido à morbimortalidade nos jovens em relação à maioria da população. A análise das estatísticas mostra este grupo que mais está envolvido em acidentes. O grupo de risco nas estatísticas de morbidade, advindas de acidentes graves, é o adolescente que mais morre, não é ele que faz mais infrações, mas quando comete acidentes, o risco de morte é alto devido a aspectos psicossociais do jovem. Tillmann- Caracteriza os motoristas jovens da seguinte maneira: Impulsividade e ausência de vontade em aceitar responsabilidade; Imaturidade; Existe um desprezo moderado contra os limites psicológicos autocontrole, equilíbrio, que foram colocados na infância; a juventude expressa uma vontade mais de liderar do que ser liderado.

➤ E com destaque especial à deterioração da saúde psíquica/mental do povo brasileiro, sendo que conforme dados da Organização Pan Americana de Saúde - OPAS constantes do relatório "A carga dos transtornos de comportamento e psíquicos / mentais na Região das Américas, 2018: "os transtornos físicos e psíquicos / mentais são responsáveis por mais de um terço do número total de incapacidades nas Américas, com o Brasil se destacando como o pior país do continente em transtornos psicológico-mentais e do comportamento incapacitantes de ansiedade (como crise do pânico ou transtorno de ansiedade social) e como o segundo pior em transtornos incapacitante de depressão,".

PESQUISAS VARIAS MOSTRAM SUA IMPORTÂNCIA:

❖ **Pager, Lajunen, Meados & Xie, 1998 –**

O ato de dirigir está diretamente relacionado às habilidades cognitivas e personalidade (). Conseqüentemente a avaliação psicológica é uma prática imprescindível dos psicólogos e nela se enquadra o fornecimento de informações e dados que permitem uma melhor compreensão do indivíduo, resultando assim em uma intervenção mais apropriada e precisa e objetiva por parte do psicólogo. Os dados que as pesquisas fornecem, de forma geral, indicam esta relação entre as características psicológicas, e ainda entre esta e a inteligência, conhecimento, comportamentos relacionados ao ato de conduzir um veículo automotor (MIs, 1935; Hampel, 1962, Fernandez Seara, 1978; McKenna, Duncan & Brown, 1986; Liu, Guan, Huang & Zhang, 1995; Nijenhuis & Van der Flier, 2000),

❖ **Pasquali (2001, 14) A avaliação psicológica quer acrescentar a esta atividade universal do ser humano algo de cunho científico, por estar baseado no método científico objetivo, em que são mantidas certas características de cientificidade: testes confiáveis e válidos, seguindo os processos legítimos. "2002 Campos:" quando se fala em avaliação psicológica, faz-se referência aos instrumentos formais objetivos.**

❖ Neste sentido: **Aftanas (1994), Witter e David (1996): 'de qualquer forma, parece inconcebível o fato de que as intervenções ocorram sem que as tenham precedido as avaliações, já que ela é fundamental para uma atuação adequada, como discutem muitos autores, dentre eles, Aftanas inclui a avaliação psicológica deve ser considerada como uma necessidade primária (Stradling).**

❖ **Sílvia HT Magalhães¹, Sonia R Loureiro²** 1 Doutora em Saúde Mental. Responsável Técnica. Serviço de Psicologia. Unidade de Emergência. Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto USP. 2 Docente. Departamento de Neurologia, Psiquiatria e Psicologia Médica. Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto - USP CORRESPONDÊNCIA: Dra. Sílvia HT Magalhães. Rua Amália Bissolati Nascimbem, 130 Residencial Royal Park. 14110- 000 - Bonfim Paulista SP- 4

- CONSIDERAÇÕES FINAIS-De um modo geral, os estudos que objetivaram identificar as consequências dos AT na adaptação psicossocial e para a QV dos envolvidos, constatarem o impacto negativo para o funcionamento psicológico das vítimas... Os estudos analisados foram conduzidos em quatro países diferentes

(.) Focalizaram a descrição de um perfil psicológico, buscando identificar características pessoais preditoras do envolvimento em AT os delineamentos adotados nesses estudos se contrapõem às considerações que apontam que o trânsito deve ser considerado como um pro

(.) Tabela II: Principais resultados Identificação das características dos condutores relacionadas ao envolvimento em Acidentes de Trânsito Ao analisar os estudos empíricos recentes identificados por meio de pesquisa sistemática nas bases indexadas:

✓ Constata-se a relevância das variáveis psicossociais enquanto uma medida das consequências dos AT para as vítimas e como um recurso de avaliação das características pessoais dos condutores que podem funcionar como condições de risco favoráveis ao envolvimento com AT.

✓ Na área da saúde o conhecimento de tais dimensões pode instrumentar práticas preventivas e de reabilitação. Destaca-se como relevante que os aspectos psicossociais sejam levados em conta nos programas de reabilitação pós-trauma para as vítimas de AT, dadas as especificidades dessa população

❖ **Pesquisa com condutores:** Segundo Professora Denise Rasia Bosi universidade de Caxias do Sul, centro de ciências humanas e comunicação -Departamento de psicologia --técnicas psicométricas temos: resposta aos três objetivos da pesquisa: verificar se os candidatos à obtenção e renovação da CNH:

OS CONDUTORES HABILITADOS CONSIDERAM A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA IMPORTANTE e, por fim, e é importante que a avaliação psicológica seja realizada periódica para todos.

(...) "puderam ser evidenciadas grandes porcentagens afirmativas em relação às questões: A avaliação psicológica:

✓ É importante foi a que apresentou maiores porcentagens de respostas afirmativas, que tal processo auxiliaria a identificar fatores de risco para diminuir o índice de acidentes,

✓ Seguida pela questão relacionada à avaliação psicológica identificar fatores de risco que poderiam ajudar a diminuir os acidentes de trânsito; e,

✓ Por fim, ficou comprovada a importância de que a avaliação psicológica seja realizada com periodicidade"; e a de Ana Cristina Damian 2008- eficácia na avaliação psicológica para obtenção da CNH como fator de prevenção à violência no trânsito:

"O que concluiu é que,

1-as ferramentas utilizadas na avaliação psicológica são eficazes no que se propõe que é a seleção de candidatos à habilitação. (CNH), na 34ª Circunscrição Regional de Trânsito do Paraná (Município de Toledo)...), referente ao terceiro ano de direção veicular. (...) do total de condutores que obtiveram a permissão, (...) forma positiva, pois apenas 1% dos condutores, em uma avaliação de uma amostra de três meses, perderam o direito de dirigir.

2-Portanto considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica.

3Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidatos e condutores sem as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

❖ **Entre 2010 e 2017, o Brasil reduziu em 17,4% o número de mortes por acidentes de trânsito, passando de 42.844 para 35.374.**

Nas capitais que mais se engajaram no Programa, houve redução superior a 40%, tais como: Aracaju, com redução de 55,8%; Porto Velho (52,0%); São Paulo (46,7); Belo Horizonte (44,7); Salvador (42,7%) e Maceió (41,9%). Brasil muito atrás de países como Argentina (24,3), Uruguai (19,6), Estados Unidos (14,2) ou Portugal (11,7), sem citarmos os índices dos países que se caracterizam pela liderança na segurança do trânsito, como é o caso de muitas nações européias.

Evidentemente tal indicador é a somatória de diversos fatores, como a qualidade das vias públicas e da sinalização de trânsito, da saúde, da educação para o trânsito, do estado de conservação da frota e da presença de itens de segurança nos veículos, etc. **No entanto, é inegável que a saúde física e mental/psicológica dos condutores é um dos fatores a serem considerados e que uma piora nesse fator irá resultar automaticamente numa piora do índice geral de mortalidade, ceteris paribus.**

Isso significa que o Brasil possui como desafio adotar políticas públicas que contribuam Para alcançar níveis de segurança no trânsito mais próximos dos países que estão à nossa frente nessa área, sendo os casos de Argentina e Uruguai bons parâmetros.

Mas, É um absurdo que um país que não tem muito do que se orgulhar nos índices de segurança viária em relação a países mais desenvolvidos, decida por reduzir a fiscalização da saúde física e psíquica dos seus condutores em prol de objetivos de "desburocratização" e de "redução de custos" –

❖ **Mas, ainda temos que levar em consideração o custo muito elevado que o alto índice de acidentes de trânsito representa ao SUS, ao sistema de saúde complementar e à economia do país como um todo.**

1-"Hoje no Brasil 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentados de trânsito. Com as sugestões que fazem o PL, várias pessoas que poderiam estar nas UTIs por questões que não podem evitar, ou seja, que não são acidentados de trânsito vão deixar de estar. É uma legislação que, deliberadamente, adotou medidas que comprovadamente levam a um maior número de acidentes no trânsito com maior número de mortes e lesões. E isso é um custo monumental para a saúde. Veja mais em [HTTPS://noticias.uol.com. BR/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm? cmpid=copiaecola](https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola)

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

(.) Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares4.

(.) Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação,

(.) **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA** de Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão** de **responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

(.) **Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica)** determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

❖ O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT .Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

A importância da tomada de decisão psicológica mediada pela cognição personalidade, emoções é decisiva e avaliada pelo psicológico, bem como eu tempo de reação para tal.

Uma questão de custo/ benefício - exame de avaliação psicológica é em media R\$100, 00 em 5 anos, ou seja, 20,00 por ano , 1,66 por mês

-As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido, o nosso valor e infinitamente menor

O acidentes-Componentes de custos associados às pessoas

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94

É de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

❖ French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de Acidente** para uma pessoa

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental OS EXAMES FÍSCOS E PSÍQUICOS na habilitação dos condutores de veículos automotores, que poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

❖ Transporte implica em trânsito

Inclui outras áreas para as quais o Psicólogo de Trânsito (de acordo está habilitado para realizar de acordo com a competência do CBO (Código Brasileiro de Operações) do Ministério do Trabalho, nem do caderno de psicologia do Trânsito e compromisso social do CFP (Conselho Federal de Psicologia)).

Toda a literatura e pesquisa que embasam os aspectos científicos psicologias de Trânsito, diz respeito a usuários, comportamento-Prevenção de acidentes terrestres etc., mais avaliação psíquica. O código de Trânsito e a necessidade de avaliação psíquica para o Trânsito.

**FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL,
INTERESSE E BEMPUBLICO
, SIGNIFICA FAZER
INTERVENÇÃO**

UM PROBLEMA DE SAÚDE BIOPSISSOCIAL

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido

✓ A finalidade do nosso trabalho é a avaliação médica e psicológica de candidatos e condutores de veículos,

- Detectando e as características físicas e psíquicas
- E esclarecendo os mecanismos que influenciam na segurança do trânsito (violência, stress,...)
- , com os devidos encaminhamentos
- E podendo, futuramente, atuar em processos preventivos e de orientação aos usuários do trânsito.

❖ Conduzir um veículo não é um direito do cidadão, e de interesse público, do Poder Público, no interesse da coletividade e em detrimento dos interesses do particular. Ela é cerceada pelo fato de o possuidor ser inimputável penalmente, como também atender diversos critérios, dentre eles, terem condições físicas, apresentar características psicológicas adequadas às categorias da Carteira Nacional de Habilitação, conforme a complexidade e tipo de veículo, conhecer as leis de trânsito, ter noções de mecânica e domínio veicular (**Governo Federal, 1998**).

❖ Complementa **Christer Hydén** da Lund University - Lund / Suécia

- Simpósio Sul-Americano / Nacional Volvo de Segurança do Trânsito-que cita:

"E AMPLAMENTE ACEITO HOJE QUE A FALTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

1-É UM PROBLEMA DE SAÚDE. Se aceitarmos que os acidentes de trânsito são um problema de saúde, também temos que acidentes tem muitas **variáveis**: consequências e causas.

2-As estatísticas de acidentes não elucidam as questões, estas estreitando a definição de segurança do trânsito, com consequência de que muitas vezes a compreensão da complexidade dos problemas é severamente reduzida. A segurança no trânsito se torna um problema "unidimensional", onde a causa do acidente foi "mascarada",

3-a curva fica muito fechada em única variável, com foco **somente no estado físico**.

4-Hydén diz: "minha opinião é de que vai além da relação com a saúde física das pessoas. É UM ESTADO DE BEM-ESTAR TOTAL FÍSICO, PSICOLÓGICO E SOCIAL".

5-E" a definição da organização mundial de saúde - apesar de antiga - é ainda a definição mais relevante: bem estar **PSICOLOGICO, SOCIAL, FISICO, AMBIENTAL."**

XIII - PORTANTO O PL CITA O EXAME DE APTIDAO FISICA E MENTAL

MAS...

NÃO ESCLARECE QUE EXISTE A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, NEM SEU DIREITO A ISONOMIA COM O MÉDICO

QUAL ARTIGO DO PL PRECISA MUDAR? 147 DO CTBTABELA COMPARATIVA CTB, PL 3267 DE 2019, PROPOSTAS E JUSTIFICAÇÃO

❖ AINDA Respeitar a avaliação psicológica como privativa da psicologia,

Previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, (VALIDO PARA TODOS OS EXAMES, dos artigos 155 e 164 INCLUINDO OS DE APTIDÃO FÍSICA E MENTAL E D AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

(confere a esta categoria a função privativa de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa, e permite à contribuição da PSICOLOGIA de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

Prevista também no Código Brasileiro de OCUPAÇÕES, CBO Código Brasileiro de Ocupações do Ministério do Trabalho 2002 / 251535 e pelas Atribuições Profissionais do Psicólogo e do Psicólogo do Trânsito no Brasil - e0-74.45: Psicólogo de trânsito.

Esclarecendo: A Avaliação Psicológica detecta entre outros problemas, os de personalidade e comportamentais, patológicos, os Percepto- reacionais; os distúrbios psicológicos acentuados, as desordens comportamentais advindas de doenças Mentais assintomáticas; alcoólatras intoxicados que não apresentam sinais físicos aparentes de seu estado; indivíduos Agressivos e impulsivos com distúrbios de autocontrole; os problemas ideomotores, ideopráticos, cognitivos, Preceptivos e indícios de problemas neurológicos; nível mental; os distúrbios de atenção e concentração (cognição); e De outros problemas em que indivíduos, que embora aparentemente saudáveis, apresentam distúrbios apenas Passíveis de serem detectados com instrumentos objetivos padronizados cientificamente para tal, que é o caso dos Testes utilizados na avaliação psicológica, privativos da psicologia

NA ÁREA DA SAÚDE.

MAIS SOBRE SAÚDE MENTAL / PSÍQUICA –

❖ **O conceito de saúde** deve ultrapassar os estreitos limites da ausência da doença, pois, caso contrário, não se poderá pretender a melhoria da qualidade da vida, mas sim tão somente a mera sobrevivência a qualquer preço (Viniestra, 1985).

❖ **A saúde mental / psíquica** é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva comportamental, personalidade ou emocional, áreas da psicologia e avaliados na psicologia do trânsito pela avaliação psicológica conforme Resolução CONTRAN 425 2012 e CFP 07 2009 e alterações.

A saúde mental é tão importante quanto à física, ou mais no Trânsito, para isso, existem profissionais capacitados e especializados justamente para encaminhar para serem tratados **esses distúrbios psíquicos e de comportamento**, aptidão psíquica para uma melhor convivência e preservação da vida no trânsito e.

❖ A World Health Organization afirma que ela é uma condição na qual o ser humano alcança o que se denomina de bem-estar integral, o qual engloba as esferas orgânica, **psíquica, social** e espiritual; portanto, não diz respeito apenas à carência de enfermidades e fraquezas.

❖ **A saúde mental / psíquica** é um termo usado para descrever um nível de qualidade de vida cognitiva, de personalidade em equilíbrio, ou emocional, este age na prevenção de um transtorno comportamental e mental/psicológico. Compreende como o equilíbrio emocional, psíquico, cognitivo e consciência, saber, ter ciência e lidar com as situações da vida e administrar as emoções, viver em plenitude máxima consigo e com os outros. Com o equilíbrio psíquico, os indivíduos concretizam e atualizam suas aptidões, conseguem enfrentar as dificuldades existenciais do cotidiano, trabalham produtivamente e ajudam a desenvolver comportamentos saudáveis e seguros no grupo social no qual estão inseridos,

- ❖ Ainda de acordo com a World Health Organization. A **saúde mental** representa um estado de equilíbrio que o indivíduo atinge assim a relação que desenvolve consigo e com as pessoas ao seu entorno ocorre da melhor maneira possível

Vide estatísticas apenas

- ❖ A Organização Mundial da Saúde se pronuncia como não existindo uma definição oficial para a saúde mental, mas DIZ:

"Cabe à psicologia ocupar-se as saúde mental / psíquica / psicológica, do comportamento humano individual, psicossocial e suas capacidades perceptivas, cognitivas, volitivas e emocionais relacionado ao ambiente natural, físico e social. Através de uma interação com a ciência, orientar para comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício da cidadania no transito na interação homem maquina ambiente. E a avaliação Psicológica é uma das áreas da Psicologia mais importantes porque permite uma análise detalhada, objetiva e fidedigna da realidade psicológica, psíquica, mental."

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manual de testes com fidedignidade científica e é parte da ciência psicologia, somos psicólogos.

A avaliação psicológica detecta habilidades, qualidades, aptidões mínimas; as funções da cognição, e suas fases na gênese do comportamento; funções que influenciam como atenção e outras, que comandam e dão as coordenadas sobre os nossos atos, pensamentos e emoções; o bem-estar emocional e **psíquico**; e **as presença de indicativos de** distúrbios, transtorno psíquicos e do comportamento; bem como sofrimentos **psíquicos**, visa uma intervenção que o campo da **saúde mental / psíquica** requer, onde temos:

Deve ser o psicólogo, operador de práticas governamentais de avaliação psicológica, sua gestão, controle de subjetividades, saúde mental/psíquica/ psicológica e da vida, através de técnicas objetivas, CIENTIFICAS, fornecidas pela avaliação psicológica das habilidades, qualidades, aptidões psíquicas / psicológicas/ mentais, características psicológicas, cognitivas mentais, e através da entrevista devolutiva e encaminhamentos desta população, dar a oportunidade de, pelo menos uma vez ou mais, de ter acesso à avaliação da saúde mental / psíquica /psicológica, no processo de avaliação psicológica,

❖ IDADE PSICOLÓGICA E SAUDE

O conceito de idade psicológica pode ser usado em dois sentidos. Um se refere à relação que existe entre a idade cronológica e às capacidades psicológicas, tais como percepção, aprendizagem e memória, as quais prenunciam o potencial de funcionamento futuro do indivíduo (Neri, 2005).

Hoyer e Roodin (2003) **DEFINEM A IDADE PSICOLÓGICA** como as habilidades adaptativas dos indivíduos para se adequarem às exigências do meio. **As pessoas se adaptam ao meio pelo uso de várias características psicológicas, como aprendizagem, memória, inteligência, controle emocional, estratégias de coping etc.** Há adultos que possuem tais características psicológicas com graus maiores que outros e, por isso, são considerados "jovens psicologicamente", e outros que possuem tais traços em graus menores e são considerados "velhos psicologicamente" O declínio no funcionamento cognitivo é provocado pelo desuso (falta de prática), doenças (como depressão), fatores comportamentais (como consumo de álcool e medicamentos), fatores psicológicos (por exemplo, falta de motivação, de confiança e baixas expectativas) e fatores sociais (como a solidão e o isolamento), mais do que o envelhecimento em si (WHO, 2005).

. Em parte, a caracterização do indivíduo como velho é dada quando ele começa a ter **lapsos de memória, dificuldade de aprendizado e falhas de atenção, orientação e concentração, comparativamente com suas capacidades cognitivas anteriores E PERSONALIDADE.**

XIV - FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL, INTERESSE PÚBLICO, BEM COMUM

FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL, INTERESSE PÚBLICO,

Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos. É feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados, e Tb coletados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

✓ Estes comprometimentos, distúrbios MÉDICOS E PSICOLÓGICOS /PSIQUICOS DE forma ampla, em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte.

✓ O profissional da área de trânsito, além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente, nestes exames se promove a oportunidade do indivíduo ter uma avaliação médica e psicológica (considerando que a população em geral quase nunca busca atendimentos na área médica ou psicológica, porque desconhecem muitas vezes estarem com algum problema). Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica e física em cuidar da prevenção secundária. O intuito é de re - inclusão, quando inapto para a condutor na direção veicular, é melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor. Isto deveria esta no PL, bem como premiar os que não cometem multa paralelamente, permitindo a discriminação de comportamentos.

✓

SIGNIFICA FAZER INTERVENÇÃO

Sem características psicológicas contra indicativas COLOCAM EM RISCO A ELE PRÓPRIO, AOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO E A PRÓPRIA HARMONIA AMBIENTAL.

Assim faz se s necessário **encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.**

Não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve ENCAMINHAMENTO, aconselhamento para os problemas **detectados, diagnosticados no indivíduo** que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocado na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN.

APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afim de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não.

Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do transito. Poderão retornar se não mais identificados.

XV - INDICE DE PROBLEMAS PSIQUICOS, PSICOLOGICOS, MENTAIS

❖ No Artigo De Rebeca Kritesch cita que. No Brasil, Cerca de **5% da população apresenta no período de um ano algum tipo de transtorno mental/psíquico** que demanda atenção medica ou psicológica.

