

LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA A PRÁTICA PROFISSIONAL OPP
Avaliação Psicológica de Condutores e Candidatos a Condutor

INTRODUÇÃO

1. ENQUADRAMENTO

- 1.1 O Contexto Actual da Segurança Rodoviária
- 1.2 A Psicologia do Tráfego
- 1.3 A Tarefa de Condução
- 1.4 Contextualização Histórica relativa ao Enquadramento Legal
- 1.5 O Papel da Psicologia e dos Psicólogos do Tráfego na avaliação de condutores

2. A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES

- 2.1 Fundamentos que determinam a avaliação psicológica
 - 2.1.1 No âmbito da habilitação legal
 - 2.1.2 No âmbito do contexto organizacional para o desempenho de uma função
- 2.2 Classificação de condutores para efeito da avaliação
- 2.3 Competência no âmbito do enquadramento legal para a realização da avaliação psicológica dos condutores e candidatos a condutor
 - 2.3.1 Psicólogo no exercício da sua profissão
 - 2.3.2 Psicólogo no IMT, I.P.
- 2.4 Entidade que formula o pedido ou determina o exame
- 2.5 Entidade onde se pode realizar a avaliação psicológica
- 2.6 Características do processo de avaliação
 - 2.6.1. Diversificado e abrangente
 - 2.6.2. Individual e compreensivo
 - 2.6.3. Imparcial e justo
 - 2.6.4. Assente na melhoria contínua
- 2.7 Condições para a realização da avaliação psicológica de condutores
 - 2.7.1 Espaço, estrutura e equipamentos de avaliação
 - 2.7.2 Instrumentos e Testes
- 2.8 Procedimentos gerais de aplicação dos testes psicológicos

3. ORIENTAÇÕES PRÁTICAS PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

- 3.1 Dimensões avaliadas e metodologias de avaliação
- 3.2 Critérios de aptidão/Inaptidão para conduzir
- 3.3 Protocolo de avaliação psicológica
 - 3.3.1 Entrevista inicial de apresentação e recolha de dados
 - 3.3.2 Avaliação de aptidões e competências
 - 3.3.3 Entrevista final individual
 - 3.3.4 Análise dos resultados
 - 3.3.5 Comunicação de resultados
 - 3.3.5.1 Outros deveres de comunicação dos Psicólogos
- 3.4 Documentos inerentes ao processo de avaliação psicológica
 - 3.4.1 Relatório de Avaliação Psicológica
 - 3.4.1.1 Preenchimento do Relatório
 - 3.4.2 Certificado de Avaliação Psicológica
 - 3.4.3 Restrições/adaptações passíveis de colocar pelos Psicólogos
 - 3.4.4 Destino dos documentos da avaliação (Relatório e Certificado)
 - 3.4.4.1 Obrigações relativamente à guarda dos documentos da avaliação
 - 3.4.4.2 Documentos de registo e certificação da avaliação psicológica

NOTAS FINAIS

Referências Bibliográficas

Decretos-Lei e Portarias

Documentos de Registo e Certificação da Avaliação Psicológica

INTRODUÇÃO

No sentido de complementar o edifício organizador da profissão já existente, nomeadamente através da Lei nº 57/2008 de 4 de Setembro (com a redação dada pela Lei nº 138/2015, de 7 de Setembro) e do Código Deontológico dos Psicólogos Portugueses (Regulamento nº 246/2 de 26 de Dezembro de 2016), a Ordem dos Psicólogos Portugueses (OPP) considera importante analisar algumas dimensões mais específicas da atuação dos profissionais da Psicologia no âmbito do Tráfego, nomeadamente no que diz respeito à Avaliação Psicológica de Condutores, que merecem esclarecimentos adicionais, com o objetivo de promover a uniformização e adoção de práticas consonantes com um exercício profissional eticamente correto e pautado pelo profissionalismo, dadas as fortes implicações que esta área da psicologia do tráfego assume, quer numa dimensão profissional quer ainda numa dimensão social.

É deste modo que surgem as **Linhas de Orientação para a Prática Profissional no âmbito da Avaliação Psicológica de Condutores e Candidatos a Condutores**, tendo por base a dimensão aspiracional do Código Deontológico dos Psicólogos, bem como os preceitos da nossa Lei fundadora e servindo não como um documento regulador, mas sim como uma base de orientação dos Psicólogos na resolução de dilemas éticos e profissionais neste contexto.

