

---

# DOCUMENTO SOBRE AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE MOTORISTAS

---

MARLENE ALVES DA SILVA E ELIÉTE FERREIRA VILAS BÔAS  
Clínica Fênix e Orient Consultoria – Vitória da Conquista - BA - Brasil

## AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA PRELIMINAR E COMPLEMENTAR PARA AQUISIÇÃO DA PRIMEIRA HABILITAÇÃO/RENOVAÇÃO COM E SEM ATIVIDADE REMUNERADA E ADIÇÃO DE CATEGORIA A

Documento enviado ao relator da comissão especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei 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. Nesse Projeto de Lei no seu artigo 162 foi suprimida a obrigatoriedade da realização da avaliação psicológica, o que gerou por parte da categoria movimentos por todo o Brasil. O presente documento foi elaborado por profissionais peritos examinadores do trânsito da Bahia, elaborado pelas psicólogas Marlene Alves da Silva e Eliéte Ferreira Vilas Bôas – representantes da Associação Bahiana de Clínicas de Trânsito e assinados por várias instituições e pessoas físicas apoiadoras como: Conselho Federal de Psicologia, Conselho Regional de Psicologia 03 – Bahia, Conselho Regional do Piauí, Sindicato do DETRAN - SINDETRAN, Diretor Geral do DETRAN-BA, Conselho Nacional de Trânsito, Federação Nacional do DETRAN – FENASDETRAN e mais de 200 pessoas físicas. A entrega ocorreu no seminário realizado em Salvador em 8 de novembro de 2016.

A Resolução do CONTRAN, como ato normativo secundário proveniente do Poder Executivo, não pode contrariar a lei em relação à qual esteja subordinada, sob pena de violação ao princípio constitucional da legalidade, no qual “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”, assim estabelece o (art. 5º, II, da CF/88), bem como por conta da própria organização normativa do ordenamento jurídico, na qual a resolução, por ser um ato legislativo de conteúdo concreto e de efeitos internos, adstritos ao órgão que a exarou, está abaixo da lei ordinária, que tem natureza mais abrangente em todos os setores da sociedade, pois dispõe sobre temas de organização do próprio Estado.

Em geral, o trânsito tem sido debatido como uma questão de engenharia e de administração. O processo de avaliação psicológica foi iniciado em 1913 por um engenheiro, Roberto Mange, com os condutores de bonde na Ferrovia Sorocabana de São Paulo e por meio do Decreto-Lei nº 3.651 de

2 de setembro de 1941 o Código Nacional de Trânsito passou a ter nova redação, exigindo, então, a avaliação psicológica em caso de acidentes, conforme transcrito abaixo:

**Art. 108.** Em caso de acidente grave na via pública e apurada a culpa do condutor, será o mesmo submetido a novo exame da visão, e, ainda, ao exame psico-fisiológico se decorridos mais de dois anos a contar do último a que foi submetido.

No governo de Castelo Branco, foi instituído o Código Nacional de Trânsito por meio da Lei nº5.108 de 21 de setembro de 1966, no qual o Art. 8º assim aludia:-

**Art. 8º.** Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito, no âmbito de suas jurisdições, além do que dispõem outros artigos deste Código:

I - Zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito.

II - Resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares relativamente à aplicação da legislação de trânsito.

III - Colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas particulares relacionadas com o trânsito.

IV - Propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito.

No sentido de propor medida de aperfeiçoamento, na mesma Lei 5.108/66, em seu Art. 10, era prescrito que:

**Art. 10.** Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros:

a) de engenharia de trânsito;

**b) médico e psicotécnico;**

c) de registro de veículos;

d) de habilitação de condutores;

e) de fiscalização e policiamento;

f) de segurança e prevenção de acidentes;

g) de supervisão e controle de aprendizagem para condutores;

h) de campanhas educativas de trânsito;

i) de controle e análise de estatística.

Nesse sentido, a mesma exigência do psicotécnico teve guarida no Artigo 144 do Decreto nº 62.127 de 16 de janeiro de 1968, em que aprova o regulamento do Código Nacional de Trânsito, no qual informa que os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

I – Da sanidade física e mental

**II – Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou Resolução do CONTRAN.**

Verifica-se, que o problema do trânsito se constitui em um verdadeiro mosaico para a formação, desde a engenharia, a indústria automobilística e aos transportes, educação, legislação, a

---

medicina curativa e preventiva no que se refere ao item I do exame de sanidade física e mental no que trata das doenças físicas (ex: epilepsia, hipertensão, neoplasias, etc) e mentais (esquizofrenia, depressão, etc) e como refere o item II - as questões psicológicas (desatenção, déficit cognitivo, memória, estresse, sentimentos, percepção, etc.). (<http://www.cienciasecognicao.org/revista/index.php/cec/article/viewFile/446/493>).