- As características de personalidade, como padrões duradouros de percepção, relação e pensamento acerca do ambiente de si mesmo e de seu relacionamento no ambiente transito, exibidos numa Ampla faixa de contextos sociais e pessoais importantes.
- Os distúrbios físicos e psicológicos podem levar a estas características psicológicas em seus vários graus de normalidade são detectadas através de instrumentos Fidedignos e científicos, de uso exclusivo do psicólogo. Quando as características de personalidade se jovem estão nas estatísticas de morbididade, não nas de acidentes, morrem mais pelas suas características psicológicas de relevar o risco ao dirigir, como visto nas pesquisas de morbididade.
- Tornam- SE inflexíveis e inadaptadas, e causam comportamentos inadaptados, de risco ou não saudáveis (lembrando que o estudo do comportamento é UM DOS objeto exclusivo da

psicologia), coloca em risco o Sistema Transito. Assim, somente quando as características de personalidade são inflexíveis, inadaptadas e

Causam tanto comprometimento funcional significativo, como este sofrimento subjetivo e perda de limites, que elas constituem o distúrbio de personalidade

❖ Segundo Resolução do MINISTERIO DA SAUDE 218/1997 de 06/03 /1997. AINDA Respeita os exames de aptidão física e mental e o de avaliação psicológica como privativa da psicologia, previsto em lei da psicologia, sobretudo, do art. 13 da Lei 4.119/62, confere a esta categoria a função privativa de realizar avaliações psicológica, seus instrumentos e técnicas e de apresentar diagnóstico psicológico e conforme demonstrado nos anexos com pesquisas, justificação e defesa

❖ Prevista também no Código Brasileiro de Ocupações, do Ministério do Trabalho (PSICOLOGIA DO TRÂNSITO), permite à contribuição de forma necessária e ampla para o Sistema Nacional de Trânsito, hoje todos especialistas na área.

❖ ASSIM SOMOS NO SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO, PERITOS ESPECIALISTAS MÉDICOS E PSICÓLOGOS, por exigência legal, AGIMOS EM NOME DO E PARA O ESTADO

E

✓ Atuamos diretamente na avaliação do mesmo candidato, ou seja, agimos em nome do órgão público, substituindo-o.

✓ Mesmo que contrariando a pretensão do usuário (e não cliente), que será sempre a de ser aprovado na avaliação

❖ CUIDAMOS DO BEM COMUM DA COLETIVIDADE ADMINISTRADA. Toda atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo para a boa guarda e zelo dos interesses sociais

POIS, a finalidade precípua do Estado é a prestação de serviços à coletividade, visando a promover o bem-estar geral, a ordem pública segurança e saúde no transito, como no transito aéreo e marítimo, etc.

O usuário esta sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso.

A eficácia de toda atividade administrativa está condicionada ao atendimento da lei, COMO serviços de competência exclusiva do Estado-membro, algumas atividades federais são realizadas, por delegação ou em convênio com a União.

Os Serviços Públicos delegado representam toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça indiretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total público. No caso AS leis e normas DO TRANSITO TERRESTRES

Ainda, os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Peritos especialistas autorizados, que realizam serviços públicos em nome próprio, por sua conta e risco, mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta

Ainda, os exames prestados ao estado por especialistas por norma do está-Serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento. (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72).

(...) No caso, os agentes delegados e credenciados são peritos especialistas autorizados, “que realizam serviços públicos em nome próprio, por sua conta e risco, mas segundo as normas editadas pela administração e sob permanente fiscalização desta” (Helly Lopes Meirelles- D. Adm. Brasileiro – p. 72).

❖ FALAMOS, É DE COMPROMISSO SOCIAL

Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos. E feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados, e Tb coletados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

COLOCAM EM RISCO A ELE PRÓPRIO, AOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO E A PRÓPRIA HARMONIA AMBIENTAL.

De acordo com Andery e Sérgio (PUC-SP) na Análise do Comportamento o objeto de estudo é o comportamento, que para essa abordagem significa compreender a interação do ser humano com o seu ambiente. Entre os tipos de comportamento está o comportamento operante, termo elaborado pelo autor Burrhus Frederic Skinner (1904-1990), o que quer **dizer que todo comportamento produz conseqüências no ambiente, por exemplo, o simples comportamento de um motorista respeitar a faixa de pedestre pode ter como conseqüência receber um muito obrigado do pedestre.**

...O comportamento também é afetado ou controlado por suas conseqüências, ou seja, o tempo todo o modo como as pessoas se comportam em seu cotidiano influenciará de alguma maneira se esse comportamento se repetirá ou não. Quanto ao “ambiente”, para a Análise do Comportamento esse conceito está relacionado às coisas materiais, a interação com as outras pessoas e com si própria e a história de vida de cada um. É importante ressaltar que o conceito de ambiente, para a Análise do Comportamento, vai muito além do seu significado comum. Ambiente, em Análise do Comportamento, refere-se ao mundo físico (as coisas materiais), ao mundo social (interação entre com outras pessoas), à nossa história de vida e à nossa interação com nós mesmos; tudo isso é ambiente para a Análise do Comportamento. (MOREIRA E MEDEIROS, 2007, p. 213), avaliado conforme res. 425/2012, (bem como a tomada de decisão)

O DIRIGIMOS COMO VIVEMOS – CITADO POR LEONARD EVANS,

UM DOS MAIS CONCEITUADOS PSICÓLOGOS DO TRANSITO DO MUNDO.

A avaliação psicológica:

Além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente é a única chance do indivíduo ter uma avaliação psicológica. Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica em cuidar da prevenção secundária.

O Intuito é de reinclusão o condutor na direção veicular, melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do Conductor.

A primeira etapa é **identificar**, ou seja, realizar um levantamento verificando as necessidades, os comportamentos e os processos psicológicos podendo ser feito através de entrevista, observação etc.

A segunda Etapa consiste em **integrar**, ou seja, firmar os dados obtidos na etapa anterior, fazendo uma classificação das descrições.

A terceira etapa é **inferir hipóteses**, realizando uma interpretação. A quarta etapa, **intervir**, que é através das hipóteses formuladas, apontar os resultados obtidos e sugerir uma orientação psicológica ou terapia, ou seja, o tipo de intervenção que melhor seja para o determinado caso

A última etapa de **monitorar** são todas as etapas e Procedimentos anteriores para redimensionamento de ações erradas.

A nossa intenção é em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos, que é o nosso trabalho. É disto que falamos, é de compromisso social, interesse público, de saúde pública, que falamos; é de ciência que falamos, é de seres humanos, que necessitam de orientação.

A gratificação vem quando na entrevista devolutiva, no retorno do candidato, quando ele agradece o inapto recebido, que lhe proporcionou mudar sua qualidade de vida, com lágrimas de antiga tristeza que se tornam um sorriso, de agradecimento, pela modificação de comportamento, não só no trânsito, mas na vida.

Através da entrevista devolutiva, como um método de intervenção (F.G Silva & C.G Dagostin).

Segundo Dagostin 2006, A entrevista devolutiva, implica em que o psicólogo investiga algumas informações sobre o candidato e, no mesmo momento, comunica o resultado da avaliação e completa **que no encaminhamento de candidatos para a avaliação Com especialistas**, constatou-se que os participantes, quando percebem a necessidade de complementar ou aprofundar seu diagnóstico ou refutar hipóteses diagnósticas construídas no processo de avaliação das condições psicológicas para dirigir indicam outros profissionais para avaliar o candidato.

Realizando a entrevista devolutiva que não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve aconselhamento psicológico para os problemas detectados, diagnosticados no indivíduo que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocada na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN. APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afim de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não. Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do trânsito. Poderão retornar se não mais identificados.

Estes comprometimentos, distúrbios psicológicos de forma ampla, em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte. Colocam em risco a ele próprio, aos usuários do trânsito e a própria harmonia ambiental. Assim faz-se necessário encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, educação e reeducação do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.

Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002 --Significa fazer intervenção Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos 'e feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

A intervenção em outros países tem um suporte de políticas públicas o que não é uma realidade no nosso País: Citando Kroj (1995): ao descrever as atividades dos psicólogos do trânsito da Alemanha nos centros de assessoramento e reabilitação de condutor, revela que são realizados atendimentos individuais ou em grupo em psicoterapia de condutores principiantes que apresentam comportamentos de risco no dirigir.

A intervenção segundo Rozestraten (2000) obteve, no 37º Congresso de Psicologia de Trânsito de Braunschweig na Alemanha, em 1998, informações sobre algumas inovações que vêm ocorrendo em Psicologia na nossa área:

- Psicoterapias, a essas pessoas, com objetivos específicos para cada caso e direcionada a condutores estressados e agressivos,
- Serviços de saúde mental gratuitos quando há e outros serviços como AAA
- Recuperação do inapto - há estudo no DETRAN/SP
- Educação que integre conceitos emancipatórios de educação e cidadania, para que seus efeitos possam congregam valores que priorizem a vida humana".

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manuais de testes com fidedignidade e somos parte da ciência psicologia, somos psicólogos.

Faz-se necessário retirar temporariamente indivíduos da direção veicular, que adquiriram no período sem avaliação, algum comprometimento psicológico e encaminhá-los para que possam, caso sanada a causa, retornarem para a condução veicular

Além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente é a única chance do indivíduo ter uma avaliação psicológica. Neste sentido Contribui para a função da avaliação psicológica em cuidar da prevenção secundária.

O intuito é de reinclusão o condutor na direção veicular, melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor.

DEFINIÇÃO CFP: A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica

PARA COMPORTAMENTO: Conjunto de reações de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio. No caso do ambiente do trânsito, por meio da entrevista e situações hipotéticas deverão ser aferidos comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação viso e áudio-motora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, TOMAR DECISÃO, sejam eles individuais ou coletivos.

Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade.

Os resultados **dos itens supracitados devem ser compatíveis com as exigências para condutores remunerados e não remunerados**

-Transcrito pelo CTB =movimentação e mobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

E definindo estas funções da definição do Transito, **um ato, um comportamento** De motoristas e pedestres (usuários). **Atos-relacionados com a segurança.**

Portanto Transito diz respeito a Atos, comportamentos e continua garantir a obediência (uma atitude baseada em valores humanos) as normas relativas à segurança do transito, assegurando livre circulação e evitando acidentes.

Portanto, Transito diz respeito e implica em:

- 1-COMPORTAMENTO "atos".
- 2-ATITUDE "obediência e normas".
- 3-SEGURANÇA.
- 4-LIVRE CIRCULAÇÃO (Trafego).
- 5-EVITAR ACIDENTES.

Toda a literatura e pesquisa que embasam os aspectos científicos psicologias de Trânsito, diz respeito a usuários, comportamento. -Prevenção de acidentes terrestres etc., mais avaliação psíquica

Assim faz se s **necessário encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.**

Não significa apenas informar seus resultados e seguir a lei do consumidor, mas sim em seu verdadeiro sentido, envolve **ENCAMINHAMENTO, aconselhamento para os problemas detectados, diagnosticados no indivíduo** que deverá retornar em tempo hábil após esta entrevista devolutiva e encaminhamentos, em prazo colocado na Planilha RENACH, conforme normas do CONTRAN.

APÓS ESTE PRAZO poderá realizar novo exame psicológico através de avaliação criteriosa, afirm de que se comprove que os sinais acidentógenos evidenciados no primeiro exame desapareceram ou não.

Sinais estes, que em decorrência do qual o candidato /condutor não foi introduzido ou foi afastado temporariamente do transito. Poderão retornar se não mais identificados.

✓ Estes comprometimentos, distúrbios MÉDICOS E PSICOLÓGICOS /PSIQUICOS DE forma ampla, **em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco**, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte.

✓ O profissional da área de trânsito, além de contribuir com a prevenção de acidentes, geralmente, nestes exames se promove a oportunidade do indivíduo ter uma avaliação médica e psicológica (considerando que a população em geral quase nunca busca atendimentos na área médica ou psicológica, porque desconhecem muitas vezes estarem com algum problema). Neste sentido contribui para a função da avaliação psicológica e física em cuidar da prevenção secundária. O intuito é de re - inclusão, quando inapto para a condutor na direção veicular, é melhorar o fator humano no trânsito e a qualidade de vida do condutor. Isto deveria esta no PL, bem como premiar os que não cometem multa paralelamente, permitindo a discriminação de comportamentos.

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manuais de testes com fidedignidade e somos parte da ciência psicologia, Resolução 425/2012 do CONTRAN e 07/2009 do CFP, somos psicólogos, com leis próprias, direito a diagnostico e resultados eliminatórios, profissionais da saúde com isonomia com os médicos.

Faz-se necessário retirar temporariamente indivíduos da direção veicular, seja nas habilitações dos artigos 143a 148 ou em renovações da CNH, para os que adquiriram no período sem avaliação, algum comprometimento psicológico, com a orientação para estes comprometimentos e encaminhá-los para que possam, caso sanada a causa, retornarem para a condução veicular

Neste contexto, o projeto que ora é apresentado, congrega as expectativas de todos os psicólogos irmanados com a população brasileira, visando à paz, a saúde e a segurança no trânsito, podendo, efetivamente, contribuir para a construção de uma nação cidadã, dentro do mesmo espírito norteador do Código de Trânsito Brasileiro, tem o projeto à finalidade primordial de prevenir acidentes e mortes, preservando a saúde, a segurança e a vida.

DAR A NOSSA PARTE DE CONTRINUIÇÃO PARA SOMAR TODOS OS ESFORÇOS no contínuo estudo na área de atuação Preventiva dos psicólogos de trânsito, através da avaliação psicológica, procurando aqui oferecer sugestões fundamentos que permitam a sua aprovação.

Por meio da avaliação psicológica e dentro dos parâmetros de sua definição e da ética, propõe assim que seja regulamentada apropriadamente a sua atuação e contribuição à prevenção: tanto na avaliação psicológica para habilitação de todos os candidatos a CNH dos artigos da lei 9503/1997 de 143 a 148, bem como para a avaliação periódica na renovação de todas as categorias, não só pelo médico, mas uma avaliação medica e uma psicológica, como partes integrantes indeclináveis do artigo 140 da lei 9503/1997.

Bem como a necessidade de **avaliação medica e psicológica no caso de penalidades aqui elevadas, para que retorne com condições físicas e psicológicas /psíquicas, como elencado na CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA, que exige os exames físicos e os psíquicos (psicológicos) em 8 de novembro de 1968 e em seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981, do qual o Brasil é signatário.**

Neste contexto, o projeto que ora é apresentado, precisa congrega as expectativas de todos os psicólogos irmanados com a população brasileira, visando à paz, a saúde e a segurança no trânsito, podendo, efetivamente, contribuir para a construção de uma nação cidadã.

EXPLICA AS CAUSAS CITADAS EM ESTATÍSTICAS, QUE SÃO TOMADA DE DECISÃO.

KAISER DÁ IMPORTÂNCIA ESPECIAL À TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO, - ENTENDENDO para ANALISAR PESQUISAS

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. (1993) concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT** e esta associação esteve mediada pela maior velocidade na direção. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade. Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexo de um traço mais geral de impaciência, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade

(French et al. (1993) observam que os fatos res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade. Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al 1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente com atenção e destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as consequências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às consequências futuras, ou pequena procura sistemática de informação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS 2 CONTROLES é necessário o **controle institucional/ regras, leis** e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO

Explica as causas citadas em estatísticas , que são tomada de decisão .

(Psicol. pesqui. transito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem-se verificar quatro condições e cinco fases sequenciais.

As condições básicas são: 1) a presença de um estímulo perceptível, proveniente do ambiente físico, social ou normativo; 2) um organismo sadio em condições de perceber, avaliar, interpretar, decidir e reagir adequadamente; 3) uma aprendizagem sólida das operações fundamentais; 4) estar motivado para perceber e agir. Satisfeitas as condições e dentro das situações ambientais podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES:** nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação-res. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo. (personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res Contran 425/2012).

4. **NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA**, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação. (Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. **TRAÇOS DE PERSONALIDADE:** Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na **ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO**. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Parte de nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "*in verbis*", a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980.

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

- **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: **psíquico equivale à mental**)

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

Para entendimento desta emenda deve-se destacar dois pontos importantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que são fundamentais para a discussão nesse texto:

1. O cumprimento real dos requisitos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

a todos os que ocupam as vias do país. **Extrema importância, devido ao grau de periculosidade que oferecem às pessoas e, também, aos prejuízos trazidos**

Aponto como exemplo o artigo 7º do CTB, que indica os ÓRGÃOS e ENTIDADES que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Apesar de, frequentemente, tais palavras serem usadas como equivalentes, a doutrina de Direito Administrativo costuma nominar ÓRGÃOS os componentes da Administração pública direta, criados por meio da desconcentração do Poder Executivo, enquanto intitula ENTIDADES aquelas criadas pela descentralização administrativa, que dá origem à Administração pública indireta.

E porque está escrito, na Lei Nº 4.657/1942, a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que: "*ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece*".

2-o objetivo principal do Código de Trânsito é, desde o início, garantir mais segurança, que se traduz no "ato / comportamento e... a impedir o **comportamento** infracional e de risco a vida e garantir-lhe a sua própria segurança e saúde

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas			
	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96

Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,283	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês.

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴. Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA**, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão de responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade**. Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

A IMPORTÂNCIA DA TOMADA DE DECISÃO PSICOLÓGICA MEDIADA PELA COGNIÇÃO, PERSONALIDADE, EMOÇÕES

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(Em R\$ de dez./2014)

Componentes de custos associados às pessoas			
	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,283	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (media de valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês.

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴. Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos (COGNIÇÃO QUE É AVALIADA PELO PSICOLOGO): a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão** de responder a estas mudanças.

Fatores que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (COGNIÇÃO PSÍQUICA) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro, Uma questão de custo beneficia - exame de avaliação psicológica é em média R\$100, 00 em 5 anos, ou seja, 20,00 por ano , 1,66 por mês

O acidente mais leve para uma pessoa

Componentes de custos associados às pessoas:

	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94

É de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras atividades psíquicas. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

(French et al. (1993) observam que o fato res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al 1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente com atenção e destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as consequências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às consequências futuras, ou pequenas procura sistemática de in formação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS CONTROLES : auto controle e o social é necessário o controle institucional/ regras, leis e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no trânsito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, "sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como consequência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. "De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS

FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO

(Psicol. pesqui. transito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem-se verificar quatro condições e cinco fases seqüenciais.

As condições básicas são: 1) a presença de um estímulo perceptível, proveniente do ambiente físico, social ou normativo; 2) um organismo sadio em condições de perceber, avaliar, interpretar, decidir e reagir adequadamente; 3) uma aprendizagem sólida das operações fundamentais; 4) estar motivado para perceber e agir. Satisfeitas as condições e dentro das situações ambientais podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES:** nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação –r es. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo. (personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res. Contran 425/2012).

4. **NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA**, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação.

(Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. TRAÇOS DE PERSONALIDADE: Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na **ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO**. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Parte de nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "*in verbis*", a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980.

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

▮ **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir1. (grifo: psíquico equivale à mental)**

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

Para tal cita-se no Anexo I, - **AS HABILIDADES MÍNIMAS DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS**

AUTOMOTORES, feito pelo no empenho dos órgãos representativos da união e da categoria, em buscar o aperfeiçoamento do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Federal de Psicologia. Ainda, através de Resoluções e empenho do SATEPSI (Sistema que avalia as técnicas psicológicas exigindo a requalificação dos testes psicológicos com pesquisas e estudos normativos a fim de torná-los favoráveis à aplicação em clientela específica, como

. A nossa intenção é dar a contribuição da PSICOLOGIA em prol da prevenção, intervenção, encaminhamentos para poder um dia retornar ao trânsito, sanadas as dificuldades, que é o nosso trabalho. É disto que falamos, é de compromisso social, interesse público, de saúde pública, que falamos; é de ciência que falamos, é de seres humanos, que necessitam de orientação- "Cartilha de avaliação psicológica"... Haja vista que não é possível avaliar todos esses itens por meio de um instrumento apenas, a fim de garantir uma avaliação psicológica com qualidade técnica e ética, sendo necessário, além dos testes psicológicos, a realização de entrevista qualitativa e a observação e intervenção o psicólogo deverá embasar-se, em sua prática, nos Princípios Fundamentais, elencados no

Código de Ética, nas resoluções que tratam dos testes e técnicas de avaliação e prestar serviços psicológicos de qualidade, sendo-lhe vedado, conforme Art. 2º, alínea g, "emitir documentos sem fundamentação e qualidade técnico-científica". (CFP 2011)

"Cabe ao profissional investigar quais são os procedimentos, os meios e as técnicas mais adequados para o contexto de seu trabalho, uma vez que o CFP defende a autonomia profissional das (os) psicólogas (os) quanto à escolha dos testes, desde que aprovados cientificamente." (CFP 2011).

Para a interpretação OBJETIVA dos resultados dos testes aplicados no contexto do trânsito, recomenda-se que sejam utilizadas as normas específicas e/ou gerais dos instrumentos e seus manuais, e que sejam seguidas as orientações previstas nesses respectivos manuais para a análise dos dados encontrados.