O processo de elaboração destas Linhas de Orientação para a Prática Profissional seguiu um formato de trabalho colaborativo contando com o conhecimento de um conjunto de Psicólogos com experiência e trabalho dedicado a esta área, quer na intervenção prática, quer na definição da regulamentação específica, quer ainda na investigação científica e trabalho cooperativo com várias entidades nacionais e internacionais. Este Grupo de Trabalho¹ elaborou um documento que, após aprovação pela Direcção da OPP, foi colocado em discussão pública entre a comunidade de profissionais. Os contributos recebidos foram então integrados na medida da sua relevância e consenso.

¹ O Grupo de Trabalho foi composto por Raquel Raimundo (CP 41), Fátima Pereira da Silva (CP 5324), Catarina Isabel Carvalho Neves (CP 7875), Anabela Vitorino Costa (CP 3780), Ana Isabel Antunes Milhano (CP 3478), Sofia Tavares (CP 1506), Dalila Antunes (CP 3735) e Alberto Maurício (CP 9856). Um agradecimento especial à Psicóloga Inês Ferreira (CP 9900), pelos contributos dados na preparação deste documento.

1. ENQUADRAMENTO

1.1 O Contexto Actual da Segurança Rodoviária

A **sinistralidade rodoviária** é considerada uma das **principais causas de morte ao nível mundial**. Dados recentes apresentados pela Organização Mundial de Saúde mostram esta evidência de forma clara. De facto, hoje é sabido que em cada ano morrem mundialmente cerca de 1,35 milhões de pessoas em acidentes de viação. Todos os dias, em todo o mundo são cerca de 3.700 pessoas que morrem em acidentes rodoviários. Nas palavras do Dr. Etienne Krug (Organização Mundial de Saúde) “A cada vinte segundos, em algum lugar do mundo, um pai, uma mãe, um filho, uma filha, um irmão, um colega e amigo é morto num acidente rodoviário”. Esta é a principal causa de morte de crianças e jovens adultos dos 5 aos 29 anos. Projetam-se ainda para 500 milhões o número de mortos e feridos em todo o mundo na década 2020-2030 (Comissão Europeia SWD (2019) 283 final; Declaração de Estocolmo, 2020). **Os acidentes de viação assumem-se como uma epidemia** que, como em outras a que estamos sujeitos, obriga à adoção de medidas urgentes com a envolvência de políticas adequadas e estratégias de compromisso entre todos os participantes do cenário rodoviário, visando o trabalho conjunto entre indivíduos, grupos e organizações. A segurança no trânsito é uma das questões mais relevantes no que diz respeito à **Saúde Pública** (Sucha, Herle & Silva, 2017).

A **Declaração de Estocolmo**, resultante da 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária "Achieving Global Goals 2030" (Fevereiro de 2020), apresentada pelo ministro sueco de Infraestruturas, Sr. Tomas Eneroth, salienta nos seus vários pontos a necessidade de se assumir um desafio à escala global com a indiscutível cooperação de muitos dos setores da sociedade e de todos os grupos profissionais direta ou indiretamente envolvidos para a concretização de objetivos claros: reduzir para 50% o número de fatalidades em 2030 com a ambição de zero fatalidades em 2050. A Declaração de Estocolmo assume-se como o corolário de vários esforços de entidades ao nível mundial e traduzem ainda a ambição da Comissão Europeia no documento de trabalho SWD (2019) 283 final de 19.6.2019 - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero".

O **mindset da "Visão Zero"** e a implementação de **"Sistemas Seguros"** reforçam a necessidade de implicar todos os sectores, áreas e profissionais, com vista à promoção de **cenários de mobilidade indiscutivelmente mais sustentáveis e seguros**. Surge assim a obrigação de valorizar a intervenção dos **Psicólogos do Tráfego, profissionais de capital importância implicados neste compromisso global**, pois as pessoas são, neste panorama, o principal interveniente. Assume-se como fundamental caracterizar a intervenção do Psicólogo do Tráfego na sua especificidade em múltiplas atuações, onde aqui se destacam, em particular, a avaliação psicológica de aptidões e competências para a habilitação de condutores, de profissionais e no âmbito organizacional.