O próprio CTB, em seu art. 28, alude que: *“O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”*.

Sendo assim, o perfil do condutor foi definido em relação as suas habilidades, capacidade e traços de personalidade, a saber.

Nível intelectual capaz de analisar, sintetizar e estabelecer julgamento diante de situações problemáticas; nível de atenção capaz de discriminar estímulos e situações adequados para a execução das atividades relacionadas à condução de veículos; nível psicomotor capaz de satisfazer as condições práticas de coordenação entre as funções psicológicas e as áreas áudio-visio-motoras; personalidade, respeitando-se as características de adequação exigidas por cada categoria; nível psicofísico, considerando a possibilidade de adaptação dos veículos automotores para os deficientes físicos.” (Resolução CFC n.º 012/2000, p.1).

Noutro ponto, já conforme o Decreto Nº 84.513 de 27 de fevereiro de 1980, que altera disposições do regulamento do Código Nacional de Trânsito, Decreto nº 62.127 de 1º de janeiro de 1968, foi acrescentado ao artigo 144 o §2º, o qual alude o seguinte:

§ 2º os exames de habilitação de cada categoria do condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o país e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Como pode ser visto, Ilustre Presidente/Relator, desde a primeira edição do Código de Trânsito Brasileiro, mesmo antes da regulamentação do curso de formação e da profissão de psicólogo (Lei nº 4.119 de 27 de agosto de 1962), já fora instituída a atividade do psicotécnico e, por conseguinte, a avaliação psicológica para o exercício da profissão de motorista e, após, para todos os usuários de veículos automotores.

Já com o advento da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, o então presidente Fernando Henrique Cardoso de Melo, vetou a avaliação psicológica alegando:

**Art. 147, II - Razões do veto:** “Países rigorosos no combate à violência no trânsito não adotam o exame psicológico para motoristas. Considera-se que os exames físico-mentais são suficientes para a análise da capacitação do candidato à habilitação. Os exames psicológicos poderão ser obrigatórios para os infratores contumazes, caso em que torna necessária uma investigação mais detalhada do comportamento individual. Justifica-se, assim, vetar o inciso II do art. 147. Em consequência, afigura-se inevitável a oposição ao veto às demais

disposições que tratam do exame psicológico no presente Projeto de Lei.” ([http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao\\_ctb\\_vetos.htm](http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_ctb_vetos.htm)).

No entanto, o veto acima apontado foi revisto pela Lei 10.350 de 21 de dezembro de 2001, a qual acabou por inserir o §3º no art.147 do Código de Trânsito Brasileiro, dando ao referido dispositivo legal a seguinte redação:

**Art. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

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

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 3º O exame previsto no parágrafo anterior, quando referente à primeira habilitação, incluirá a avaliação psicológica preliminar e complementar ao referido exame. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 3o O exame previsto no § 2o incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. (Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001).

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. (Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001).

No que tange à avaliação psicológica, a nomenclatura de exame Psicotécnico é substituída, posteriormente, na Lei 10.350/2001 por avaliação psicológica que tem como definição, segundo o Conselho Federal de Psicologia – CFP::

“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 condicionan-

tes 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”.

([http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao\\_2003\\_7.pdf](http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao_2003_7.pdf)).

Nesse sentido, a avaliação psicológica, compreendida como um amplo processo de investigação, busca avaliar, investigar e mensurar características e processos psicológicos nas áreas da emoção, afeto, cognição, inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, etc, enfim, todos os elementos que são significantes para o convívio em sociedade, concedendo portanto, àquelas pessoas que se mostram capazes e aptas para obter a CNH, a permissão de dirigir. Os testes psicológicos são instrumentos de avaliação ou mensuração de características psicológicas, constituindo-se em um método ou uma técnica de uso restrito a psicólogos/os como definido na lei 4.119/1962 (Resolução CFP 002/2003). O ato de dirigir é complexo, envolve diversas competências, habilidades e atitudes e requer do motorista maturidade emocional e capacidade intelectual, as quais lhe permitem interpretar estímulos e reagir estrategicamente no trânsito. Nesse sentido, conclui-se que a avaliação psicológica tem por finalidade contribuir para promover a segurança dos motoristas, já que o psicólogo é um dos responsáveis pela liberação do candidato para a direção de veículos automotores.