Na justificação, **estatísticas** reforçam a preocupação com a segurança no trânsito e a importância da avaliação psicológica preliminar e periódica de fatores físicos e psíquicos para prevenção e detecção de riscos associados ao fator humano. Quanto à extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores, inicialmente cabe destacar que o objetivo da avaliação psicológica na área de trânsito é **analisar se os candidatos a motorista apresentam condições psicológicas mínimas para dirigir**. Dentre essas condições está a capacidade de dirigir **sem riscos para a própria segurança e de terceiros**. Nesse aspecto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica a todos condutores corretamente considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de segurança no trânsito.

KAISER DÁ IMPORTÂNCIA ESPECIAL À TOMADA DE DECISÃO NO TRÂNSITO - ENTENDENDO para ANALISAR PESQUISAS

TABELA 1 Custos médios por componente elementar de custo segundo a gravidade do acidente
(Em R\$ de dez./2014, que tem análise das pesquisas, o que é raro)

Componentes de custos associados às pessoas			
	Sem vítimas	Com vítimas	Com fatalidade
Total	1.086,14	4.110,60	1.839,94
Feridos leves			
Total	22.421,06	125.133,91	141.155,96
Feridos graves			
Total	16.456,33	8.469,44	8.635,77
Mortos			
Total	199,28 3	35.172,20	433.286,69

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês).

Estimativa do IPEA, de 2015, considerando que os acidentes de trânsito no país mata cerca de 50 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves, **estimou em 50 bilhões de reais por ano o custo total anual à economia brasileira**, especialmente em decorrência da perda de produtividade de pessoas em plena idade laboral e em função dos custos hospitalares⁴. Além da consonância com pesquisas no Anexo I e na Justificação, **Anexo III, temos conclusão de relatório do IPEA**, que informa: O desempenho de motoristas em veículos motorizados pode ser constituído **por três componentes sucessivos: a percepção** de mudanças no ambiente de tráfego; **a decisão de responder** a estas mudanças. Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro.

Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

As pesquisas IPEA mostram valores gastos em um ano com acidentes onerando a Federação, assim o argumento de que onera o cidadão não é Valido (media de valor R\$ 120,00 para cinco anos, R\$ 24,00 por ano, R\$ 2,00 por mês.

É de vida e saúde que falamos

A qual sofre intervenção de percepção- COGNIÇÃO, juízos, motivações e outras **atividades psíquicas**. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a tomar decisões em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e encaixá-las no mosaico das situações momentâneas

French et al. (1993) observam que:

O envolvimento em acidente pode ter mais relação com como as pessoas fazem julgamentos e tomada de decisão, do que com sua habilidade para controlar o carro. Exemplos de tomadas de decisão no trânsito incluem a ultrapassagem, a mudança de pista, estacionar o veículo numa vaga brecha de tamanho determinado, entre outras e outras

O estudo de French et al. concluiu que condutores que apresentaram **um grau menor de meticulosidade em tomadas de decisão mostraram um risco maior de AT. Os jovens até trinta anos apresentaram um índice mais elevado de falta de meticulosidade.** Dessa forma, os autores acreditam que a baixa meticulosidade é reflexa de um traço mais geral de impaciência, autocontrole e equilíbrio psíquico e, que pode conduzir as pessoas a dirigir com maior velocidade, risco e mortes.

(French et al. (1993) observam que o fato res. prognósticos de envolvimento em AT -, enfatiza o exame de crenças e valores do motorista) e psicológico (em que se enfatizam características da personalidade Neste último caso, segundo o modelo de Career (1992 apud French et al1993), os indivíduos classificam-se **em três tipos: racionais intuitivos e dependentes.**

1- **A TOMADA DE DECISÃO RACIONAL** caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente com atenção e destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as conseqüências futuras e atuar de forma intencional e lógica. (autocontrole)

2- **A INTUITIVA** mostra pequena antecipação às conseqüências futuras, ou pequenas procura sistemática de in formação.

3- **A DEPENDENTE** tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social (controle social)

FALHANDO OS CONTROLES: autocontrole e o social é necessário o **controle institucional/ regras, leis** e realizar ou voltar para realizar avaliação física e psíquica

Torna-se fundamental a continuidade da implantação do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se mostra efetivo, embora ainda não tenha sido devidamente implantado em todas as macrorregiões do País. (Daniel Andrade Duizith¹, Jorge Béria² *Artigo formatado conforme as instruções dos Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro- pg. 15) inaceitável morbimortalidade do trânsito brasileiro. Fatores físicos e psíquicos que afetam a habilidade dos motoristas de perceber, decidir e agir (importante as funções da cognição psíquica) determinam a eficácia do motorista em relação aos veículos e aos obstáculos, aumentando a probabilidade de acidentes.

Acidentes e seqüelas: De volta aos números que marcam a violência no transito (registrados apenas no Hospital Sarah), mais da metade dos pacientes que chegaram ao hospital sofreram uma lesão medular e cerebral com seqüelas, "sendo que uma boa parte, inevitavelmente, vai ter como conseqüência a incapacitação física e psíquica. Segundo Eduardo. "De cada 13, quatro sobreviveram com seqüela definitiva, algum tipo de incapacitação física e psíquica. <http://www.sarah.br/programas-educacionais/programa-de-prevencao/>. Traz custos ao governo e INSS é uma relação de custo baixo do exame com gastos altíssimos com vítimas

**A TOMADA DE DECISÃO É PARTE DAS
FASES DA GÊNESE DO COMPORTAMENTO
AVALIADA PELS PSICÓLOGOS DO TRÂNSITO**

(Psicol. pesqui. transito v.1 n.1 Belo Horizonte dez. 2005 apud Rozestraten, 2004). Para todo trabalho que não seja completamente rotineiro, mas que deixa ao operário uma margem de decisão podem se iniciar as seguintes fases:

1. **A TOMADA DE INFORMAÇÕES:** nesta fase o estímulo é detectado, diferenciado e identificado, pelo menos quanto a sua forma. A fase do input, exigindo muita atenção. (Atenção Detecção, discriminação e identificação – res. Contran 425/2012)

2. **A SEGUNDA FASE É O PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES** ou a compreensão do significado do estímulo ou situação. Fase de aprendizagem cognitiva, memória, raciocínio, escala de valores, previsão e julgamento ou em geral a inteligência funcionando. (Inteligência Memória- res. Contran 425/2012)

3. **NA TERCEIRA FASE, A TOMADA DA DECISÃO** decidiu o que de fato vamos fazer, vamos agir ou não e se vamos agir, como? Vamos agir conforme ou contra as regras? É o momento da ação da vontade. Decidimos muitas vezes em fração de segundo. (personalidade, emoção, processo cognitivo e; Orientação espacial, identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão: situar-se no tempo e espaço; de sua escala de valores para perceber e avaliar a realidade para, dessa forma, identificar quais os julgamentos que levam a atitudes seguras no trânsito e tempo de reação res. Contran 425/2012).

4. **NA QUARTA FASE: A FASE DE AÇÃO, DO COMPORTAMENTO OU DA RESPOSTA**, a decisão é transformada em comportamento, em ação, em resposta que tínhamos julgado adequada à situação. (Depende de todas as anteriores, comportamentos adequados às situações no trânsito, como tempo de reação, coordenação visomotora, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a comportamentos adequados, sejam eles individuais ou coletivos. TRAÇOS DE PERSONALIDADE: Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade-res Contran 425/2012).

5. Na **ÚLTIMA FASE CONTROLAMOS OS RESULTADOS DA NOSSA AÇÃO**. Tudo saiu como tínhamos planejado e previsto? Algo deve ser mudado ou refeito? **DEVERÁ SER AVALIADO PERIODICAMENTE EM INTERVALOS CURTOS.** É a Fase do *Feedback* (Rozestraten, 2004).

Qualquer trabalho em que o operário tem poder de decidir alguma coisa, passa necessariamente por estas fases dos processos psicogênicos básicos. Numa tarefa rotineira pode-se ir diretamente da tomada de informação para o comportamento gerando os automatismos.

POR QUÊ?

Voltamos ao nosso ordenamento jurídico o disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, "*in verbis*", a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980:

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

▮ **Artigo 8. 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: psíquico equivale à mental)

CTB – exigência artigos 140, 147, 148, 153

Assim,

Portanto, considera que os fenômenos psicológicos são dinâmicos e demandam por avaliação preliminar e periódica. Essa medida se somará a outras ações, sejam educativas ou punitivas, para melhorar as condições de SEGURANÇA E SAÚDE no trânsito, retirando do trânsito até que tenham condições para tais candidaturas e condutores em as mínimas condições de saúde mental/ PSÍQUICA / PSICOLÓGICA e continuem habilitadas a dirigir.

O encontro do condutor ou candidato com o saber médico e psicológico precisa ser fundamentado na questão de saúde pública, ou seja, numa preocupação com a saúde do trânsito, pois um ser humano desajustado com uma carteira nacional de habilitação (CNH) em sua posse pode ser causador de danos mortais ao meio em que ele está inserido. Ainda, os exames prestados ao estado por especialistas peritos médicos e psicólogos, por norma, presta serviços técnicos profissionais especializados, no consenso doutrinário, e são os prestados por quem, além da habilitação técnica e profissional exigida para os serviços técnicos profissionais em geral - aprofundou-se nos estudos, no exercício da profissão, na pesquisa científica, ou através de cursos de especialização, pós-graduação ou de estágios de aperfeiçoamento.

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental, a diminuição de acidentes mostra-se então decorrente das várias áreas que contribuem entre elas a de saúde, incluindo os exames médicos e psicológicos os exames físicos **E PSÍQUICOS** na habilitação dos condutores de veículos automotores, poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

“Hoje no Brasil 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentados de trânsito. Com as sugestões que fazem o PL, várias pessoas que poderiam estar nas UTIs por questões que não podem evitar, ou seja, que não são acidentados de trânsito vão deixar de estar. É uma legislação que, deliberadamente, adotou medidas que comprovadamente levam a um maior número de acidentes no trânsito com maior número de mortes e lesões. E isso é um custo monumental para a saúde. Veja mais em [HTTPS://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola](https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/06/06/novas-regras-de-transito-de-bolsonaro-contrariam-recomendacoes-internacionais.htm?cmpid=copiaecola)

Entre os muitos fatores que contribuem para a segurança de trânsito, a saúde FÍSICA E PSÍQUICA do motorista é fundamental OS EXAMES FÍSICOS E PSÍQUICOS na habilitação dos condutores de veículos automotores, que poderão identificar melhor os motoristas com risco de se envolver em acidentes de trânsito, auxiliá-los a dirigir com segurança e aconselhá-los a se afastar da direção de um veículo quando necessário.

Entre 2010 e 2017, o Brasil reduziu em 17,4% o número de mortes por acidentes de trânsito, passando de 42.844 para 35.374. Nas capitais que mais se engajaram no Programa, houve redução superior a 40%, tais como: Aracaju, com redução de 55,8%; Porto Velho (52,0%); São Paulo (46,7); Belo Horizonte (44,7); Salvador (42,7%) e Maceió (41,9%). Brasil muito atrás de países como Argentina (24,3), Uruguai (19,6), Estados Unidos (14,2) ou Portugal (11,7), sem citarmos os índices dos países que se caracterizam pela liderança na segurança do trânsito, como é o caso de muitas nações européias.

Evidentemente é a somatória de diversos fatores,

1-da saúde, pois quem conduz é o homem, sua saúde física e psíquica, sua tomada de decisão, subconsciência Psíquica
2- da educação para o trânsito,

3-com índice bem menor nas estatísticas:

- a) A qualidade das vias públicas e da sinalização de trânsito,
- b) Do estado de conservação da frota e da presença de itens de segurança nos veículos, etc.

Mas, é inegável que a saúde física e mental/psicológica dos condutores é um dos fatores a serem considerados e que uma piora nesse fator irá resultar automaticamente numa piora do índice geral de mortalidade, ceteris paribus. Isso significa que o Brasil possui como desafio adotar políticas públicas que contribuam Para alcançar níveis de segurança no trânsito mais próximos dos países que estão à nossa frente nessa área. É um absurdo que um país que não tem muito do que se orgulhar nos índices de segurança viária decida por reduzir a fiscalização da saúde física e mental dos seus condutores em prol de objetivos de “desburocratização” e de “redução de custos” - ainda mais em consideração ao custo muito elevado que o alto índice de acidentes de trânsito representa ao SUS, ao sistema de saúde complementar e à economia do país como um todo.

AValiação Psicológica PARA O Trânsito DAS HABILIDADES MÍNIMAS

DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Hoje para aumenta nossa contribuição somos todos os Psicólogos Especialistas na área em Trânsito e Peritos (Resoluções CONTRAN e CFP

DO CONCEITO DE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica.

A avaliação psicológica é uma função privativa do psicólogo e, como tal, se encontra definida na Lei N.º 4.119 de 27/08/62 (alínea "a", do parágrafo 1º do artigo 13).

Em especial:

- **Rozestraten, Reinier Johannes Antonius**, nas formulações de especialistas nessa área de diversos países da Europa, América Latina, dos E.U.A. e do Brasil. Trata das principais metodologias usadas referindo-se também às fases psicogenéticas do comportamento e às etapas da análise da tarefa como propostas por Sperandio. (Apresentam-se considerações sobre o trânsito como tratado no Código de Trânsito Brasileiro e as características ergonômicas específicas do trabalho no Trânsito), **pesquisas que embasam a Resolução 425/2012 do CONTRAN e Resolução 071/2009 do CFP e alterações.**

DAS HABILIDADES MÍNIMAS DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Toda avaliação será realizada visando o reconhecimento da real capacidade do candidato/condutor, **AS QUALIDADES PSÍQUICAS NECESSÁRIAS E para ACHAR-SE EM ESTADO MENTAL PARA DIRIGIR**: nos itens abaixo propostos visando à avaliação psicológica como **processo psicológico técnico e científico: AVALIA**:

1- COMPORTAMENTOS SEGUROS E ASSERTIVOS COMO UM CONJUNTO DE REAÇÕES de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio no trânsito sejam eles individuais ou coletivos

2- CARACTERÍSTICAS PSICOLÓGICAS DE PERSONALIDADE contra indicativas para a condução veicular, avaliando o Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade, outras

E SOCIALIZAÇÃO: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requer cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação

3- AUSÊNCIA DE TRAÇOS PSICOPATOLÓGICOS não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros.

4- AS FUNÇÕES COGNITIVAS que podem influenciar na **gênese** do comportamento seguro e de risco (fases: **Informação**: Processamento de Informação; **Tomada de Decisão** identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão quais os julgamentos; a atitudes seguras no trânsito de situar-se no tempo e espaço; e avaliar a realidade escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta; **Comportamento** (e seu **feed back**)

5- SEQUELAS DE CAUSAS EXÓGENAS de USO E ABUSO DE ALCOOL E SUBSTÂNCIA PSICOATIVAS, PROBLEMAS NEUROLÓGICOS, PORTADORES DE DEFICIÊNCIAS E NECESSIDADES ESPECIAIS, OU SEJA, as SEQUELAS COGNITIVAS, PSICOMOTORAS E PSÍQUICAS /MENTAIS e outras

Base: Justificação com pesquisas de acidentes e autores nacionais e internacionais

1-

Envolve fatores como (vide CARACTERÍSTICAS avaliadas:

- **Percepção**: Detecção, **discriminação** e identificação;
- **Processamento**
- **Tomada de decisão e comportamento**
- **Atenção concentrada e dividida**, segundo **Rozestraten** a atenção do condutor de trânsito deve oscilar entre uma atenção difusa e dentro deste campo tem que ter uma atenção concentrada (outras nomenclaturas: seletiva, difusa);
- **Inteligência**: capacidade de resolver problemas novos, relacionar idéias, induzir conceitos e compreender implicações.
- **Memória**;
- **Tempo de reação**;
- **Orientação espacial** e avaliação de distância: capacidade de situar-se no tempo, no espaço ou situação reconhecendo e avaliando os diferentes espaços e velocidades;
- **Conhecimento cognitivo**: capacidade de aprender, memorizar e respeitar as leis e as regras de circulação e de segurança no trânsito
- **Personalidade e emoção**
- **Ausência de patologias**

10- SEI E DOCS DO GOVERNO

IMPORTÂNCIA
Perfil e transtornos psíquicos e de comportamento
Correspondem a faixa etária DE NUMERO MAIOR DE ACIDENTES

Avaliação Psicológica (AP) é considerada como um exame para responder questões referentes ao funcionamento psíquico adaptado ou não **durante um período específico, fornece informações cientificamente fundamentadas para tomada de decisão** (complementa, afirmando que a avaliação Psicológica é um tema amplo, podendo ser inserido em vários contextos e que é muito requisitada como instrumento para subsidiar decisões ou diminuir dúvidas acerca das habilidades, comportamentos, potencialidades, traços de personalidade, reais ou virtuais, de indivíduos ou grupos). Para Hoffmann (2005, p.22), a Psicologia do Trânsito constitui-se num “campo” extremamente surpreendente no microcosmo do comportamento.

A avaliação psicológica, seus estudos e pesquisas são requisitados como instrumento para subsidiar decisões ou diminuir dúvidas acerca das habilidades. Comportamentos, potencialidades, traços de personalidade, reais ou virtuais, de indivíduos ou grupos NORONHA e ALCHIERI, (2004, p. 44) PELLINI (2000, p.5): Continuam: A avaliação psicológica acrescentar a esta atividade universal **DO SER HUMANO ALGO DE CONHECIMENTO CIENTIFICO**, por estarem baseadas no método científico as observações em que são mantidas AS características de cientificidade

A avaliação psicológica é uma função privativa do Psicólogo e, como tal, se encontra definida na Lei N.º 4.119 de 27/08/62 (“alínea” “a”, do parágrafo 1º do artigo 13)”.

Avaliação, em Psicologia, refere-se à coleta e interpretação de informações psicológicas, resultantes de um conjunto de procedimentos confiáveis, científicos (res. 09/2018 do CFP), que permitam ao Psicólogo avaliar a cognição e suas funções, tomada de decisão, formação do e o próprio comportamento.

Isto implica em responsabilidade social \. A responsabilidade social advém do compromisso social na avaliação psicológica

Em 2002, Os Fóruns Do Conselho federal e os Conselhos Regionais de Psicologia, suas principais diretrizes e publicada, no caderno de psicologia do trânsito e compromisso social, publicado no mesmo ano de 2002, decorrente dos fóruns de psicologia do trânsito e compromisso social entendem que:

1-a prática psicológica, em qualquer instância, tem estar pautada em **PRINCÍPIOS SÓLIDOS DE COMPROMISSO SOCIAL E DE CIENTIFICIDADE**

2-na área do trânsito, **O QUE ESTÁ EM JOGO É A VIDA E A SAÚDE DE MILHÕES DE CIDADÃOS** que circulam diariamente nas ruas

3-oferecer um serviço de qualidade à população como um todo implica cercar-se de todos os recursos técnicos científicos necessários para se ter certeza de que aquele que obtém mantém uma carteira de habilitação foi, naquele momento, avaliado de dentro de rigorosos critérios.

4-estar ciente de que o resultado do seu trabalho também se reflete no dia a dia das nossas cidades e nas estradas é saber que cada decisão tomada, cada procedimento adotado, cada estudo desenvolvido, tem um impacto factível na rotina do vai e vem de toda uma sociedade.

5- RESPONSABILIDADE PESSOAL E SOCIAL NA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA QUE ESTUDA POR MEIO DE MÉTODOS CIENTÍFICOS, o comportamento do homem no ambiente do trânsito, sua multideterminação no contexto no qual está esta inserida e sua correlação com os fatores sociais, políticos, econômicos e estruturais que influenciam o sistema de funcionamento, gestão, organização e fiscalização desse trânsito

6-considerando os princípios de compromisso social da psicologia na avaliação psicológica

a-aborda as questões postas pelo fenômeno trânsito de maneira a **respeitar o exercício pleno da cidadania**,

b-, observando os princípios dos direitos humanos, promovendo a segurança no trânsito e a qualidade de vida

c – valores humanos obs. – hoje parte da entrevista – anexo da resolução **425 /2012 do Contran / 07/09,**

7-para conquistar a credibilidade e a respeitabilidade social deve ser pautada em lastros éticos Para tanto, é **imprescindível que disponham de instrumentos psicológicos e dispõem que possam fornecer dados confiáveis sobre a condição avaliada, de forma coerente à realidade do indivíduo e aos sofrimentos aos quais estejam exposto, (Res. 09/2018 do CFP)**

8-é conseqüente de uma intervenção e uma psicologia comprometida social e politicamente, com respeito absoluto aos direitos humanos

assim: compromisso social e responsabilidade social tem sua finalidade

- a prevenção,
- intervenção,
- encaminhamento,
- reabilitação

Alchieri & Cruz (2003) ressaltam que a avaliação psicológica pode resultar em tentativas de respostas e ampliação de conhecimento sobre o desempenho das **funções psicológicas e repercussões sobre o estado e o perfil das condutas humanas.**

As variáveis pessoais psíquicas agem diretamente na capacidade psicofísica dos participantes do sistema de trânsito, determinando sua percepção de risco, análise da situação e TOMADA DE DECISÃO

Percebe-se, assim que a tomada de decisão sobre o excesso de velocidade ocorre em segundos, bastando acelerar, mas envolve vários fatores Thielen et al. (2008, p.137), ao avaliarem a percepção dos riscos e o excesso de velocidade, referem que, **no processo de tomada de decisão :**

Tomada de decisão

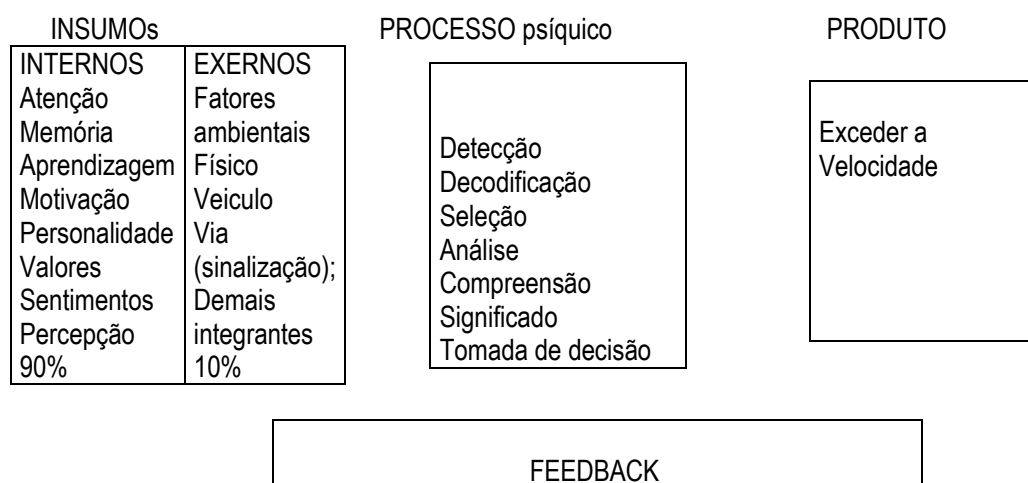


Figura 2 Ilustração de um sistema de comportamento que resulta em excesso de velocidade (Baseado em Thielem ET al, 2008, p.133).