No tocante aos acidentes de trânsito, sua complexidade encontra-se na causalidade, que se caracteriza por um conjunto de circunstâncias internas e fatores ambientais relacionados ao usuário, à via pública e ao veículo. Uma das maiores causas dos acidentes é o fator humano. Estatisticamente, 75% dos acidentes foram causados por falha humana (condutor), 12% por problemas nos veículos, 6% por deficiências das vias e 7% por causas diversas, ou seja, podemos dizer que o homem, certamente, é responsável, direta ou indiretamente, por 93% dos acidentes. Na atualidade, o Brasil participa com apenas 3,3% do número de veículos da frota mundial, mas é responsável por 5,5% dos acidentes com vítima fatal, registrados em todo mundo.

Segundo investigação de acidentes de trânsito fatais, boletim técnico da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de São Paulo, em 2008, classificaram os fatores contribuintes em três grupos: humanos; da via e/ou meio ambiente e veiculares.

**Fatores humanos** são ações arriscadas do indivíduo no trânsito, quer na condição de condutor de veículo que pode se envolver em um acidente; quer na de pedestre, arriscando-se a ser atropelado. Estes comportamentos indevidos acabam, isolados ou juntamente com outros fatores, induzindo à ocorrência do acidente. Desrespeitar o sinal vermelho, dirigir com excesso de velocidade, não sinalizar intenção de manobra e dirigir alcoolizado são exemplos de fatores humanos que contribuem para que o acidente aconteça. Normalmente, são erros cometidos pelos usuários da via e, em sua maioria, constituem infrações de trânsito. Os fatores citados são bastante objetivos, não oferecendo dificuldades para serem levantados. No entanto, existem **fatores humanos de outra ordem, mais subjetivos**, aqui chamados de indiretos, que estão na raiz dos primeiros e que refletem aspectos ligados à formação

insatisfatória do envolvido (imperícia, inabilitação, inexperiência etc.) ou às suas **condições físicas / psicológicas desfavoráveis** (cansaço, sonolência, estresse, agressividade, euforia, pressa, desatenção etc.) e que são mais difíceis de serem identificados, por necessitarem de entrevistas com os envolvidos. No entanto, seu conhecimento pode ser desejável, já que eles potencializam o cometimento de erros no trânsito por parte dos seus usuários. (<http://www.cetsp.com.br/media/56546/btcetsp42.pdf>).

Outras pesquisas científicas apontam que 90% da causalidade dos acidentes de trânsito têm sido os fatores humanos, principalmente os erros, o comprometimento, a fadiga, o uso de álcool e outras drogas e a falta de atenção. Sendo a atenção/distração prejudicial para a segurança do motorista. (<http://pesquisa.bvsalud.org/brasil/resource/pt/mdl-26903657>).

Nesse aspecto, é sobre as ciências médicas (exame físico e mental) e psicológicas (capacidades, habilidades e atitudes comportamentais) que vão recair os maiores ônus de todas as suas consequências. Portanto, torna-se importante continuar a realização da avaliação médica e **psicológica** como ação preventiva na tentativa de reversão do quadro dos acidentes de trânsito no país. Tal como cita a OMS, os países que tiveram mais sucesso na redução do número de mortes no trânsito têm conseguido isso por meio da melhoria da legislação, de sua aplicação e de estradas e veículos mais seguros.

Essas melhorias somadas ao fator humano incluem a interface com as várias ciências (administração, direito, engenharia medicina, pedagogia, e psicologia, entre outras). Somente com essa rede entre as ciências e suas atuações será possível pensar e vivenciar um trânsito mais seguro. (<http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=52300#.WBFOEXIzXZ7>). Ou ainda, conforme Margareth Chan, em 16/11/2015 na 2ª Conferência Global de Alto nível sobre segurança no Trânsito, que fez um pedido de compromisso:

**“Vocês, parlamentares, têm um grande poder nas mãos. Criem e promovam leis de proteção da vida no trânsito. Vocês são parceiros fundamentais para o avanço das nossas legislações de trânsito. Construam uma rede entre vocês. Compartilhem, fortaleçam-se mutuamente. Juntos, nós podemos salvar milhões de vidas”.** (<http://www.roadsafetybrazil.com.br/>).

Sendo assim, os comportamentos, atitudes, capacidades e habilidades dos condutores são de interesse da Psicologia do Trânsito, pois esta foi definida por Rozenstraten, (1988), como a área da Psicologia que estuda o comportamento humano em seus fatores e processos internos e externos (ou insumos internos e externos, Thielen, 2008), conscientes e inconscientes, ou seja, estuda o comportamento humano e os processos psíquicos implicados (Rozestraten, 1988, p. 9).

**Antemão, frisamos que permanecer a avaliação psicológica, conforme determina o artigo 147, § 3º, do CTB, é um avanço na legislação pátria, com vistas à melhoria do trânsito, mormente a segurança nas vias em decorrência de condutores psicologicamente saudáveis.**

---

<sup>1</sup> O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar, sempre que a ele se submeter o condutor, que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. (Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001),

Veja-se, ainda, por saber que dirigir um veículo automotor é uma atividade psicomotora complexa, que exige o processamento simultâneo de informações de diversos níveis e envolve diversas competências, habilidades e atitudes. Essa série de fatores de ordem física e psicológica (saúde física, capacidade intelectual, atencional e emocional, conhecimentos teóricos-técnicos e prática veicular do fenômeno trânsito) impacta na segurança, na economia e na sociedade. Sendo assim, o ato de dirigir é um trabalho para especialista.

Este ato depende de fatores cognitivos, que possibilitem tornar essa ação automática, e habilidade específicas, que facilitem o processamento e a tomada de decisão (realizar ações rápidas e automáticas ou lentas e controladas a depender da situação), para isso, a pessoa precisa de uma preparação especial (motivo da obrigatoriedade de fazer um curso teórico-técnico) e de domínio de habilidades e características psicológicas que permitem conduzir um veículo automotor com segurança para si e para o outro. Existem pessoas que não apresentam condições físicas e psicológicas, (como por exemplo, de tempo de reação, atenção, estabilidade emocional, controle dos impulsos e agressividade, percepção de risco para si e para o outro), o que as incapacita para dirigir um veículo automotor e lidar com o fenômeno trânsito, que é dinâmico e que exige cada vez mais preparo dos motoristas.

Além disso, o próprio Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN reconhece a contribuição do psicólogo, quando determina que, para além da avaliação psicológica, o psicólogo ocupe outros espaços e atenda às novas demandas, como por exemplo, implantação de programas de educação de trânsito, de ações para prevenir acidentes, de perícia objetivando a readaptação ou reabilitação profissional dos motoristas e do tratamento de fobias ao volante.

Ademais, nesse ponto de vista, a avaliação psicológica tem por finalidade contribuir para promover a segurança dos motoristas, já que o psicólogo é um dos responsáveis pela liberação do candidato para a direção de veículos automotores. A importância da Psicologia do Trânsito como uma das áreas de atuação da Psicologia propõe contribuir para a prevenção de acidentes, encontrar meios e ações de diminuir as suas consequências e colaborar para uma melhor organização e harmonia do trânsito.

Segundo Thielen (2008, 2016), na atualidade, uma das medidas da qualidade de vida de uma cidade pode ser avaliada por meio do trânsito, considerado um dos aspectos mais significativos da vida urbana e sua influência na vida e morte do cidadão está diretamente relacionada à saúde, o que se expressa nos índices de mortalidade, indicativos de que dois terços dos acidentes de trânsito ocorrem em áreas urbanas, exatamente onde mais transitam os motoristas de atividade não remunerada ou motoristas não profissionais, assim cabe aqui questionar a retirada da avaliação psicológica para a obtenção da CNH.

Nesse sentido, argumenta Thielen (2008), o trânsito se torna uma *forma de controle demográfico ardilosa*, visto ser a segunda, a maior causa (externa) de mortalidade no país, ter dois terços dos leitos hospitalares de ortopedia e traumatologia ocupados por vítimas de acidentes de trânsito, com grande escala de mutilações, conforme a autora, evitáveis.