Cruz, Hoffmann e Klüsener (2003), ao estudar as competências sociais e técnicas dos psicólogos que realizam avaliação de condutores, **ressaltaram a necessidade de caracterizar as variáveis comportamentais eventuais, identificando o perfil dos condutores e as características epidemiológicas dos participantes do sistema de trânsito.**

Estudos sobre os aspectos que constituem o campo do comportamento humano no trânsito contribuem para a investigação de outros fenômenos, bem como possibilita aos **profissionais estratégias de intervenção**.

A avaliação psicológica **permite prognosticar a condução arriscada** por meio de **aspectos cognitivos, perceptivos, atenção, fadiga, coordenação psicomotora, orientação espacial e características da personalidade**.

(...) Por outro lado, é possível o psicólogo identificar **traços de agressividade, de instabilidade emocional, de planejamento, capacidade de tolerar contrariedades, sentimentos de insegurança, e**, quando necessário, encaminhar o candidato a uma avaliação psicológica independente da manifestação do traço no sistema de trânsito. **F G SILVA 2005**

O conhecimento dos psicólogos sobre os aspectos comportamentais dos condutores **contribui para atuações minuciosas e eficazes na avaliação psicológica das condições da atividade de dirigir necessidade** de:

- ✓ Conhecer o perfil psicossocial dos motoristas **faz** produzir **conhecimento científico de comportamentos negligentes** de condutores,
- ✓ Bem como das **condições psicológicas desencadeadas** por acidente.
- ✓ A caracterização do perfil dos motoristas profissionais contribui às **intervenções dos psicólogos no trânsito**
- ✓ **E nas organizações**, visto esses trabalhadores pertencerem a uma empresa (organização) e se envolverem em um acidente

Para Méa & Ilha (2003), **os fatores psicológicos (insegurança, impulsividade, depressão, desespero, agressão) são caracterizados como responsáveis pela maioria dos acidentes**.

**A REALIZAÇÃO CONTINUADA
E PERIÓDICA AMIÚDE
DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA, É IMPRESCINDÍVEL COMO PARTE DO ARTIGO 140 DO CTB**

NÃO SOMENTE NA PRIMEIRA AVALIAÇÃO,

PROPICIA:

- ✓ Um maior controle da ocorrência de acidente,
- ✓ **Evitando decorrências psicológicas aos participantes** do sistema de trânsito.

No Brasil, os psicólogos credenciados do Departamento de Trânsito - DETRAN ao realizarem o exame psicológico avaliam **aptidão das condições psicológicas à atividade de dirigir**,

- ✓ **Contribuindo os psicólogos no processo de conhecer as condições psicológicas necessárias a esses.**

Acidente de trânsito durante a atividade profissional, sendo definido como acidente de trabalho.

O desgaste físico e psicológico foi objeto de estudo de Sato (1991), Mendes (1997), Mendes (2000), Macedo (2000) e Pinto (2001) demonstrando que as principais queixas referidas são contato humano, justificar suas ações, ruído, temperatura e iluminação, imagem profissional, carga de trabalho e o risco de acidentes e assaltos.

Moro (1996), em seu estudo sobre motoristas profissionais infratores no limite de velocidade, investigou a existência de características comuns de motoristas profissionais que transgridem a velocidade estabelecida para determinados locais e a opinião ou crenças desses sujeitos a respeito da velocidade.

(...) A autora concluiu que existem características psicológicas comuns nesta população e correlação entre os indicadores da entrevista.

O PERFIL DO ACIDENTE DE TRÂNSITO CARACTERIZOU-SE

UM EVENTO QUE OCORRE CORRELACIONADO COM:

- ✓ **O perfil psicológico clínico dos motoristas**
- ✓ **O desrespeito das regras do Ctb**
- ✓ **E desatenção.**

Ao participar do trânsito como condutor, pedestre ou passageiro, várias condições do indivíduo estão envolvidas:
90%

- ✓ Comportamento,
 - ✓ Estado psicológico/psíquico,
 - ✓ Condições cognitivas
 - ✓ Biológicas,
- 10%
- ✓ Identificação e compreensão dos sinais e leis de trânsito,
 - ✓ Condições da via,
 - ✓ Parte física e mecânica do veículo.

Conhecer o conjunto de agravos à saúde dos participantes, tanto dos envolvidos diretamente no acidente, quanto das pessoas **que assistem a esse tipo de evento, auxilia na investigação de condições psicológicas promissoras e sucessoras de acidentes de trânsito.**

. Ao participar do trânsito como condutor, pedestre ou passageiro, várias condições do indivíduo estão envolvidas:

- ✓ Comportamento,
- ✓ Estado psicológico,
- ✓ Condições cognitivas
- ✓ E biológicas,
- ✓ Identificação e compreensão dos sinais e leis de trânsito,
- ✓ Condições da via,
- ✓ Parte física e mecânica do veículo. Pesquisadores,

Luz (1994) definiu o acidente de trânsito como todo o evento danoso, resultando em danos materiais ou danos pessoais, envolvendo o veículo, motorizado ou não, a via, e o homem ou animal, sendo necessário à presença de dois desses fatores.

A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004) estima que, em 2020, os acidentes de trânsito serão a terceira causa de morte ou ferimentos no mundo, caso não ocorram mudanças.

Confirmou- se

DECORRÊNCIAS PSICOLÓGICAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

A caracterização de decorrências psicológicas associadas ao acidente de trânsito é descrita na literatura especializada por meio de diferentes aspectos comportamentais, tais como: estresse, ansiedade, temeridade, atenção, humor, concentração, agressividade, insegurança, impulsividade, enfrentamento ou fuga a estímulos, relações afetivas, fadiga, sono 26 e uso de substâncias.

O acidente de trânsito, de forma direta (envolvimento) ou indireta (assistindo), **apresenta decorrências psicológicas em motoristas de transporte urbano** de passageiros, visto a tentativa de realizar a direção defensiva (evitar acidentes) e a convivência com estímulos associados a eventos estressores e traumáticos. Ocorrências de sonolência, agitação, cansaço, irritabilidade, impulsividade, preocupação e ansiedade antes, durante e principalmente após o acidente. **F G SILVA 2005**

O acidente de trânsito é concebido TAMBÉM como acidente de trabalho quando ocorrer no ambiente trânsito durante a atividade do motorista profissional e apresentar decorrências físicas ou psicológicas associadas ao acidente que cause morte, perda ou redução da capacidade ao trabalho.

O acidente de trânsito ocorrido com motoristas profissionais, no exercício de suas atividades laborais ou no deslocamento ao trabalho, é considerado acidente de trabalho desde o vínculo empregatício existente. Para caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito há necessidade de investigar o nexo causal, ou seja, a relação de determinação entre acidente (evento) e decorrência psicológica (consequência)

Os autores utilizam diversos termos ao fazerem referência às decorrências psicológicas de acidentes: a) **dano** (Gonçalves, 2003; Evangelista & Menezes, 2000; Mamelak, 2000; Large & Nielssen, 2001; Girasek & Gielen, 2003); b) **trauma** (Sousa, Regis & Koizumi, 1999; Jeavons, Greenwood & Horne, 2000; Pavelqueires, 2002; Calil, 2003); c) **lesão** (Koizumi, 1992; Ott, Favaretto, Neto, Zechin & Bordin, 1993; Hija-Medina, 1999; Costa, 2003); d) **consequência** (Mayou & Bryant, 2001); e) **prejuízo** (Brookhuis, De Waard & Fairclough, 2003); f) **seqüela**. O uso desses termos está relacionado com a característica do estudo, tipo de decorrência (física ou psicológica) e fundamentação teórica dos autores. Os termos lesão, seqüela e trauma são geralmente utilizados na menção de decorrências biológicas (físicas e fisiológicas). A palavra dano está associada a efeitos psicopatológicos. Por sua vez consequência e prejuízo são utilizados como resultado de um evento, independente do tipo de decorrência desencadeada

Evangelista & Menezes (2000) caracterizam especificamente a seqüela emocional como dano psíquico e avaliam, no âmbito das perícias acidentárias, que um evento (acidente) pode gerar efeitos desestruturantes na organização psicológica ou no repertório do comportamento da vítima, trazendo alterações na sua vida familiar, social, interpessoal e no trabalho.

MANIFESTAÇÃO DE TRANSTORNOS DE PERSONALIDADE OU DE COMPORTAMENTO

QUAL A DISTINÇÃO ENTRE DANO MORAL E DANO PSICOLÓGICO?

Desde meados do século XX, **demonstram a relevância dos transtornos mentais e comportamentais como desencadeadores de acidentes de trânsito.**

No trânsito, as pessoas participam por inteiro com suas angústias, medos, frustrações, inseguranças, conflitos (Rozestraten, 1996). O veículo e o modo de conduzir traduzem a personalidade do condutor, visto que as condições psicológicas do ser humano interferem na atividade de dirigir.

Bramante (2003), em seu estudo sobre estresse profissional e o dano psicológico, demonstra que

- **Dano psicológico é uma perturbação transitória ou permanente do equilíbrio emocional preexistente, de caráter patológico desencadeado de um fato ilícito.** É caracterizado dano psicológico a alteração de hábitos sociais, seja desfrutar dos bens materiais ou pessoais, ou na deterioração da qualidade de vida da vítima.

Para Maciel & Cruz (2005) danos psicológicos são caracterizados por meio da **manifestação de transtornos de personalidade ou de comportamento**, resultante de ação deliberada ou culposa, sobre determinadas circunstâncias, trazendo para o vitimado, prejuízos morais e materiais, face à limitação de suas atividades habituais ou de trabalho.

Em suma, **o dano psicológico é uma perturbação mental/ PSIQUICA, de caráter patológico, que repercute na vida individual, social e profissional da vítima.** O que distingue o dano psicológico do dano moral é que este último não apresenta desequilíbrio de caráter patológico.

O trauma é definido como uma situação experimentada, testemunhada ou confrontada pelo indivíduo, havendo ameaça à vida ou à integridade física de si própria ou de pessoas afetivamente ligadas (Câmara Filho & Sougey, 2001)

França (2004) distingue essas terminologias considerando o transtorno mental, psíquico comportamental, ou também doença mental/ PSIQUICA, a alteração das funções psíquicas de origem natural, isto é, sem interferência de evento que o desencadeie.

França afirma que dano psicológico é caracterizado pela deterioração das funções psíquicas, de maneira súbita e inesperada, provocada pela ação deliberada de alguém ou evento, ocasionando à vítima limitações de suas atividades habituais e laborais.

A decorrência psicológica de acidente de trânsito é caracterizada como dano psicológico caso seja verificado nexo causal. Em motoristas de transporte urbano de passageiros a caracterização do dano psicológico dar-se-á na investigação da existência do nexo etiológico, visto ser esta a relação entre acidente, decorrência e alteração da capacidade para o trabalho. Costa (2003) define lesão como o resultado do acidente, dano corporal (físico ou psíquico), perturbação funcional causadora da morte, perda ou redução temporária ou permanente da capacidade laboral. A definição de lesão abrange as condições biológicas do indivíduo.

A fundamentação da pesquisa está na Síndrome Subjetiva Pós-traumática, que Dejours (1992) caracteriza pela variedade de problemas funcionais ou persistência anormal de um sintoma

De acordo com o Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM-IV, 1997), o TEPT é caracterizado, essencialmente, pelo desenvolvimento de sintomas característicos após a exposição a um evento estressor traumático, envolvendo a experiência pessoal direta de um evento real ou ameaçador que no qual tenha ocorrido ou testemunhado um evento com morte, sério ferimento ou outra ameaça à própria integridade física ou de um membro da família ou outra pessoa em estreita relação com o indivíduo.

A identificação de aspectos comportamentais em motoristas profissionais auxilia no aprimoramento da avaliação das condições psicológicas dos condutores veiculares.

AMBIENTE

O acidente de trânsito, também caracterizado como acidente de trabalho, aumenta o sofrimento psíquico desses profissionais, tendo em vista a responsabilidade pelo evento, independente da causa (cumprimento do horário, condições da via ou do veículo, exigências e pressões da empresa).

As variáveis pessoais agem diretamente na capacidade psicofísica dos participantes do sistema de trânsito, determinando sua percepção de risco, análise da situação e tomada de decisão.

Os motoristas de transporte urbano de passageiros, por exemplo, mostram-se cotidianamente pressionados pelas **exigências relacionadas ao tempo de deslocamento**, aos cuidados com o veículo e à responsabilidade pelas vidas dos passageiros. O fato da jornada de trabalho desses profissionais ocorrerem no trânsito aumenta a probabilidade de estarem envolvidos ou presenciarem acidentes.

Ao participar do trânsito como condutor, pedestre ou passageiro, várias condições do indivíduo estão envolvidas: comportamento, estado psicológico, condições cognitivas e biológicas, identificação e compreensão dos sinais e leis de trânsito, condições da via, parte física e mecânica do veículo.

Desde meados do século XX, **demonstram a relevância dos transtornos mentais e comportamentais como desencadeadores de acidentes de trânsito.**

Os motoristas de transporte urbano de passageiros, por exemplo, mostram-se cotidianamente pressionados pelas exigências relacionadas ao tempo de deslocamento, aos cuidados com o veículo e à responsabilidade pelas vidas dos passageiros.

O fato da jornada de trabalho desses profissionais ocorrerem no trânsito aumenta a probabilidade de estarem envolvidos ou presenciarem acidentes. Conhecer o conjunto de agravos à saúde dos participantes, tanto dos envolvidos diretamente no acidente, quanto das pessoas que assistem a esse tipo de evento, auxilia na investigação de condições psicológicas promissoras e sucessoras de acidentes de trânsito.

ESTES APARECEM NAS IDADES EM QUE ESTATÍSTICAS MOSTRAM A MAIOR PARTE DOS ACIDENTES
VIDE ANEXOS

CARACTERÍSTICAS AVALIADAS NA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

DAS HABILIDADES MÍNIMAS DO CANDIDATO À CNH E DO CONDUTOR DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

Toda avaliação será realizada visando o reconhecimento da real capacidade do candidato/condutor, AS QUALIDADES PSÍQUICAS NECESSÁRIAS E para ACHAR-SE EM ESTADO MENTAL PARA DIRIGIR: nos itens abaixo propostos visando à avaliação psicológica como processo psicológico técnico e científico:

AVALIA:

1-COMPORTAMENTOS SEGUROS E ASSERTIVOS COMO UM CONJUNTO DE REAÇÕES de um sistema dinâmico em face das interações propiciadas pelo meio no trânsito sejam eles individuais ou coletivos

2-CARACTERÍSTICAS PSICOLÓGICAS DE PERSONALIDADE contra indicativas para a condução veicular, avaliando o Equilíbrio entre os diversos aspectos de personalidade, em especial os relacionados a controle emocional, ansiedade, impulsividade e agressividade, outras

E SOCIALIZAÇÃO: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requer cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação

3- AUSÊNCIA DE TRAÇOS PSICOPATOLÓGICOS não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros.

4- AS FUNÇÕES COGNITIVAS que podem influenciar na gênese do comportamento seguro e de risco (fases: Informação: Processamento de Informação; Tomada de Decisão/ identificação significativa, julgamento ou juízo crítico e tomada de decisão quais os julgamentos; a atitudes seguras no trânsito de situar-se no tempo e espaço; e avaliar a realidade escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta; Comportamento (e seu feed back)

Em especial:

- ✓ Percepção: Detecção, discriminação e identificação;
- ✓ Atenção concentrada e dividida, segundo Rozestraten a atenção do condutor de trânsito deve oscilar entre uma atenção difusa e dentro deste campo tem que ter uma atenção concentrada (outras nomenclaturas: seletiva, difusa);
- ✓ Inteligência: capacidade de resolver problemas novos, relacionar idéias, induzir conceitos e compreender implicações.
- ✓ Memória;

- ✓ Tempo de reação;
- ✓ Orientação espacial e avaliação de distância: capacidade de situar-se no tempo, no espaço ou situação reconhecendo e avaliando os diferentes espaços e velocidades;
- ✓ Conhecimento cognitivo: capacidade de aprender, memorizar e respeitar as leis e as regras de circulação e de segurança no trânsito.
- ✓ Outros que se fizerem necessário

5-SEQÜELAS DE CAUSAS EXÓGENAS de USO/ABUSO DE ALCOOL E SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS , PROBLEMAS NEUROLÓGICOS, PORTADORES DE DEFICIÊNCIAS , NECESSIDADES ESPECIAIS E OUTRAS , OU SEJA as SEQUELAS COGNITIVAS, PSICOMOTORAS E PSÍQUICAS /MENTAIS e outras ADVINDAS .

Base:

- Rozestraten, Reinier Johannes Antonius, nas formulações de especialistas nessa área de diversos países da Europa, America Latina, dos E.U.A. e do Brasil. Trata das principais metodologias usadas referindo-se também às fases psicogenéticas do comportamento e às etapas da análise da tarefa como propostas por Sperandio. (Apresentam-se considerações sobre o trânsito como tratado no Código de Trânsito Brasileiro e as características ergonômicas específicas do trabalho no Trânsito) Resolução 425/2012 do CONTRAN
- Resolução 07/2009 do CFP e alterações
- Justificação com pesquisas de acidentes e autores nacionais e internacionais
- CONVENÇÃO VIÁRIA DE VIENA exige a avaliação Psíquica (psicológica/mental) da qual o Brasil é signatário, em 8 de novembro de 1968. Seu Decreto nº 36714 de 10 /12/1981, do qual o Brasil é signatário,

Ainda, percebendo que a valorização do capital humano já é uma necessidade, pois a inteligência emocional (personalidade / emoções) tem sido um diferencial importante.

Bohlander & cols. 2003: Entre os testes psicológicos usados nesses processos, encontram-se principalmente os testes de aptidões, que buscavam avaliar características naturais dos candidatos e traços que identifiquem tendências claras de capacidade para a realização de determinadas tarefas, como dirigir; já os testes de personalidade identificam características que determinam o perfil comportamental de cada um para tal (Marra, 2000).

Suécia, Hyder C. diz: MINHA OPINIÃO é de que: se aceitamos que os acidentes de trânsito são um problema de saúde, também temos que aceitar todas as conseqüências com relação: à saúde física E PSÍQUICA DAS PESSOAS. O único elemento que falta às autoridades darem valor:

“É A LIGAÇÃO DAS DESCOBERTAS SOBRE UM NÍVEL COMPORTAMENTAL (PSÍQUICO) ÀS IMPLICAÇÕES NO TRANSITO. SEM INFORMAÇÃO SOBRE O NÍVEL MICRO (COMPORTAMENTO), NUNCA SEREMOS CAPAZES DE SOLUCIONAR OS PROBLEMAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO COM SUCESSO”

Aliás, a alteração vai ao encontro do disposto no artigo 8, inciso 3, da Convenção Viária de Viena, “*in verbis*”, a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980.

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

- **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: psíquico equivale à mental)

Assim como especialistas na área, o trabalho será executado conforme Resoluções do CONTRAN e do CFP, Portarias e Comunicados do DETRAN SP, constando das seguintes atividades:

As **TÉCNICAS E INSTRUMENTOS** objetivos (Res. 2/2003 do CFP) são **UTILIZADOS** em consonância com a Resolução CFP 007/2009: "Os instrumentos de avaliação psicológica mais utilizados são os testes psicológicos e as entrevistas psicológicas, observação clínica. Entretanto, o rol de possibilidades de instrumentos psicológicos é bastante variado, incluindo também os questionários, observações situacionais e outras técnicas reconhecidas pela Psicologia."

Obs.": Segundo Resolução CFP nº 009/2011, que: Altera a Resolução CFP nº 007/2009, publicada no DOU, Seção 1, do dia 31 de julho de 2009": O psicólogo deve colocar em prática os preceitos da avaliação psicológica, quais sejam os dados advindos dos testes psicológicos devem ser reunidos às informações fornecidas por outros recursos avaliativos, com o objetivo de que sua compreensão final inclua as informações contextuais.. e que sejam levantados os estudos internacionais que indiquem a relação teórica e empírica entre os resultados de testes semelhantes aos disponíveis no Brasil para uso no trânsito, apoiando sua validade de critério".

"Cartilha de avaliação psicológica"... haja vista que não é possível avaliar todos esses itens por meio de um instrumento apenas, a fim de garantir uma avaliação psicológica com qualidade técnica e ética, sendo necessário, além dos testes psicológicos, a realização de entrevista qualitativa e a observação e intervenção. ...o psicólogo deverá embasar-se, em sua prática, nos Princípios Fundamentais, elencados no Código de Ética, nas resoluções que tratam dos testes e técnicas de avaliação e prestar serviços psicológicos de qualidade, sendo-lhe vedado, conforme Art. 2º, alínea g, "emitir documentos sem fundamentação e qualidade técnico-científica". (CFP 2011)

"Cabe ao profissional investigar quais são os procedimentos, os meios e as técnicas mais adequados para o contexto de seu trabalho, uma vez que o CFP defende a autonomia profissional das (os) psicólogas (os) quanto à escolha dos testes, desde que aprovados cientificamente." (CFP 2011).

Para a interpretação **OBJETIVA** dos resultados dos testes aplicados no contexto do trânsito, recomenda-se que sejam utilizadas as normas específicas e/ou gerais dos instrumentos e seus manuais, e que sejam seguidas as orientações previstas nesses respectivos manuais para a análise dos dados encontrados.

Segundo, Ofício Nº 0009-12/CT-CFP, Brasília, 4 de janeiro de 2012. : "O conselho Federal de Psicologia mantém o Sistema de Avaliação de Teste Psicológico – Satepsi com o objetivo de avaliar se o teste psicológico atende aos critérios científicos obrigatórios para serem utilizados profissionalmente no Brasil. Assim, indicar quais testes devem ser utilizados em cada contexto é atribuição do psicólogo que deve avaliar o objetivo do trabalho e outro aspectos que são importantes para cada situação.... o CFP não determina quantas medidas de atenção devem ser realizadas, nem limita quais são elas, apenas esclarece que o psicólogo deve utilizar o teste adequado a luz do construto estudado."

Inclui entrevista, desde que respeite os preceitos acima "

A informação é operada por processos especializados **DESCRITOS E AVALIADOS COM TESTES OBJETIVOS NA RES 425/2012 DO CONTRAN, AVALIADO PELO PSICOLOGO OFICIALMENTE C TESTES OBJETIVOS PRIVATIVOS DA PSICOLOGIA**, incluindo memória de curto e longo prazo e julgamento, o que leva a decisões sobre a condução. As decisões são colocadas em prática através do sistema musculoesquelético , **MAS INFLUENCIADAS PELA EMOÇÃO E PERSONALIDADE , ASSIM AS FUNÇÕES AVALIADAS INFLUENCIAM NA DECISÃO E NO TEMPO DE REAÇÃO .**

TEMPO DE REAÇÃO

O tempo de reação é o intervalo de tempo originado entre o atendimento de um estímulo e a emissão de resposta pelo organismo. Existem diversas circunstâncias que podem alterar a velocidade e a precisão dessas respostas (lida, 1990). Segundo lida (1990) o tempo de reação é influenciado diretamente pelo grau de incerteza da resposta: quanto mais alternativas o homem tiver para selecionar, maior será o seu tempo de reação. Além da complexidade, outros fatores que influem no tempo de decisão são a compatibilidade entre estímulo e resposta, e a expectativa ao estímulo, a emoção e a personalidade, outros problemas psíquicos. Portanto, os sistemas de decisão mais simples, além de permitirem respostas mais rápidas, apresentam também maior confiabilidade nessas respostas

Hyden, C. PSICOLOGO DO TRÂNSITO-realizou alguns testes de confiabilidade de observadores em diferentes cidades e encontrou... Um valor de 1,5 segundos em indicadores temporais, em particular TTC (Hydén 1987, Green..... Técnicas de Conflito de Tráfego: Teoria e Prática.... Avaliação da segurança do tráfego com base em dados comportamentais de nível micro/COMPORTAMENTO: avaliar e analisar... identificando problemas em um nível micro comportamentais.

Funções cognitivas A CARGO DE AVALIAÇÃO PELO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO

Visão Atenção e Concentração

Percepção visuo-espacial

Compreensão

Coordenação

Audição

Memória

Processamento

Discernimento,

Julgamento

Tomada de decisão

Tempo de reação

Seqüelas De Problemas Com C] Álcool E Drogas

Personalidade

Outras

Para Hoffmann, 2005 Envolvem o comportamento do condutor envolve: desempenho, atitude, motivação, personalidade, ergonomia cognitiva, Cognição: percepção, tipos de atenção, memória, formação de imagens) habilidades – aptidões e muitos outros fenômenos que influenciam na gênese do comportamento; enfim; “o desafio.

ESTE Muitas características envolvidas na ação DIRIGIR envolvem, além de habilidades físicas e motoras, alguns (muitos) fenômenos psicológicos, tais como: atenção, percepção, tomada de maneiras (Dagostin, 2006). Avaliação Psicológica (A.P.): esta avaliação deve ser feita por um Psicólogo Perito Examinador do Trânsito (PPET1) que aferir psicometricamente as características psicológicas referentes à área percepto-reacional, motora e nível mental; do equilíbrio psíquico e habilidades específicas

PORTANTO:

A avaliação psicológica se faz necessária em todas as habilitações do artigo 143 a 148, **BEM COMO AS RENOVAÇÕES DEFORMA AMIUDE, DEVIDO A MUDANÇAS NOS CONDUTORES DURANTE O TEMPO DE HABILITAÇÕES E A QUALQUERTEMPO** e na penalidades para riscos

A HISTORIA E AS CARACTERÍSTICAS PSICOLÓGICAS e Através do histórico, mostrar-se, á o estudo longitudinal comparativo das características e dos perfis psicológicos de condutores é feito ao longo dos anos através das pesquisas de vários autores e pesquisadores de renome, em todos os países e no Brasil. demonstrar que pelos estudos em vários países e Brasil, as características psicológicas essenciais para o condutor seguro, bem como as características responsáveis por acidentes e outros problemas de segurança são basicamente as mesmas, mudando o nome que se da a uma mesma característica, dando-lhes vários nomes, mas com a mesma definição, aperfeiçoando-se a operacionalização dos termos com o tempo, não só no Brasil, mas em outros países da Europa e América Latina, nas diferentes épocas, e apesar do aumento das frotas e outras mudanças de condição dos carros e estradas
O equilíbrio entre estas várias instâncias e necessidades e a capacidade para supri - las, superá- las ou adaptar-se a elas e permitem o funcionamento normal do individuo. Problemas neste equilíbrio podem gerar desajustes interiores que produzem I imitações ao pleno funcionamento do individuo

Segundo Hoffmann, Alchieri – 2005 O Comportamento Humano no Trânsito representa a mais IMPORTANTE contribuição

Aftanas (1994) corrobora com esta afirmação: De qualquer forma, parece inconcebível o fato de que as intervenções ocorram nem que as tenham precedido as avaliações, já que ela é fundamental para uma atuação adequada, como

discutem muitos autores, dentre eles, que em seu estudo inclui que a **AValiação Psicológica Deve Ser Considerada Como Uma Necessidade Primária.**

A AVALIAÇÃO SICOLOGICA retira TEMPORARIAMENTE os indivíduos do trânsito, até que tenham Condições para a direção veicular, tendo como a maior contribuição social entre outras a de encaminhar indivíduos de todas as classes sociais sem distinção, atendendo às necessidades das classes menos privilegiadas, encaminhando-os através da Devolutiva, para instituições gratuitas na área da saúde mental e psicológica. É o único profissional no trânsito a realizar nestes Países este Trabalho em prol do social, da saúde e do desenvolvimento de comportamentos seguros pela avaliação psicológica

A Entrevista Devolutiva e encaminhamento REALIZADOS: - é crucial e diz respeito ao encaminhamento dos candidatos ou condutores, visando à melhora dos problemas apresentados, a sua qualidade de vida e o seu bem estar como ser humano e participante e responsável pela saúde e segurança no trânsito, hoje prevista nas resoluções do Contran

Hoje o psicólogo do trânsito ganhou seu próprio campo de atuação, sendo a Psicologia do Trânsito é definida oficialmente, pelo Ministério do Trabalho, através do Código Brasileiro de Ocupações, bem como as suas áreas de atuação

ATRIBUIÇÕES DO CÓDIGO BRASILEIRO DE OCUPAÇÕES

O Código Brasileiro de Ocupações (CBO) é o documento que adota, indica e compila os títulos e apresenta as características das ocupações do mercado de trabalho brasileiro. Sua atualização se deve às intensas modificações acontecidas no cenário cultural, econômico e social do País nos últimos anos, aludindo alterações estruturais

Uma das grandes inovações deste documento é o método empregado no método de descrição, que implica o desenvolvimento do trabalho por meio de grupos de profissionais que agem nas famílias ocupacionais, partindo-se da premissa de que a melhor descrição é aquela feita por quem exerce efetivamente cada ocupação.

A nova CBO tem uma extensão estratégica extraordinária, na medida em que, com a unificação de códigos e descrições, poderão ser empregados pelos mais diferentes atores sociais. Terá importância também para a consistência das políticas públicas do Ministério do Trabalho

Por meio desta publicação o Ministério do Trabalho e Emprego - MTE disponibiliza à sociedade a nova Classificação Brasileira de Ocupações – CBO/2002

Pode-se ressaltar o novo código para psicólogos do trânsito, **2515-35.** : avaliação PSICOLÓGICA, comportamentos, analisar- t ratar, orientar, acompanhar, indivíduos, grupos e instituições; desenvolver pesquisas experimentais, teóricas e clínicas; coordenar equipes e atividades de área e afins; participar de atividades para consenso e divulgação profissional; realizar tarefas administrativas educar

Para isso é necessário que o usuário tenha a capacidade de reconhecer seu papel individual e social e de participar como membro deste ambiente social trânsito, usando seu autocontrole, estabilidade, resistência a stress, saúde física e mental/psíquica com a finalidade de garantir a vida. CONFORME:

A psicologia como área da saúde RES 218/1997 DO MINISTERIO DA SAÚDE, pressupõe o conhecimento teórico e de técnicas que se apliquem para promoção da saúde e prevenção da doença física e mental/PSÍQUICA, psicológica (psíquica), a fim de permitir que aqueles que se utilizam o trânsito, possa nele usufruir condições básicas de sobrevivência, sendo para isso necessário que seu usuário tenha capacidade de reconhecer seu papel e de participar como membro deste ambiente social trânsito, usando os seus valores individuais, seu autocontrole, equilíbrio, estabilidade, resistência a stress, saúde física e mental para garantir a vida.

ESTES COMPROMETIMENTOS, DISTÚRBIOS PSICOLÓGICOS DE FORMA AMPLA, EM CUJAS SEQUÊLAS SE TRADUZAM OS COMPORTAMENTOS DE RISCO, SÃO DESENCADEADORES DE ACIDENTES, INVALIDEZ E MORTE. COLOCAM EM RISCO A ELE PRÓPRIO, AOS USUÁRIOS DO TRÂNSITO E A PRÓPRIA HARMONIA AMBIENTAL.

No trânsito, o homem necessita de se ter condições psíquicas, psicomotoras, cognitivas, comportamentais, etc., para uma participação no ambiente físico, social e de cidadania do trânsito, condições de um ser saudável, que colaborando possa ir construindo a segurança, através de suas relações com este maior meio social do qual o homem participa. Neste ambiente, ele não mantém laços afetivos, ficando assim, mais fácil exercer ali no trânsito, de demonstrar o seu descontrole, os seus seqüelas comportamentais, agravando este despejar de “frustrações no Trânsito, temos as situações e stress, do Trânsito e as que se apresentam no dia a dia antes de conduzir o veículo. Cabe a Psicologia do Trânsito estudar os comportamentos, as habilidades, as Aptidões, etc., ali envolvidas para a direção segura. Diria ainda que o Trânsito o termômetro da cidadania e dos valores humanos de cada um.

É para este trabalho no trânsito, que se seleciona o condutor, não mais apenas como possuidoras das técnicas de dirigir, mas como portador de comportamentos saudáveis (livre de comportamentos de risco ligados a: psicopatologias, drogas, álcool, alcoolismo, problemas neurológicos graves, cognitivos, psicomotores, de descontrole emocional, etc.). Comportamentos seguros, que não ponham em risco, não só a si, mas ao outro, incluindo o ambiente, tornando – se esses indivíduos, capazes de utilizar esses comportamentos de forma controlada, para promover a segurança, prever e prevenir danos e morte, pois o carro é uma arma em mãos inadequadas e MATA.

A Psicologia do Trânsito diz respeito ao comportamento do homem, seus valores, atitudes e comportamentos no trânsito, levando em conta a especialização de suas funções, habilidades e aptidões, para uma direção saudável e segura do condutor, o que implica na pressuposição tácita das diferenças entre pessoas, advindo daí a necessidade de se selecionar este homem como condutor, que implica não só em saber as técnicas, mas em ser capaz de usá-las com condições físicas e mentais saudáveis para tal exercício, avaliando suas características senso perceptivas e personalidade. No trânsito, o homem necessita ter condição de participação social, que o faz um ser saudável para colaborar e contribuir através de suas relações com este maior ambiente social, com o qual não mantém laços afetivos, sendo mais fácil exercer aí seu descontrole, perante as situações de stress que apresenta no dia a dia. Avaliação psicológica deu origem à psicologia no Brasil, através dos trabalhos de Myra Y Lopes, um dos pais da psicologia como ciência, pioneiro homenageado pela revista do Conselho Federal de Psicologia. O seu histórico na área do trânsito tem seus primórdios em 1680

Portanto, é importante considerar importante o trabalho do psicólogo do trânsito, ao avaliar as características psicológicas envolvidas na ação DIRIGIR, que envolvem, além de habilidades físicas e motoras, alguns (muitos) fenômenos psicológicos, tais como: atenção, percepção, tomada de decisão, motricidade, reação, nível mental, dentre outros que podem ser mensurados de diferentes maneiras apesar do sistema trânsito ter muitos elementos comuns em todos os países, cada federação tem seu próprio Código de trânsito com suas especificidades. Porém, as habilidades do condutor devem ser semelhantes seja num condutor brasileiro ou japonês independentemente da tecnologia empregada nos veículos. Não importa se há sensores de velocidade no automóvel, se este é hidráulico ou não; o condutor terá que ter algumas habilidades essenciais para operar o automóvel (analisar os fatores de risco da situação, tomada de decisão, concentração, atenção, etc.). (Dagostin, 2006)

Estudos como o de Alchieri e Stroeher (2002), revelam, nos condutores, algumas características de personalidade predisponentes a acidentes de trânsito. Nesse sentido, Campos (1951, citado por Alchieri & Stroeher, 2002), relata que a inteligência, a percepção e a personalidade são fatores que podem estar associados à ocorrência de acidente

Hoje Bronfenbrenner **tende a reforçar a ênfase nas características biopsicológicas da pessoa em desenvolvimento**

Isto levou, a que a Assembléia das Políticas, da Administração e das Finanças (APAF), instância deliberativa do Sistema Conselhos de Psicologia, definiu 2011 como o Ano da Avaliação Psicológica.

Como conseqüência, conhecer a história e as características psicológicas nos dá elementos para encaminhar o candidato ou condutor para readaptação, terapia, psicoeducação ou outros mecanismos psicológicos que restabeleçam os problemas de comportamento, patologias, etc., sendo um agente de transformação da realidade, com políticas públicas, que criem esta real possibilidade em que se insere o condutor para sua reinclusão no sistema nacional de trânsito.

Pois segundo Costa (2003) afirma que interferir na melhoria da qualidade de vida dos participantes do sistema de trânsito é uma forma de prevenir ocorrência de acidentes, repercutindo na redução de decorrências físicas e psicológicas e, conseqüentemente, no infortúnio do trabalho. As decorrências comprometem as condições biopsicossociais do acidentado e sua capacidade para o trabalho, repercutindo de forma direta ou indireta nos familiares e empregadores. No caso do trânsito seus familiares, ou outros usuários

Estes comprometimentos, distúrbios psicológicos de forma ampla, em cujas seqüelas se traduzam os comportamentos de risco, são desencadeadores de acidentes, invalidez e morte. Colocam em risco a ele próprio, aos usuários do trânsito e a própria harmonia ambiental.

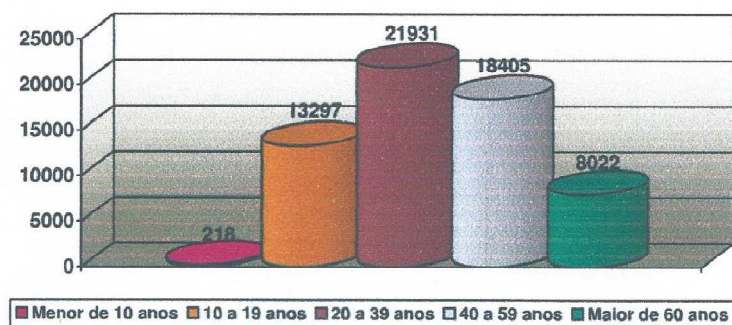


GRÁFICO 3 – Distribuição da frequência do número de casos atendidos no Programa de Saúde Mental em municípios paraibanos, segundo a faixa etária. Paraíba, 2004.

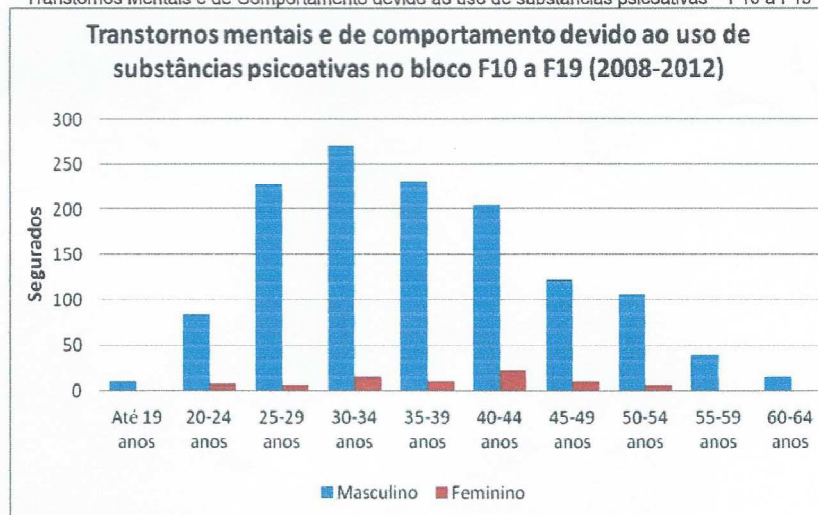
Na distribuição da faixa etária, foi utilizada a escala contida no Boletim Estatístico Mensal, que a SES/PB tem como planilha de controle do Programa de Saúde Mental no Estado da Paraíba. Tal escala contém cinco faixas de idade: menores de 10 anos, de 10 a 19 anos, de 20 a 39 anos, de 40 a 59 anos e maiores de 60 anos. Analisando o Gráfico 3, evidencia-se que as faixas etárias de maior frequência foram: a de 20 a 39 anos, com 21.931 (35,4%) usuários e a de 40 a 59 anos, com 18.405 (29,7%), seguidas, em terceiro lugar, pela a faixa etária de 10 a 19 anos, com 13.297 usuários (21,5%).

A predominância da faixa de 20 a 39 anos corresponde ao período do ciclo vital, no qual as pessoas se encontram mais produtivas, conseqüentemente, sofrem maior pressão social, pelo fato de terem que estar no mercado de trabalho, constituir família e contribuir socialmente. A evidência de que crianças, menores de 10 anos, com 218 (0,3%) casos, e idosos maiores de 60 anos, com 8.022 (13%) estarem procurando atendimento em saúde

A preocupação da *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC, 2013) sobre as drogas ilícitas está embasada nos riscos que são infligidos à saúde e ao bem-estar dos indivíduos. O consumo dessas substâncias representa evidente ameaça à estabilidade e à segurança de regiões inteiras, principalmente, ao desenvolvimento econômico e social. A dependência de substâncias psicoativas é, muitas vezes, agravada pelo baixo desenvolvimento social e econômico. Assim, compromete o desenvolvimento humano. Portanto, reforça a importância de romper o ciclo destrutivo provocado pelas drogas, objetivando assegurar o direito das pessoas a um estilo de vida saudável e promover o crescimento econômico sustentável com maior segurança e estabilidade.