Considerando o contexto, o trânsito é uma questão de Saúde Pública e um dos problemas mais significativos dos ambientes urbanos, conclusão também verificada em Requerimento nº 1.286 de 2004, do Senado Federal em suas Considerações Preliminares, buscando imprimir aplicabilidade à

Lei 10.350/2001, reconhecendo ser o “Acidente de trânsito no Brasil – assim entendemos –, é questão de saúde pública”, além de afirmar que:

**A modificação do art. 147 do CTB não teve outro escopo senão o de prevenir acidentes, ao determinar que os condutores de veículos, que exercem atividade remunerada ao volante, sejam submetidos a uma avaliação psicológica como condição para o exercício de seu ofício.**

Trata-se de regra dotada de inegável relevância, sobretudo para um País que ostenta alarmantes números relativos a acidentes de trânsito. Certamente, a aplicação da avaliação psicológica em condutores “profissionais” trará grandes benefícios para a sociedade na medida em que diminuirá – resta indubitado – o número de acidentes. Ao evitar que aqueles condutores, que não preencham as condições psicológicas para exercerem atividade remunerada ao volante – a serem aferidas na análise psicológica –, trafeguem, pondo em risco a própria vida e a de terceiros, o art. 147, §§ 3º e 5º exerce importante função na melhoria da saúde pública.

Assim sendo, levando em consideração que a lei ordinária deve sempre prevalecer hierarquicamente à resolução, e à luz da Constituição Federal ao aplicar que “ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”, temos que, o contrário a isso, consiste no agravamento da situação de segurança no trânsito.

Ante ao exposto, REQUER à Vossa Excelência, seja determinada inclusão no artigo 162 da PL 8085/2014, passando a constar a **avaliação psicológica preliminar como obrigatória no processo de aquisição da Carteira Nacional de Habilitação.**

Nesse sentido, em observância da celeridade, eventualidade e concentração de atos, propomos, a seguinte redação ao supracitado artigo 162 da PL8085/2014:

**Art. 162** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

**ACRESCENTAR: AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA**

II - escrito, sobre legislação de trânsito;

III - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do Contran;

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

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

§ 2º O exame de aptidão física e mental e **AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA** será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco

anos de idade, em qualquer Estado ou no Distrito Federal, independentemente do local de residência ou domicílio do examinado, conforme regulamentação do Contran.

**§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos que tiveram suspenso o direito de dirigir no período de validade da carteira habilitação anterior ou que se envolveram em acidente com vítima nesse mesmo período.**

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do CONTRAN.

E mais, incluir, ainda, dada a máxima vênia, o parágrafo § 6º no art. 162 do CTB, para que passe a dispor da seguinte forma:

**§ 6º Avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que o condutor solicitar a renovação da Carteira Nacional de Habilitação para as categorias ACC, A, B, C, D, E.**

Após a defesa deste documento por Alessandra Santos de Almeida - CRP 03/Bahia, Marlene Alves da Silva - ABCTRAN e Rogério Oliveira CFP, o relator Deputado Sergio Brito fez o seguinte pronunciamento:

... “Fizemos uma avaliação do **Artigo 162**, para tranquilizar realmente o que estava faltando no texto, nós colocamos, porque o Art. 162 ficou: “*o candidato a habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelos Órgão Executivo de Trânsito na seguinte ordem*”:

**Parágrafo I** - “de aptidão física e mental...” e paramos por aí, mais isso é, porque nós entendemos que também estaria a parte de Psicologia incluída aí. Mas assim, **os nossos profissionais de Psicologia** não entendem assim e nos alertou que isso estaria faltando a avaliação psicológica, então o artigo vai ficar de **aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica**”.

Para melhor esclarecimento, contextualizamos a fala do Deputado-Relator Sérgio Brito em relação à avaliação psicológica.

Inicia sua fala com agradecimentos e cumprimentos aos presentes “... a todos vocês, meu bom dia ...”. Na realidade a todos vocês, meu bom dia, boa tarde .... Então, a finalidade era essa, justamente ouvi-los, ouvir a cada um de vocês, ouvir para poder nós levar isso à Câmara, não ficarmos presos, restritos só ao Congresso Nacional, queremos sair pelo Brasil afora. E a primeira cidade a ser escolhida foi Salvador. Nós vamos sair daqui vamos pro Rio, vamos pra São Paulo, vamos para Goiânia, vamos pra Porto Alegre ouvir vocês, ouvir a sociedade, que são os mais interessados. E nós temos hoje uma grande oportunidade