O relatório da *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC, 2013) sobre o consumo de substâncias psicoativas em nível mundial evidencia que aumentou a produção e a utilização indevida, principalmente de novas drogas, e que a demanda por drogas não tem sido substancialmente reduzida. Portanto, existem desafios à aplicação de um sistema de controle e, principalmente, da violência gerada pelo tráfico. O relatório (UNODC, 2013) apresenta preocupação com a natureza evolutiva de novas substâncias psicoativas.

Gráfico 7
Transtornos Mentais e de Comportamento devido ao uso de substâncias psicoativas – F10 a F19

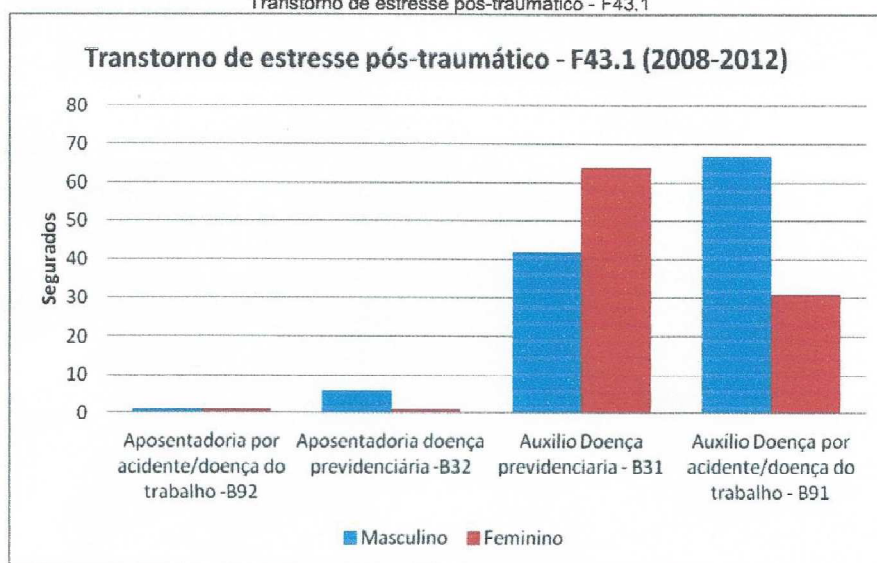


Fonte: Banco de dados do INSS (SUIBE), 2013.

Álcool tem estatística semelhante

a) *Transtornos de estresse pós-traumático (F43.1)*. Apresentaram a maior incidência de todos os blocos do Capítulo V dos Transtornos Mentais e do Comportamento quando relacionado ao trabalho – B91. Prevaecem para o sexo masculino (GRAF. 9).

Gráfico 9
Transtorno de estresse pós-traumático - F43.1



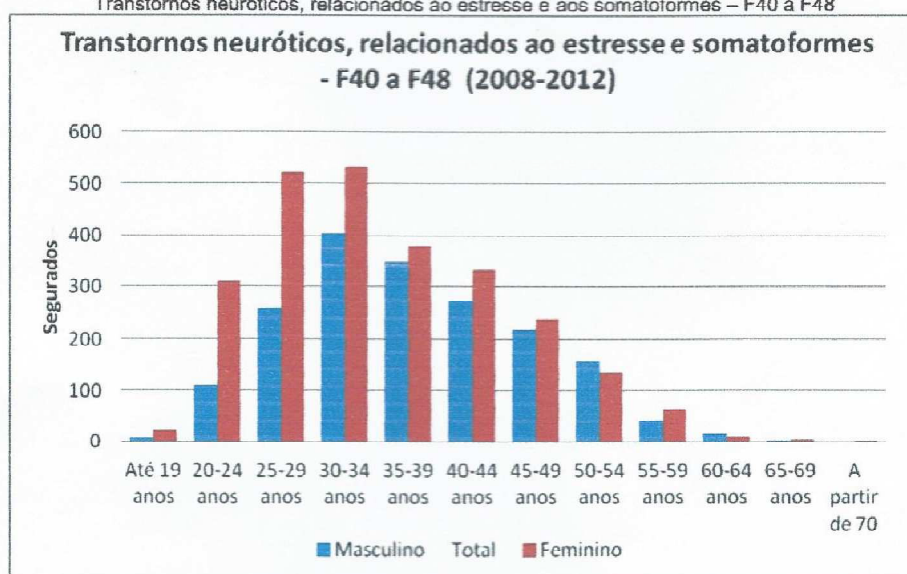
Fonte: Banco de dados do INSS (SUIBE), 2013.

Mello e Fiks (2006) relatam que as estatísticas brasileiras ainda não são mensuráveis, mas acredita-se que deve ser bem elevada a incidência deste tipo de transtornos, sobretudo nas grandes cidades, onde a violência está presente. Suas várias formas podem ser descritas: a violência doméstica, assaltos à mão armada ou não, agressão física, sequestros nas suas mais variadas formas, tortura, estupro, acidentes de trânsito, presenciar morte violenta ou visão inesperada de um corpo em sofrimento ou parte dele, um cadáver ou, mesmo, ao receber o diagnóstico de alguma enfermidade que possui risco de morte.

A violência é o evento marcante e a característica principal dos quadros de Transtornos de Estresse Pós Traumático. Pode ser concebida como o grande motivador do evento estressor. Os eventos traumáticos são indissociáveis da

- c) Todo o bloco de F40 a F48, abrangendo os *Transtornos neuróticos, relacionados ao estresse e às somatoformes*. Apresentou uma incidência maior no sexo feminino na faixa etária de 25 a 34. A partir desta idade houve um predomínio semelhante em ambos os sexos (GRÁF. 3).

Gráfico 3
Transtornos neuróticos, relacionados ao estresse e aos somatoformes – F40 a F48



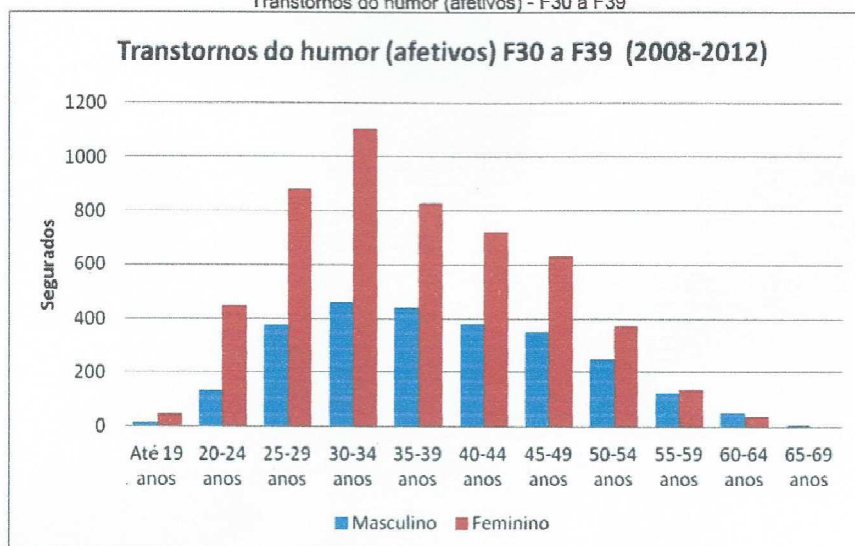
Fonte: Banco de dados do INSS (SUIBE), 2013.

Sentimentos de tristeza ou de alegria dos indivíduos poderão estar presentes em todos os relacionamentos quando no convívio do indivíduo no ambiente organizacional. A tristeza poderá ser decorrente de frustrações, como nas aspirações não correspondidas do indivíduo. Mas quando este estado evolui para luto, que pode ser normal, ou, mesmo, para quadro mais graves, como um estado depressivo, poderá haver a perda do convívio no ambiente laboral. A evolução do contexto organizacional influencia diretamente o estado emocional. Existe uma relação direta com a ordem econômica e a justiça nas relações de trabalho, em nível tanto macro quanto microssocial. O desemprego por um período mais prolongado é um exemplo clássico da relação entre depressão e ordem econômica (BRANT-MINAYO-GOMES, 2004).

associação entre fatores genéticos e fatores ambientais. Neste contexto, as alterações psíquicas não refletem simplesmente a determinação multifacetada da programação genética e muito menos o comportamento humano é simplesmente consequência do determinismo ambiental. Os fatores genéticos e o meio ambiente estão estreitamente inter-relacionados, em uma complexa associação interdependente. Portanto, essas interações são fundamentais para o desenvolvimento e a evolução dos quadros dos Transtornos Mentais e de Comportamento (OMS, 2002).

- b) Quadros de *Transtornos do Humor (afetivos)* de F30 a F39. Observa-se neste bloco elevado número de benefícios com um grande número de dias de afastamento do trabalho. O predomínio foi do sexo feminino. O destaque entre as mulheres é o predomínio da faixa etária entre 25 a 49 anos, período importante na vida da mulher como produtivo profissionalmente, principalmente no seu pico de 30 a 34 anos. Destaca-se também o ciclo da idade fértil (GRÁF. 2).

Gráfico 2
Transtornos do humor (afetivos) - F30 a F39



Fonte: Banco de dados do INSS (SUIBE), 2013.

ESTATÍSTICAS de mortes e diferente de estatística de acidentes

Risco de morte em acidente em função da idade

Por Vias Seguras <info@vias-seguras.com>

Mortos em acidentes de trânsito,

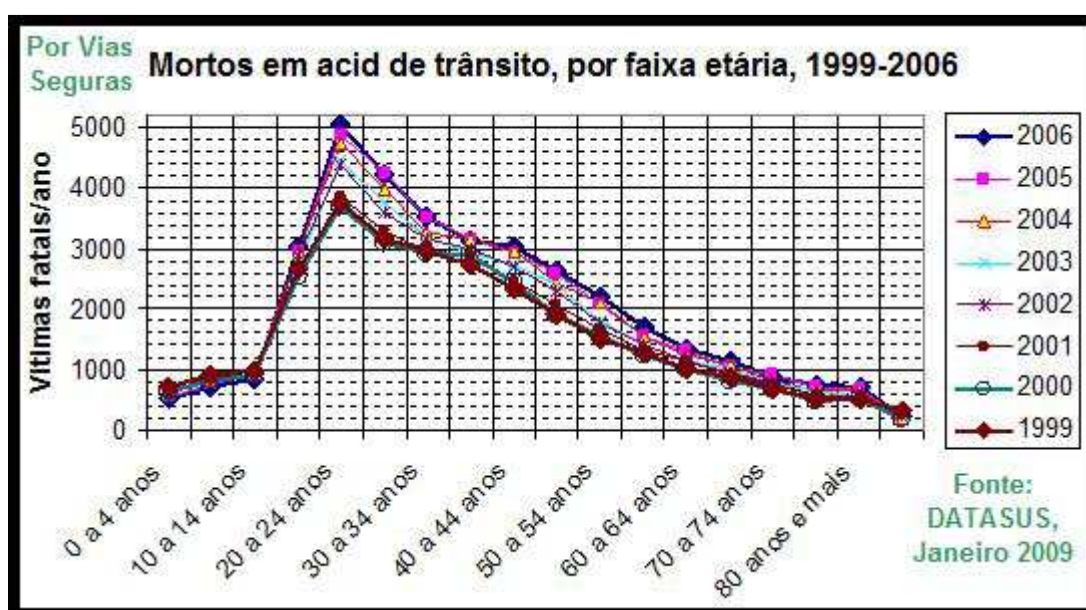


Gráfico mostrando a distribuição por faixa etária e a evolução neste período.

As faixas etárias mais afetadas com um máximo entre 20 e 24 anos

.ISTO SE REPETE NAS ESTATISTICAS DE MORBIDADE / MORTES

NÃO NAS DE ACIDENTES

O risco de uma colisão no trânsito começa com baixos níveis de concentração de álcool no sangue e aumenta significativamente quando o a Concentração de Álcool no Sangue (BAC) do motorista é $\geq 0,04$ g/dl.

No caso do uso de drogas psicoativas, o risco de incorrer em um acidente de trânsito aumenta em diversos graus.

O risco de acidente fatal com uma pessoa que consumiu anfetaminas, por exemplo, é cerca de 5 vezes o risco de alguém que não o fez.

”, garante a psicóloga Nereide Tolentino, consultora do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito. Segundo ela, não é exagero dizer que quase 70% dos acidentes fatais no trânsito envolvem jovens de 18 a 25 anos. Fatores De acordo com Nereide, dois fatores são

fundamentais para traçar esta realidade. Em primeiro lugar, o fato de a idade ser própria da ousadia, das crenças pessoais, “de que com ele as coisas não vão acontecer”. O outro aspecto, segundo ela, é a falta de conhecimento.

Eduardo Biavati. “É o ‘eu e minha turma’. Então, em um acidente, sempre mais de um vai se machucar”, diz o sociólogo. A impaciência desta faixa etária também é característica. É comum observar no tráfego jovens motoristas “costurando” entre os demais carros, “grudando” no fundo do carro que está à frente, ultrapassando pela direita ou na contramão.

Para ACIDENTES EM GERAL

OS ACIDENTES OCORREM NA FAIXA DE 25 A 40anos,, outras acima de 30 anos após a permissão para conduzir, segundo pesquisas.

Os jovens estão nas estatísticas de morbidade, não nas de acidentes, morrem mais pelas suas características psicológicas de relevar o risco ao dirigir, como visto nas pesquisas de.

LETÍCIA MARÍN-LEÓN – UNICAMP -2008

- **40%TÊM IDADES ENTRE 31 E 40 ANOS;**

SANDRA LUZIA HAERTER ARMÔA- Unigran

- **na faixa ETÁRIA DE 30 A 39 ANOS, E OUTROS**

JUÍZES/ 2010 -10-MAR- JUIZADO DE TRÂNSITO

divulga primeiro perfil dos motoristas causadores de acidentes em Rio Branco-Coordenação do Juizado Especial de Trânsito (JTRAN) da Comarca de Rio Branco realizou uma primeira abordagem estatística dos atendimentos prestados pela unidade para definir o perfil dos motoristas causadores de acidentes.

Esse levantamento teve por referência os atendidos:

- ❖ **1-os motoristas acidentados foram**
- ❖ **Com habilitação entre 5 e 15 anos (49,29%). Predominantemente masculinos (72,90% da amostra),**
- ❖ **na faixa ETÁRIA DE 30 A 39 ANOS, MESMA FAIXA ETÁRIA 30 A 39 ANOS (40,0%) diferenciando-se apenas na escolaridade (48,60% de graduados).**
- ❖ **Distribuídos entre ensino fundamental (32,90%), ensino médio (36,40%) e graduação (30,70%), um**
- ❖ **perfil sócio-demográfico também predominantemente masculino (72,90%), MANTENDO A**
- ❖ **E TEMPO DE HABILITAÇÃO ENTRE 5 E 15 Anos,**

(...) FATOR COGNITIVO ATENÇÃO PARA

Os acidentes identificados e ocasionados no ano de 2017 por falta de atenção do motorista em trechos com avaliação negativa na Sinalização (“Regular”, “Ruim” ou “Péssima”) correspondem a 46,9% dos acidentes e a 51,9% das mortes registradas. PARA os que fazem avaliação psicológica uma vez na vida – carros e motos sem atividade remunerada

MESMA FAIXA ETÁRIA 30 A 39 ANOS (40,0%) E TEMPO DE HABILITAÇÃO ENTRE 5 E 15 Anos, diferenciando-se apenas na escolaridade (48,60% de graduados). (...)

(Coordenação do Juizado Especial de Trânsito (JTRAN) da Comarca de Rio Branco realizou uma primeira abordagem estatística dos atendimentos prestados pela unidade para definir o perfil dos motoristas causadores de acidentes. Esse levantamento teve por referência os atendidos):

Nereide Tolentino, o trânsito é um espaço público que as pessoas têm de saber dividir e conviver.

R. Dir. sanit, São Paulo v.17 n.2, p. 30-47, jul./out. 2016 - Devido a importância da saúde e a recuperação da saúde, optou-se por analisar os custos decorrentes de acidentes no trânsito brasileiro. Os números apresentados no trabalho representam uma estimativa dos custos relativos aos serviços de saúde que envolvem as situações de acidentes de trânsito. Diante da perspectiva da teoria da reserva do possível, **dos poucos recursos financeiros para atender a todas as necessidades de prestação de serviço de saúde e da importância das políticas públicas preventivas de acidentes, buscou-se destacar que promover e proteger é mais digno, eficiente e econômico do que recuperar a saúde.** Isso a partir do argumento negativo dos números apresentados na perspectiva da recuperação da saúde não somente física, mas psíquica

. Por conseguinte, a concretização do direito à saúde, enquanto efetivação de direito fundamental, exige do Estado um esforço financeiro considerável, sendo que, por meio da perspectiva do princípio da eficiência e da economicidade, o mesmo deve priorizar ações de promoção e proteção à saúde física e psíquica

Nesse sentido, o ente estatal deve promover políticas públicas de intervenção no âmbito das rodovias brasileiras no que condiz às infrações cometidas, que acabam por resultar em acidentes.

A direção defensiva é dirigir com objetivo de prevenir acidentes, atento às ações incorretas de outros motoristas e das possíveis condições adversas da pista e do tempo. Trata-se da prática de dirigir com segurança, reduzindo a possibilidade de ser envolvido em acidentes de trânsito.

Não Dirija Se...

... Não estiver em boas condições de saúde: físicas e psicológicas/Psíquicas,

Promulgada pelo Executivo através do Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, constituindo, portanto, parte do nosso ordenamento jurídico.

- **Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir**¹. (grifo: **psíquico equivale à mental**)

Assim faz-se necessário encaminhá-los para que possam em caso de sanada a causa, pelo conseqüente encaminhamento para recuperação, educação e reeducação do condutor possibilite retornarem para a condução veicular.

Significa fazer intervenção Quanto à entrevista devolutiva que encaminha os condutores e candidatos a CNH para alguma forma de intervenção que permita sua reinserção no sistema viário, a intervenção nos processos humanos. e feita para tentar modificá-los, considerando os fenômenos observados como determinados pelo momento e pelo ambiente social (Monterde, 1987; ver também Rothengatter, 2002).

A intervenção em outros países tem um suporte de políticas públicas o que não é uma realidade no nosso País: Citando Kroj (1995): ao descrever as atividades dos psicólogos do trânsito da Alemanha nos centros de assessoramento e reabilitação de condutor, revela que

são realizados atendimentos individuais ou em grupo em psicoterapia de condutores principiantes que apresentam comportamentos de risco no dirigir.

A intervenção segundo Rozestraten (2000) obteve, no 37º Congresso de Psicologia de Trânsito de Braunschweig na Alemanha, em 1998, informações sobre algumas inovações que vêm ocorrendo em Psicologia na nossa área:

- Psicoterapias, a essas pessoas, com objetivos específicos para cada caso e direcionada a condutores estressados e agressivos,
- Serviços de saúde mental gratuitos quando há e outros serviços como AAA
- Recuperação do inapto - há estudo no DETRAN/SP
- Educação que integre conceitos emancipatórios de educação e cidadania, para que seus efeitos possam congregam valores que priorizem a vida humana..

Nossa contribuição social foi e é importante, o trabalho tem base em testes e manuais de testes com fidedignidade e somos parte da ciência psicologia, somos psicólogos.

O acidente de trânsito é concebido TAMBÉM como acidente de trabalho quando ocorrer no ambiente trânsito durante a atividade do motorista profissional e apresentar decorrências físicas ou psicológicas associadas ao acidente que cause morte, perda ou redução da capacidade ao trabalho.

O acidente de trânsito ocorrido com motoristas profissionais, no exercício de suas atividades laborais ou no deslocamento ao trabalho, é considerado acidente de trabalho desde o vínculo empregatício existente. Para caracterizar decorrências psicológicas de acidentes de trânsito há necessidade de investigar o nexo causal, ou seja, a relação de determinação entre acidente (evento) e decorrência psicológica (consequência)

Para Maciel & Cruz (2005) danos psicológicos são caracterizados por meio da manifestação de transtornos de personalidade ou de comportamento, resultante de ação deliberada ou culposa, sobre determinadas circunstâncias, trazendo para o vitimado, prejuízos morais e materiais, face à limitação de suas atividades habituais ou de trabalho.

Em suma, o dano psicológico é uma perturbação mental, de caráter patológico, que repercute na vida individual, social e profissional da vítima. O que distingue o dano psicológico do dano moral é que este último não apresenta desequilíbrio de caráter patológico.

Faz-se necessário retirar temporariamente indivíduos da direção veicular, que adquiriram no período sem avaliação, algum comprometimento psicológico e encaminhá-los para que possam, caso sanada a causa, retornarem para a condução veicular

A REALIZAÇÃO CONTINUADA E PERIÓDICA AMIÚDE DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA É IMPRESCINDIVEL COMO PARTE DO ARTIGO 140 DO CTB

NÃO SOMENTE NA PRIMEIRA AVALIAÇÃO,

PROPICIA:

- ✓ Um maior controle da ocorrência de acidente,
- ✓ **Evitando decorrências psicológicas aos participantes do sistema de trânsito.**

No Brasil, os psicólogos credenciados do Departamento de Trânsito - DETRAN ao realizarem o exame psicológico avaliam aptidão das condições psicológicas à atividade de dirigir,

- ✓ **Contribuindo os psicólogos no processo de conhecer as condições psicológicas necessárias a esses.**

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

E-mail: fepatp@terra.com.br – TEL 19-988790145
CNPJ: 07.790.658/0001-

DADOS ESTATÍSTICOS SOBRE PRAZOS DA RENOVAÇÃO DOS EXAMES DE SAÚDE NA HISTÓRIA LEGAL (ANEXA)

De acordo com Victor Pavarino, consultor de segurança no trânsito do escritório da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS)/(OMS) no Brasil, houve “um aumento significativo dos acidentes de trânsito a partir dos anos 1980, em escala global, quando as taxas de motorização cresceram exponencialmente nos países em desenvolvimento”, afirma.

NO BRASIL

ANALISE DE DADOS }

Pela :Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. Avenida Doutor Arnaldo, 715, São Paulo, SP, 01246-904, Brasil **Maria Helena P. de Mello Jorge; Maria Rosário D. O. Latorre:**O objetivo deste trabalho é apresentar os dados e analisar a tendência da mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil e em cada uma das Capitais das Unidades da Federação.

(...)Calcularam-se os coeficientes de mortalidade (bruto e padronizado), segundo sexo, bem como a mortalidade proporcional dentro das causas externas para os **acidentes de trânsito no período de 1978 a 1989.**

(...)Os resultados mostram que, para o Brasil,

Em uma parcela significativa dos municípios estudados, a mortalidade por acidentes de trânsito **corresponde a quase metade dos óbitos por causas externas.**

ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PERÍODO DE 1978 A 1989. HOUVE UM AUMENTO DO NÚMERO DE ÓBITOS, BEM COMO DOS COEFICIENTES DE MORTALIDADE EM CADA FAIXA ETÁRIA E SEXO.

DURANTE este , o prazo era fazer renovação SOMENTE após OS 40 ANOS PARA A RENOVAÇÃO a partir de 1979

- ✓ **Antes o prazo era : lei 5108 DE 21 DE SETEMBRO DE 1966,** O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos 70, 72 e 73) era de:
Art. 72 parágrafo 2º - o exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e Serão renovados
- O **cada quatro anos,**
- O **para pessoas de mais de sessenta anos, cada dois anos**

Analisando-se o período de 1978 a 1989, observa-se uma tendência de **aumento dos coeficientes de mortalidade** em Porto Velho, Rio Branco, Recife, Maceió, Curitiba, Florianópolis, Campo Grande, Cuiabá, Goiânia e Distrito Federal. Em Manaus, Macapá, Natal, Teresina, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e São Paulo, a mortalidade vem permanecendo estacionária no período estudado. Nas demais seis capitais, a tendência é de declínio, concluindo-se que este permanece um importante problema de saúde pública no país.

Bangdiwala et al. (1985) consideram que essas causas são responsáveis por uma perda de cerca de 30 anos na expectativa de vida nos países americanos em desenvolvimento. No Brasil, o total de mortes por acidentes e violências passou de 55.240, em 1977, para 94.421, em 1987, com coeficientes de cerca de 50 para **cerca de 70 por 100.000 habitantes no período**, representando aumentos de 70,9% e 40,0%, respectivamente.

(OPAS) / (OMS) De acordo com Victor Pavarino, consultor de segurança no trânsito do escritório da Organização Pan-Americana da Saúde no Brasil, houve “UM AUMENTO SIGNIFICATIVO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO A PARTIR DOS ANOS 1980, em escala global, quando as taxas de motorização cresceram exponencialmente nos países em desenvolvimento

EM 1989, COM NOVA RESOLUÇÃO 734 /1989
declinou **para 20** em 1987 (**todos medidos por 100.000 habitantes**).

Depois o prazo SOMENTE OS 40 ANOS PARA A RENOVAÇÃO em 1989, com nova resolução 734 /1989

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

E-mail: fepatsp@terra.com.br – TEL 19-988790145
CNPJ: 07.790.658/0001-

Os coeficientes padronizados são quase sempre superiores a 20 por 100.000 habitantes, cifra esta muito superior àquela observada em outros países.

O valor do coeficiente declinou para 20 em 1987 (todos medidos por 100.000 habitantes). O aumento verificado em 1977 e 1987 correspondeu a um valor aproximado de 26%.

Foi regulamentado pelo CONTRAN também o Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, artigo 8 parágrafo 3; constituindo, portanto parte do nosso ordenamento jurídico, o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados: A contribuição do psicólogo e do médico é impar e imprescindível

Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir

Refere-se hoje ao artigo 147 DO CTB passa a cumprir a CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA: “in verbis”, a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto, como previsto: Convenção Viária de Viena /Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981,

DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES com prazos atuais , estavam em vigência em 1989

Observação: Quando era a renovação feita somente após 40 anos: tinha coeficientes de cerca de 50 , de 70 por 100.000 habitantes no período, representando aumentos de 70,9% e 40, 0%, respectivamente.)

1989 COM O NOVO PRAZO PARA: 20 por 100.000 habitantes,

- Kilsztajn – Para um patamar de 20 por 100 mil habitantes. Acidentes de trânsito, frota de veículos Entre 1987 e 1989, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito: REGREDIU para um patamar de 20 por 100 mil habitantes

Em Manaus, Macapá, Natal, Teresina, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e São Paulo. Nas demais seis capitais, a evidência é de declínio, concluindo-se que este permanece um importante problema de saúde pública no país.

- Afirma. Maria Helena P. de Mello Jorge; Maria Rosário D. O. Latorre-Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo

(...) As estatísticas de mortalidade mostram, em 1988, para o Brasil, que cerca de 10% dos óbitos são devidos a causas externas, e destes 30% são por acidentes de trânsito.

Acidentes de trânsito corresponde a quase metade dos óbitos por causas externas.

(...) em 1988, Os coeficientes padronizados são quase Sempre 20 por 100.000 habitantes, (resolução 670 / 1987)

- Todos os autores da saúde que se dedicam ao estudo dos acidentes de trânsito são unânimes em afirmar que, permeando o seu caráter multidisciplinar, encontra-se a necessidade de um adequado sistema de informação...

➤ ...UM PROBLEMA DE SAÚDE PÚBLICA

A OMS (1984), enfatizando também o caráter multidisciplinar da abordagem dos problemas de trânsito e, especificamente, dos acidentes deles decorridos, concorda com a criação de um sistema único de informações, cabendo ao setor saúde (física e psíquica exigidos no Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981, artigo 8º, inciso 3) as tarefas de contribuir para a prevenção dos acidentes ou tentar diminuir suas consequências, fomentar atividades intersetoriais, participar de comitês de segurança no tráfego e, finalmente, avaliar os custos da atenção e reabilitação, com o objetivo de informar as autoridades sobre a extensão do que esta Instituição chama epidemia do trauma.

Somente com a complementação dada por este aspecto será efetivo qualquer programa que venha a ser realizado

-COM A RES 734 1989,

Reformula a Resolução que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação e dá outras providências.

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

E-mail: fepatp@terra.com.br – TEL 19-988790145
CNPJ: 07.790.658/0001-

CONSIDERANDO as proposições e estudos oferecidos pelo Conselho Federal de Medicina e pelo Conselho Federal de Psicologia, quando aos exames de sanidade física e mental psicotécnico (psicológico), visando à segurança do trânsito,

CONSIDERANDO estar à validade da habilitação do condutor vinculada à periodicidade dos exames de sanidade Física e mental e psicotécnico (psicológico);

CONSIDERANDO as diretrizes da Convenção sobre Trânsito Viário, firmada pelo Brasil em Viena, em 1968, aprovada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981;

CONSIDERANDO que o condutor de veículo automotor deve possuir condições físicas e psíquicas reclamadas pela
Segurança de trânsito

Seçãoiv - Da Periodicidade do Exame

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (considerados e artigos) era de:

Art. 57 - Os exames de sanidade física e mental a que estão sujeitos os condutores de veículos automotores, deverão ser renovados ao término dos seguintes períodos máximos:

(Veja alteração introduzida pela Resolução 07/98)

- I - De 05 (cinco) em 05 (cinco) anos até completar 60 (sessenta) anos de idade;
- II - De 03 (três) em 03 (três) anos a partir dos 60 (sessenta) anos completados.

ESTAVA PREVISTO TAMBEM O CUMPRIMENTO DA CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA NA RES734/1989, 7 /1998 DO CONTRAN

“Art. 69. Atendendo ao grau de dificuldade de condução, **os veículos automotores se agruparão nas seguintes categorias e classes**, nos termos da **Convenção sobre Trânsito Viário, firmada pelo Brasil em Viena, em 08 de novembro de 1968, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13 de maio de 1980 e promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981**:.....

MODIFICADOPELA 7/1998 PARA:

“Parágrafo Único:: Para habilitar-se nas categorias C, D ou E, o candidato deverá atender ao disposto nos artigos 143, 144 e 145 do Código de Trânsito Brasileiro.”

EXATAMENTE O QUE PEDIMOS

A avaliação psicológica e a médica são imprescindíveis e fases indeclináveis do artigo 140 da Lei 9503/1997e da CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA, o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados. A contribuição é impar e imprescindível

Ainda : Toxicológico não avalia seqüelas biopsicologicas em anexo

PORTANTO ESSES testes toxicológicos não PODEM SER utilizados como critério de inaptidão. Deve SER SEMPRE associado a uma avaliação, obrigatoriamente A exames de aptidão física e mental (transtornos físicos e biológicos) e avaliação psicológica (dos sintomas cognitivos, comportamentais e personalidade), para o estabelecimento de diagnóstico e avaliação da capacidade

O transtorno por uso de substâncias consiste na presença de um agrupamento de sintomas FISICOS, fisiológicos, biológicos e PSÍQUICOS, cognitivos, problemas significativos relacionados à substância.

Alguns argumentos contra:

- Minas Gerais, Rafaela Gigliotti, questionou esse argumento. “**Não existe comprovação científica de que [essa medida] reduz acidentes, porque o exame detecta o uso de drogas nos 90 dias** que o antecedem e, para a fiscalização, o que é importa é o momento da condução do veículo.”

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

E-mail: fepatp@terra.com.br – TEL 19-988790145
CNPJ: 07.790.658/0001-

E para álcool também, não mede. Cabe os exames de saúde.

ALCOOL

Capítulo XVII - DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269

A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

(...)

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

ACIDENTE GRAVE DE TRÂNSITO É QUESTÃO DE SAÚDE PÚBLICA 07/03/2018

Os acidentes de trânsito se configuram como grave problema de saúde pública no País. Essas emergências têm, porém, um aspecto particular: a maioria delas é evitável. A avaliação é de Júlia Maria D'Andrea Greve, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, que completa dizendo que esses atendimentos representam um “roubo” importante de recursos da área médica.

Constatamos que foi nas últimas duas décadas do século XX que os acidentes de trânsito passaram a ser definidos como problema de saúde pública, tendo em vista os altíssimos custos financeiros e sociais que deles decorrem e, no que diz respeito ao debate em relação a acidentes, violência e óbitos

MOTOS E ATIVIDADE REMUNERADA

os estudos recentes apontam que as causas principais são procedimentos de risco dos próprios condutores

Estudos e dados estatísticos apontam aumento do número de vítimas fatais de acidentes com motos no trânsito, mas risco de morte sobre duas rodas é menor para motociclistas profissionais

Ao contrário do que se imagina, as categorias que usam a moto como fonte de renda (motofretistas, motoboys e mototaxistas) não estão entre as principais vítimas.

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DAS COOPERATIVAS DE TRABALHO DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

E-mail: fepatp@terra.com.br – TEL 19-988790145
CNPJ: 07.790.658/0001-

SUBSÍDIOS PARA A NECESSIDADE DE PRAZO PARA RENOVAÇÃO DOS EXAMES DE SAÚDE, QUE PRESERVE VIDAS e o que segue: ONU 5 pilares do trânsito; idade de transtornos comportamentais e psíquicos / mentais / psicológicos ;com a mudança p renovação somente a partir de 40 anos 1979 /1980 a 1989- índices de acidentes aumentaram, motivo de ter sido colocada a renovação para de 5 AM 5 anos, e de 3 anos apos 65 anos; histórico prazo para renovação de CNH e exames de saúde no trânsito – e porque leve que ter no CTB o prazo de 5 anos e porque é ainda é necessário? (anexos); acidentes aumentaram p os q não fazem renovação periódica, mas uma única vez na vida- senado federal; o acidente ocorre com o condutor de mais de 5, 10, 15 anos de habilitação, em especial carros; pode a renovação ser de 10 em 10 anos? as pesquisas dizem q não. problemas nas idades – tipos e idade: inclui psicológica e biológica - justificação; justificação das idades e acidentes idoso / idade por pesquisas e constituição federal, perfil das vitimas, motos e atividade os remunerada- estudos recentes apontam que as causas principais são procedimentos de risco dos próprios condutores e não de profissionais; o perfil psicológico do bom condutor,

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGRAN, P.; CASTILLO, D. & WINN, D., 1990. Childhood motor vehicle occupant injuries. *American Journal of Diseases of Children*, 144: 653-662. [[Links](#)]
- BANGDIWALA, S. I.; ANZOLA PERES, E. & GLIZER, I. M., 1985. Statistical considerations for the interpretation of commonly utilized road traffic accident indication: implications for developing countries. *Accident Analysis and Preventions*, 17: 419-427. [[Links](#)]
- BERQUÓ, E.; SOUZA, J. M. P. & GOTLIEB, S. L. D., 1982. *Bioestatística*. São Paulo: EPU. [[Links](#)]
- IBGE (Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), 1973. *Censo Demográfico de 1970*. Rio de Janeiro: IBGE. [[Links](#)]
- _____, 1982. *Censo Demográfico de 1980*. Rio de Janeiro: IBGE. [[Links](#)]
- LEHFELD, G. M., 1977. Redução de Acidentes de Tráfego: Propostas de Medidas para um Plano de Ação. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego. (Boletim Técnico, 2) [[Links](#)]
- MELLO JORGE, M. H. P., 1979. *Mortalidade por Causas Violentas no Município de São Paulo*. Tese de Doutorado, São Paulo: Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. [[Links](#)]
- _____, 1988. *Investigação sobre a Mortalidade por Acidentes e Violência na Infância*. Tese de Livre-Docência, São Paulo: Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo. [[Links](#)]
- _____, 1990. *Causas Externas de Morte: Análise da Informação Disponível na Organização Panamericana da Saúde*. Washington, DC: OPS/OMS. (Mimeo.) [[Links](#)]
- _____, 1994. *O Sistema de Informação de Mortalidade: Restrospecto Histórico e Perspectiva para o Futuro*.

FENACTRAN- BRASIL – FEDERAÇÃO NACIONAL DOS MÉDICOS EPSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO
MARCIA OLIVEIRA DE MENEZES PINTO

HISTÓRICO dos PRAZOS PARA RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO -

Porque teve que ter no CTB O PRAZO DE 5 ANOS E PORQUE É AINDA É NECESSARIO? (ANEXOS)

- **Com a lei 5108 DE 21 DE SETEMBRO DE 1966,**

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos 70, 72 e 73) era de:

Art. 72 parágrafo 2º - o exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e Serão renovados **s cada quatro anos, par pessoas de mais de sessenta anos, cada dois anos**

Art 73 – será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas

Parágrafo 3º **os exames psicotécnicos poderão ser estendidos pelo CONTRAN a todas as categorias de motoristas à medida em q as repartições de trânsito sejam aparelhadas** para este fim.

- **-Com DECRETO No 62.127, DE 16 DE JANEIRO DE 1968,**

Que Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito o prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos 144, 147, 79) era de:

✂·O prazo de validade dos exames de saúde será fixado pelo CONTRAN. "decreto 62127/68

- **Com o DECRETO-LEI Nº 237, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967-**

Modifica o Código Nacional de Trânsito. Inclui:

✂·"Art. 73 Será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas. (na época CDE sempre)

- **Com a RES Nº 670/67,**

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos) era de:

- **Ate 1979**

RENOVAÇÃO DE 4 EM 4 ANOS E DE 2 ANOS APÓS 65 ANOS DE IDADE.

- **Com a Lei 6.731/79,**

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos) era de:

✂·RETORNAVA AO EXAME DE RENOVAÇÃO, SOMENTE AOS 40 ANOS, quando era retirada a obrigação da sua avaliação psicológica para a renovação da CNH.

☞ Muda aqui – vide estatísticas no início deste subsídio

- Segundo Hoffmann (1995), aprovação permanente da permissão para dirigir por meio da Lei 6.731/79, que **regula uma nova periodicidade** para os exames médicos e psicológicos na obtenção da habitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Com a idade mínima de 18 anos, o candidato examinado pela equipe de médico e de psicólogo (quando habilitado) **retornava ao exame somente aos 40 anos**, quando era retirada a obrigação da sua avaliação psicológica para a renovação da CNH.

FOI REVERTIDO:

1. O EXAME SOMENTE AOS 40 ANOS:

Por que:

Em 1979 /1980 COM A MUDANÇA P RENOVAÇÃO **SO A PARTIR DE 40 ANOS** – os INDICES DE ACIDENTES AUMENTARAM:

- (OPAS) / (OMS) De acordo com Victor Pavarino, **consultor de segurança no trânsito do escritório da Organização Pan-Americana da Saúde** no Brasil, houve “**UM AUMENTO SIGNIFICATIVO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO A PARTIR DOS ANOS 1980**, em escala global, quando as taxas de motorização cresceram exponencialmente nos países em desenvolvimento” ,

OS RESULTADOS MOSTRAM QUE, PARA O BRASIL, HOUVE UM AUMENTO DO NÚMERO DE ÓBITOS 1978 A 1987, BEM COMO DOS COEFICIENTES DE MORTALIDADE EM CADA FAIXA ETÁRIA E SEXO.

Proporcionalmente, em relação **às causas externas, a representatividade esteve em torno de 30%**. Em uma parcela significativa dos municípios estudados, a mortalidade por cifra esta muito superior àquela observada em outros países.

Analisando-se após o **período de 1978**, observa-se uma tendência de aumento dos coeficientes de mortalidade em Porto Velho, Rio Branco, Recife, Maceió, Curitiba, Florianópolis, Campo Grande, Cuiabá, Goiânia e Distrito Federal.

- Afirma. **Maria Helena P. de Mello Jorge; Maria Rosário D. O. Latorre**-Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São

RESUMO: O objetivo deste trabalho é apresentar os dados e analisar a tendência da mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil e em cada uma das Capitais das Unidades da Federação.

Calcularam-se os coeficientes de mortalidade (bruto e padronizado), segundo sexo, bem como a mortalidade proporcional dentro das causas externas para os acidentes **de trânsito no período de 1978 /1979 e parte de 1980**

○

Bangdiwala et al. (1985) coeficientes de cerca de 50 para cerca de 70 POR 100.000 habitantes :consideram que essas causas são responsáveis por uma perda de cerca de 30 anos na expectativa de vida nos países americanos em desenvolvimento

No Brasil, o total de mortes por acidentes e violências passou de 55.240, em 1977, para 94.421, **início anos 80, com coeficientes de cerca de 20 para cerca de 70 por 100.000 habitantes no período, representando aumentos de 70,9% e 40, 0%, respectivamente.**

Dados para o Brasil mostram que, para algumas idades, os acidentes e violências chegam a ser responsáveis por mais de 50% dos óbitos.

.(GRIFO: este é um período SEM RENOVAÇÃO anterior que era **de 4 EM 4 ANOS E DE 2 ANOS APÓS 65 ANOS DE IDADE, vigente anteriormente)**

1. **RETIRADA A ausência de OBRIGAÇÃO DA SUA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PARA A RENOVAÇÃO DA CNH.**

POR QUE::

POR SEREM AS AVALIAÇÕES FÍSICAS E PSÍQUICAS IMPRESCINDÍVEIS, e norma legal, sendo que a resolução 734 de 1989 cita:

- Carla Giovana Dagostin 2006 SOBRE ESTA ÉPOCA: Na década de 1980, além das mudanças nas resoluções que incidiram positivamente, nos prazos, a inda, pela necessidade, no processo de trabalho dos psicólogos peritos, pois definiram e ampliaram o modelo do exame psicológico anteriormente adotado, houve uma intensificação da produção de conhecimento da Psicologia **do Trânsito**,

Verifica-se PELA expansão do conhecimento e da pesquisa científica nessa fase por meio de:

1-Ações interdisciplinares dos profissionais das ciências do trânsito (educação, engenharia de tráfego, medicina e fiscalização), com destaque especial para a Psicologia, cujo objeto de estudo e intervenção é o comportamento humano no trânsito;

(2) Enfoque de artigos científicos relacionados à abrangência do campo de estudo e intervenções da Psicologia do Trânsito e, conseqüentemente, das possibilidades de atuação dos profissionais de psicologia nesse campo de atuação;

(3) Discussões sobre a necessidade de o psicólogo atuar de forma interdisciplinar com outras áreas de conhecimento;

(4) Estudos sobre instrumentos de medidas para avaliar traços de personalidade, cognição, atenção e percepção, dependência-independência do campo no comportamento do motorista; e

(5) Estudos voltados ao comportamento humano no trânsito, como lidar com normas, motivações, e papel dos participantes no trânsito. Consultando as bases de dados, em relação à produção de conhecimento científico a partir do ano de 1981 sobre a atuação dos psicólogos peritos no Brasil,

Percebe-se a amplitude de temas relacionados à construção do conhecimento da Psicologia do Trânsito

✂•Institui o modelo da Carteira Nacional de Habilitação e dá outras providências.