---

depois de 19 anos, quase 20 anos de fazer a reforma do Código de Trânsito Brasileiro. Esta Comissão é uma Comissão Terminativa. Pra vocês terem uma ideia, o que nós colocarmos, se nós chegarmos à conclusão aqui, não vai passar pelo Plenário da Câmara, vai direto para o Senado Federal e daí para a sanção presidencial. Pra você vê a importância dessa Comissão e o que nós estamos fazendo, tanto eu quanto o presidente Cacá Leão, é inédito. As Comissões Especiais da Câmara não saem ouvindo, não saem. Depois nós tomamos, nós parlamentares tomamos algumas decisões que não agradam a sociedade e a sociedade fica reclamando, dizendo que não está bom, que não ficou bom. Nós sabemos que não vamos poder agradar a todo mundo, lógico, não tem como. Mas vamos tentar chegar ao nosso limite. Vamos chegar ao ponto de dizer: fizemos o que foi possível para poder agradar à sociedade brasileira. E nós temos responsabilidades, são 302/3 artigos do Código atual que já estão chegando a 350, com a reforma. Não pretendíamos ... fazer isso, aumentar mais leis não. Infelizmente, nós temos que modernizar e buscar o entendimento do que é que houve. Então, às vezes, nós temos que aumentar. Gostaria muito que fosse a Constituição Americana .... O Código de Trânsito Brasileiro não será assim, mas/mas nós, provavelmente, iremos aumentar alguns artigos, poucos, mas infelizmente vamos ter que aumentá-los. Todos os assuntos vão ser discutidos, todos. E aqui eu quero agradecer a presença dos psicólogos de trânsito que estão aqui hoje e nos alertou sobre a questão dum texto que está hoje, Cacá, dum texto preliminar, apenas de entendimento e devido a isso, o entendimento do artigo 162, nós discutimos aqui um pouco antes de vocês chegar e chegamos à conclusão de que, tava apenas os nossos consultores juntamente comigo, nós fizemos uma avaliação do art. 162 e, para tranquilizar, realmente tava faltando no texto nós colocarmos, porque o art. 162 ficou: o candidato a habilitação deverá submeter-se a exame realizados pelos Órgão Executivo de Trânsito na seguinte ordem: **Parágrafo 1º ... de aptidão física e mental e paramos por aí. Mas isso é porque nós entendemos que também estaria a parte de Psicologia incluída aí. Mas/Mais assim os nossos profissionais da Psicologia não entenderam assim e nos alertou, de que isso estava faltando a avaliação psicológica.** Então, o artigo vai ficar: **de aptidão física e mental e avaliação psicológica.** É, quando eu recebi as ligações do Brasil praticamente inteiro, é, sobre essa questão, é, ficou parecendo que nós tínhamos tirado a avaliação psicológica da primeira Carteira de Habilitação e na verdade não era assim e nunca foi o objetivo, nem do Presidente, nem do Relator e muito menos da Comissão Especial do Código de Trânsito. Nenhum parlamentar levantou essa questão para tirar isso. Logicamente, nós temos trezentas, trezentos PL's apensados à Comissão Especial e dentro desses PL's pode ter um PL que tire, que um parlamentar venha a sugerir tirar a avaliação psicológica, dentro desses PL's que está sendo analisados, dos trezentos. Mas não era, isso nunca foi a vontade, nem do Presidente, nem do Relator e muito menos da Comissão como um todo, ok?! Está esclarecido. Temos alguns pontos que nós vamos avançar. **Pretendemos avançar junto com os consultores, com os parlamentares, da análise da questão da avaliação psicológica para aqueles... aqueles... aqueles delitos graves, né, no Código, da pena grave, é...da suspensão da Carteira, isso aí vai rever novamente**

---

e podemos colocar nova avaliação psicológica para eles, para esses condutores. Então, tem muita coisa aí que vai evoluir. O que nós pretendíamos, na realidade, era justamente isso, trazer essa discussão com esse texto preliminar para que todos nós possamos discutir, avaliar, dizer olha Sérgio, olha Cacá tá errado, vamos por esse caminho. Nós temos uma questão gravíssima ... sobre a questão das motos, sim é grave. Nós temos algumas ideias, tá no texto, nós colocamos para poder discutir com a sociedade. Nós pretendemos acabar com os corredores de moto. Em São Paulo ... morrem milhares por dia, por dia ....

*Recebido em: 04/11/16*

*Aceito: 10/12/16*