- - Com a LEI 84513 DE 1980,

Altera as disposições do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62 127, de 16 de janeiro de 1968, e dá outras providências.

"Art. 147. "Parágrafo único. O prazo de validade dos exames de saúde será fixado pelo CONTRAN."

"Art. 160. O condutor que inobservar os prazos de exames prescritos pelo CONTRAN terá sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito, mediante recibo, até que satisfaça as exigências legais."

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO (artigos 142 A 147 159 E 160) era de:

✂•"Art. 142. A habilitação para conduzir veículo automotor, apurar-se-á, através da aprovação nos exames prescritos pelo CONTRAN e segundo a programação curricular estabelecida.

✂•"Art. 144. Os exames de habilitação para cada categoria de condutor serão uniformes em todo o país e obedecerão às normas baixadas pelo CONTRAN."

✂•"Art. 147. PARAGRAFO UNICO "Parágrafo único. **"O prazo de validade dos exames de saúde será fixado pelo CONTRAN."**

✂•"Art. 160. O condutor que inobservar os prazos de exames prescritos pelo CONTRAN terá sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito, mediante recibo, até que satisfaça as exigências legais."

NOS ANOS 1980,

- **Com a RES 565/1980,** regulamenta CNH e o prazo

- **A Resolução 584/1981**

Carla Giovana Dagostin 2006 Definiu algumas alterações para avaliar as condições psicológicas para dirigir, sendo incluídos os transtornos psicopatológicos. Os traços de personalidade continuam a ter destaque (agressividade, instabilidade emocional), além da atenção difusa, aptidões percepto-motoras, avaliação da dependência e interdependência de campo. São priorizados, ainda nessa Resolução, aspectos cognitivos, tomada de decisão e atenção (concentrada, difusa e distribuída) como processos psicológicos importantes a serem avaliados. Houve também uma importante alteração, inclusão da entrevista como um procedimento obrigatório na avaliação.

COM O AUMENTO DE ACIDENTES NO PERÍODO DE RENOVAÇÃO SOMENTE OS 40 ANOS:

Foi o MOTIVO DE TER SIDO MUDADA E COLOCADO O PRAZO DE RENOVAÇÃO diferente EM NOVAS RESOLUÇÕES PARA:

- **COM A RES 670 DE 1987,**

O prazo para RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO

✂ Com a Resolução 670, **os médicos e os psicólogos ficam autorizados a fixar prazos mais curtos para renovação dos exames**

- Com a Resolução 670, os médicos e os psicólogos ficam autorizados a fixar prazos mais curtos para renovação dos exames dos motoristas avaliados (**HOFFMANN, 1995**), e o setor de psicologia dos órgãos de trânsito, DETRAN, ganha autonomia, não mais subordinado à área médica, o que possibilitou para os psicólogos seu espaço de Atuação.

(...) As condições técnicas em que estavam sendo realizadas as atividades. Foi também relevante para o desenvolvimento da Psicologia do Trânsito a aprovação dessa Resolução, pois definiu a necessidade de investir na formação do condutor para o convívio social com os demais participantes do sistema trânsito. Ainda tornou possível a ampliação da intervenção dos psicólogos na formação de atitudes adequadas dos motoristas, principalmente no aspecto educacional, regulamentou a (...) Avaliação psicológica para os condutores que transportam 29 pessoas e cargas perigosas e **introduziu uma nova avaliação para condutores envolvidos em acidentes de trânsito, independente da culpa judicial estabelecida.**

- **HOFFMANN, 1995**, e o setor de psicologia dos órgãos de trânsito, DETRAN, ganha autonomia, não mais subordinado à área médica, o que possibilitou para os psicólogos seu espaço de atuação.

NO FINAL DA DÉCADA DE 1980, SURGEM NECESSIDADES DE IMPLEMENTAR POLÍTICAS DE SAÚDE E EDUCAÇÃO VOLTADAS PARA AS QUESTÕES DO TRÂNSITO

Já anteriormente discutidas e regulamentadas na legislação de 1987,

Priorizando a visão humanizada sobre os problemas de trânsito no País, o que pôs em debate a forma de atuar do psicólogo perito.

- Cruz e Hoffmann (2003) destacam dois outros fatores importantes desse período: a sensibilidade da sociedade brasileira e das administrações públicas para avaliar o fator humano nos acidentes de trânsito, e **a mobilização mais expressiva dos psicólogos vinculados aos DETRANS, para assumir o papel de profissionais responsáveis pela segurança viária no País.**

- **-Com a RES 734 1989,**

Reformula a Resolução que estabelece normas para a formação de condutores de veículos automotores, modelo da Carteira Nacional de Habilitação e dá outras providências. Seção

IV - Da Periodicidade do Exame

CONSIDERANDO as **proposições e estudos oferecidos pelo Conselho Federal de Medicina e pelo Conselho Federal de Psicologia**, quando aos exames de sanidade física e mental psicotécnico (psicológico), visando à segurança do trânsito, CONSIDERANDO **estar à validade da habilitação do condutor vinculada à periodicidade dos exames de sanidade física e mental e psicotécnico (psicológico):**

CONSIDERANDO as diretrizes da **Convenção sobre Trânsito Viário**, firmada pelo Brasil em Viena, em 1968, **aprovada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981;**

CONSIDERANDO que o condutor de veículo automotor **deve possuir condições físicas e psíquicas reclamadas pela segurança de trânsito**

O prazo para **RENOVAÇÃO DE CNH E EXAMES DE SAÚDE NO TRÂNSITO** (considerados e artigos) era de:

§ Art. 57 - Os exames de sanidade física e mental a que estão sujeitos os condutores de veículos automotores, deverão ser renovados ao término dos seguintes períodos máximos:

(Veja alteração introduzida pela Resolução 07/98)

I - De 05 (cinco) em 05 (cinco) anos até completar 60 (sessenta) anos de idade;

II - De 03 (três) em 03 (três) anos a partir dos 60 (sessenta) anos completados.

MOTIVOS DE MUDANÇA:

- 1-CONSIDERANDO as diretrizes da **Convenção sobre Trânsito Viário**, firmada pelo Brasil em Viena, em 1968, aprovada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, artigo 8 parágrafo 3; ***constituindo, portanto parte do nosso ordenamento jurídico***, o que segundo autores nacionais e internacionais, alguns aqui citados: A contribuição do psicólogo é ímpar e imprescindível

Artigo 8, 3. Todo condutor deverá possuir as qualidades físicas e psíquicas necessárias e achar-se em estado físico e mental para dirigir

Refere-se hoje ao artigo 147 DO CTB passa a cumprir a CONVENÇÃO VIARIA DE VIENA: “in verbis” , a qual o Brasil é signatário, uma vez que fora aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto, como previsto: Convenção Viária de Viena /Decreto no 86.714, de 10 de dezembro de 1981,

2-DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES

Observação: Quando era até 40 anos: tinha coeficientes de cerca de **50 para cerca de 70 por 100.000 habitantes** no período, representando aumentos de 70,9% e 40,0%, respectivamente.)

FOI PARA:

- **20 por 100.000 habitantes**, firma. Maria Helena P. de Mello Jorge; Maria Rosário D. O. Latorre-Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São

- **Kilsztajn** – Para um patamar de **20 por 100 mil habitantes**

Acidentes de trânsito, frota de veículos Entre 1987 e 1989, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito: REGREDIU Para um patamar de **20 por 100 mil habitantes**

Em Manaus, Macapá, Natal, Teresina, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e São Paulo. Nas demais seis capitais, **a tendência é de declínio, concluindo-se que este permanece um importante problema de saúde pública no país.**

- Afirma. **Maria Helena P. de Mello Jorge; Maria Rosário D. O. Latorre**-Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São
 -
- (...) As estatísticas de mortalidade mostram, **em 1988**, para o Brasil, que cerca de 10% dos óbitos são devidos a causas externas, e destes 30% são por acidentes de trânsito.
- Acidentes de trânsito corresponde a quase metade dos óbitos por causas externas.

(...) **em 1988**, Os coeficientes padronizados são quase **Sempre superiores a 20 por 100.000 habitantes.**

AJUDARAM TAMBEM NESTA MUDANÇA::

- A OMS (1984), enfatizando também o **caráter multidisciplinar da abordagem** dos problemas de trânsito e, especificamente, dos acidentes deles decorridos como problema de saúde,



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

Nota SAJ nº 87 / 2019 / SAGEP/SAJ/CC/PR

Interessado: Ministério da Infraestrutura
EM/EMI nº: 36/2019
Anexo: --
Assunto: Proposta Projeto de Lei realizando várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro
Processo : 50000.016611/2019-66

Senhor Subchefe,

1. O Ministério da Infraestrutura encaminha proposta de Projeto de Lei destinada a realizar várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro.
2. A competência do Ministério da Infraestrutura para a matéria decorre do art. 35, inciso II, da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, que atribuiu ao Ministério da Infraestrutura a competência sobre política nacional de trânsito.

3. A maioria das alterações já vinha sendo discutida, informalmente, há alguma semanas; contudo, a proposta somente foi recebida formalmente na manhã do dia de hoje. A falta de tempo obrigará que se seja breve nesta manifestação.

Segue:

- Normas aclarando os poderes do CONTRAN de uniformizar a interpretação e os procedimentos quanto à legislação de trânsito.
- Competência para DENATRAN centralizar documentos eletrônicos de trânsito.
- Início da exigência de os veículos terem luz de rodagem diurna.

5. A esmagadora maioria das discussões gira em torno de questões de mérito sobre as quais não cabe a esta Subchefia para Assuntos Jurídicos se pronunciar. A adequação técnica da proposta deve ser examinada, além do próprio Ministério da Infraestrutura, pela Subchefia de Ação Governamental.



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Casa Civil
Subchefia Adjunta de Gestão Pública
Assessoria da Subchefia Adjunta de Gestão Pública

OFÍCIO Nº 71/2019/AS/SAGEP/SAG/CC/PR

Brasília, 30 de dezembro de 2019.

À Senhora
MARIA DO CARMO NEGRETTI
Presidente
FENACTRAN BRASIL - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO.
Avenida Governador Pedro Toledo, 513, Bonfim
13070-752 — Campinas/SP

Assunto: Envio de estudos e pesquisas.

1. Em resposta a Carta s/n encaminhada ao Subchefe Adjunto de Gestão Pública da Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais da Casa Civil/PR, que apresenta subsídios, estudos e pesquisas para fundamentar manutenção/alterações nos prazos de renovação para os exames médicos e psicológicos relativos à Carteira Nacional de Habilitação -CNH e indica disponibilidade para compor comissões de estudo do tema caso seja uma das ações do governamentais, temos a informar que, em 17/09/2019, na Câmara dos Deputados, foi instituída Comissão Especial destinada ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019, do Poder Executivo, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro" (PL326719). Após audiências públicas e análise de diversas emendas apresentadas, o relator, Deputado Federal Juscelino Filho, consolidou texto Substitutivo para apreciação e posterior votação, que está pendente até a presente data.
2. Trata-se de tema relevante e prioritário entre as diversas políticas governamentais, razão pela qual, há um acompanhamento e trabalho conjunto entre os diversos ministérios que compõem esta Presidência para que as alterações propostas atendam da melhor forma o interesse público.
3. Entende-se que a participação social é um instrumento essencial para uma democracia participativa que visa o bem comum. Assim, agradecemos os estudos encaminhados e a disponibilidade para auxílio.

Atenciosamente,

SÔNIA CHRISTINA BRANT WOLFF
Subchefe Adjunta - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Sonia Christina Brant Wolff, Subchefe-Adjunta**, em 30/12/2019, às 21:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **1598937** e o código CRC **F562EAE8** no site:
https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00001.006407/2019-59

SEI nº 1598937

Palácio do Planalto - 4º Andar - Sala: 414 — Telefone: 61-3411-1453/1426/1428

CEP 70150-900 Brasília/DF - <http://www.planalto.gov.br>



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

OFÍCIO Nº 308/2019/CGET-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 25 de outubro de 2019.

Senhora MARIA DO CARMO NEGRETTI

Presidente

FENACTRAN BRASIL - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DE
TRÂNSITO

Avenida Governador Pedra Toledo, 513, Bonfim

13070-752 - Campinas/SP

Assunto: Projetos de Legislação de trânsito

Prezada Senhora,

1. Trata-se de questionamentos acerca de projetos de legislação de trânsito, cujo assunto foi tema de reunião entre a FENACTRAN e DENATRAN/MINFRA conforme documentos SEI nº 1948323 e nº 1948327, que originaram o Processo SEI nº 50000.055925/2019-84.
2. Preliminarmente, em complementação as informações constantes nos autos, o Despacho nº 546/2019/CGET (SEI nº 2016044) anexo, traz a manifestação da Coordenação-Geral de Educação para o Trânsito, o qual encaminhamos para conhecimento.
3. O DENATRAN continua à disposição para esclarecimentos.

Atenciosamente,

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES

Diretor do DENATRAN

Documento assinado eletronicamente por **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do**



Departamento Nacional de Trânsito, em 29/10/2019, às 15:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2017324** e o código CRC **4B158168**.



Referência: Processo nº 50000.055925/2019-84



SEI nº 2017324

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-8213 - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

OFÍCIO Nº 113/2019/CGET-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 21 de março de 2019.

Senhora

MARIA DO CARMO NEGRETTI

Presidente

FENACTRAN BRASIL - FEDERAÇÃO NACIONAL DOS MÉDICOS E PSICÓLOGOS PERITOS DE TRÂNSITO

Avenida Governador Pedro Toledo, 513, Bonfim

13070-752 – Campinas/SP

Assunto: Envio de estudos e pesquisas.

Senhora Presidente,

1. Em atenção à Carta s/nº, encaminhada ao Senhor Jorge Antônio de Oliveira Francisco, Subchefe da SAJ, referente ao envio de subsídios, estudos e pesquisas para fundamentar o prazo de renovação para os exames médicos e psicológicos para o trânsito e oferta para fazer parte dos estudos, caso seja formada uma comissão para tal, indicamos que a correspondência foi direcionada a este Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, considerando que a matéria constantes do expediente diz respeito à atribuição do Ministério da Infraestrutura, pasta à qual o Denatran está vinculado.

2. Destacamos que este Departamento mantém o compromisso com uma atuação pautada no diálogo com diferentes setores da sociedade para a construção de um trânsito seguro em nosso país. Indicamos também que o Conselho Nacional de Trânsito está em momento de organização de suas Câmaras Temáticas e que o tema da reestruturação da formação do condutor no país, incluindo aspectos referentes aos prazos para exames de saúde, mantém-se como pauta prioritária.

3. Parabenizamos o esforço e trabalho desenvolvido pela Federação e colocamos a Coordenação Geral de Educação para o Trânsito à sua disposição para mantermos esse canal de colaboração contínua, sendo seus contatos diretos o telefone (61) 2108-1850 e o email cget@infraestrutura.gov.br.

Atenciosamente,

JERRY ADRIANE DIAS

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Vieira Garonce, Coordenador-Geral**, em 31/03/2019, às 18:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 08/04/2019, às 19:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1453574** e o código CRC **9152C246**.



Referência: Processo nº 00001.001433/2019-91



SEI nº 1453574

SAUS Quadra 01 Bloco H, Edifício Telemundi II - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70070-010
Telefone: (61) 2108-1881 - www.infraestrutura.gov.br



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

Nota SAJ nº 226 / 2018 / SASOC/SAJ/CC-PR

Interessado: Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN)

Assunto: Ofício nº 271/2018/SEGOV-SE, do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que encaminha a esta Subchefia a mensagem de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN) que contém pedido de revisão de parecer sobre o PLS nº 98, de 2015, que altera artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Processo : 00063.001623/2018-01

Senhor Subchefe,

I - RELATÓRIO

1. Trata-se do Ofício nº 271/2018/SEGOV-SE, de 11 de maio de 2018, do Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República, que encaminha a esta Subchefia para Assuntos Jurídicos a mensagem de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN) dirigida ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que contém pedido de revisão de parecer sobre o PLS nº 98, de 2015, que altera artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

2. Em síntese a FENACTRAN solicita a retirada de Nota Informativa da Subchefia de Assuntos Parlamentares da Secretaria de Governo da Presidência da República, baseada em manifestação do Ministério das Cidades, e anexada ao PLS nº 98, de 2015, no qual se posiciona contra a exigência de realização de avaliações psicológicas por todos os condutores para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação e suas renovações (fls. 41/42 do doc. 'Carta S/N' - 0619104). Para tanto, a FENACTRAN alega que a proposição deve ser mantida, pois se harmoniza com a Convenção Viária de Viena, promulgada pelo Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, que exige a realização de exames físicos e psíquicos para a obtenção da habilitação de condução de automóveis.

3. Registre-se que o expediente foi originalmente encaminhado pelo Gabinete Pessoal do Presidente da República à Chefia de Gabinete do Ministro-Chefe da Casa Civil da Presidência da República, por meio do Memorando nº 640/2018/GP-DGI; ao Ministério das Cidades, por meio do Ofício nº 1212/2018/GP-DGI; e à Secretaria de Governo da Presidência da República, por meio do Memorando nº 641/2018/GP-DGI, que, por sua vez, submeteu o expediente a este órgão jurídico.

4. Esta Subchefia para Assuntos Jurídicos manifestou-se anteriormente através da Nota SAJ nº 168/2018/SASOC/SAJ/CC-PR no sentido de que o PLS nº 98, de 2015, não apresenta óbices quanto à sua juridicidade, sendo que a definição da aceitação ou não da proposição envolve apenas a análise de oportunidade e da conveniência, matéria cuja análise, no âmbito da Casa Civil, pertence à Subchefia de

Análise a Acompanhamento de Políticas Governamentais - SAG/CC. Além disso, ressaltou que o assunto precisava ser avaliado pelo Ministério das Cidades, tendo em vista a sua competência para tratar da política setorial de transporte urbano e de trânsito.

5. Diante disso, o Ministério das Cidades manifestou-se através das notas técnicas nº 61/2018/CGQFHT/DENATRAN/SE-MCIDADES e 436/2018/CGIJF/DENATRAN/SE-MCIDADES, ambas concluindo pela rejeição do pleito.

6. É o relatório.

II - ANÁLISE JURÍDICA

7. Conforme descrito anteriormente, trata-se de correio eletrônico da Federação Nacional das Cooperativas de Trabalho dos Médicos e Psicólogos Peritos de Trânsito (FENACTRAN) dirigida ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que contém pedido de revisão de parecer sobre o PLS nº 98, de 2015, que altera artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

8. Quando anteriormente consultada, esta Subchefia para Assuntos Jurídicos concluiu através da Nota SAJ nº 168/018/SASOC/SAJ/CC-PR (0660216) pela inexistência de óbices jurídicos quanto à juridicidade do PLS nº 98, de 2015, ressaltando que a definição da aceitação dependeria de análise de conveniência e oportunidade a ser realizada pela SAG/CC-PR, bem como de manifestação do Ministério das Cidades.

9. No que concerne a opinião desta Subchefia, é imperioso ratificar os termos anteriormente dispostos na Nota SAJ nº 168/018/SASOC/SAJ/CC-PR, no sentido de que:

No caso, cabe destacar que o PLS 98, de 2015, 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 incluída 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 a 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 para o alcance desse fim deve ser definido por cada Estado, dentro de sua discricionariedade. Portanto, a definição da aceitação ou não da proposição envolve apenas a análise da oportunidade, da conveniência e da compatibilização da matéria com a política de trânsito do Governo. Trata-se, portanto, de matéria cuja análise, no âmbito da Casa Civil, pertence essencialmente à Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais - SAG/CC.

10. Como visto, a matéria além de ser de competência legislativa privativa da União, não está incluída no rol de matérias legislativas de iniciativa privativa do Poder Executivo. Além disso, conforme apontado na Nota SAJ mencionada, convém ressaltar que a proposta está de acordo com a Convenção Viária de Viena, já internalizada em âmbito nacional.

11. Desta forma, ressalta-se que inexistem óbices do ponto de vista jurídico.

III - CONCLUSÃO

12. Diante de todo o exposto, realizada a análise jurídica do conteúdo e do alcance normativo da presente proposta, conclui-se que o PLS 98, de 2015, é pertinente e está de acordo com a Constituição, razão pela qual evidencia-se a inexistência de óbices jurídicos. Entretanto, ressaltar-se que a análise da questão é de competência do Ministério das Cidades, conforme estabelece o art. 25, inciso II, da Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017, que se manifestará pela aceitação ou não da proposição.

13. Estas são as considerações estritamente jurídicas sobre a proposta objeto de apreciação, sujeitas à consideração superior.

Brasília, 31 de julho de 2018.

BRUNO SANTIN FERREIRA

Assessor

Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República

DE ACORDO.

FELIPE CASCAES SABINO BRESCIANI

Subchefe Adjunto

Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República

APROVO.

GUSTAVO DO VALE ROCHA

Subchefe

Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Santin Ferreira, Assessor(a)**, em 31/07/2018, às 12:01, 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 **Felipe Cascaes Sabino Bresciani, Subchefe Substituto**, em 27/08/2018, às 16:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **0728684** e o código CRC **F756565B** no site:
(https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0).