1.2 A Psicologia do Tráfego

No contexto internacional, a **intervenção da Psicologia do Tráfego** está cada vez mais presente e articula a contribuição das investigações científicas, com o conhecimento da realidade numa

perspectiva inter e multidisciplinar. De forma sistemática intervém numa das mais importantes problemáticas do século XXI, devido aos altos custos sociais e económicos precipitados pelas mortes e ferimentos graves, além dos sofrimentos incontáveis e incontrolláveis das vítimas e respectivas famílias (Pereira da Silva, 2011).

A Psicologia do Tráfego conceptualiza-se como o **estudo dos processos/fenómenos psicossociais subjacentes ao comportamento dos atores envolvidos na utilização das vias, com o objetivo de contribuir para a mobilidade sustentável, segurança e qualidade de vida dos participantes do e no sistema de tráfego.**

Qualquer cenário que implique mobilidade implica ter em consideração o operador (condutor), o meio de transporte, as infraestruturas, bem como as condições em que ocorre em termos físicos (p. ex.: ambientais e atmosféricos) e sociais.

Sendo o sistema de tráfego, um sistema cujos elementos se influenciam mutuamente, importa que a Psicologia do Tráfego assuma uma perspectiva holística, considerando a influência de todos eles e a forma como se relacionam; tendo igualmente em conta as aptidões e capacidades do condutor e demais intervenientes.

A metodologia aplicada à **avaliação psicológica de condutores**, ao identificar e certificar a presença ou a ausência das aptidões, capacidades e características adequadas para utilizar um veículo, **contribui para uma mobilidade sustentável e segura de pessoas e bens.**

1.3 A Tarefa de Condução

Diferentemente de outras funções, onde facilmente se operacionalizam as várias sub-tarefas necessárias a um adequado desempenho, **a tarefa de condução acontece num ambiente complexo em permanente mudança.** A interação entre o operador (condutor) e a máquina (veículo) é condicionada, quer por estes dois elementos, quer ainda por todos os outros participantes do cenário rodoviário, bem como por outros fatores (i.e., infraestruturas, condições atmosféricas). Para além das adequadas competências exigidas e das características do veículo que conduz, o operador/condutor deve “adequar-se permanentemente às várias exigências do meio que, sempre mutáveis, requerem a utilização de comportamentos diferenciados” (Pereira da Silva, 2011, p.25).

Ao relacionarmos a **tarefa de condução** com as **capacidades, aptidões e características do condutor**, facilmente se entende que as exigências num desempenho como a condução, só podem ser adequadamente entendidas se tivermos em consideração todos os determinantes relacionados com o condutor, o seu desempenho e o nível de exigência da tarefa.

Atendendo à variabilidade de exigências, à complexidade da função e ao dinamismo que a tarefa de condução encerra, Theeuwes (2002) apresentou um **modelo** com ampla aplicação à prática, que integra **três dimensões**: (a) a hierarquia da tarefa; (b) o desempenho da tarefa e (c) o processamento da informação (Pereira da Silva, 2011). As dimensões propostas por Theeuwes (2002) suportam modelos anteriormente já apresentados por Michon (1971, 1985) que

assumiam a tarefa de condução como uma tarefa complexa que se processa, no mínimo, tendo em conta três níveis hierárquicos. No topo, encontra-se o nível estratégico, onde se opera a tomada de decisão estratégica (i.e. definição dos fins a atingir e dos percursos de condução). Segue-se o nível de manobra ou nível tático (nível intermédio) onde se analisa a previsibilidade em termos de gestão espacial e em relação às reações dos outros condutores. Por último, o nível de controlo (nível mais baixo) é constituído pelos processos básicos de controlo do veículo, tais como o controlo da posição lateral, onde ocorrem processos que exigem uma automatização de alguns comportamentos (Pereira da Silva, 2004).

A tarefa de condução é mais ou menos difícil dependendo das competências do condutor e da exigência da tarefa. **Quanto maior for a competência do condutor relativamente à tarefa de condução, menor será a sua dificuldade.** A perda do controlo na condução ocorre quando, por múltiplas razões, a exigência da tarefa ultrapassa as competências do condutor (Fuller, 2011).

Numa perspetiva organizacional, a maneira como conduzimos encerra uma história com a sua própria linguagem, símbolos, mitos e rituais (Gomes, 1993). Nesse contexto, conduzir não apenas reflete a maneira como o fazemos, mas também como estamos dispostos a fazer parte de uma **cultura de mobilidade**, na qual contribuímos com expectativas, modelos de aprendizagem, valores e referenciais suportados em crenças e mitos sobre a nossa capacidade para conduzir.

1.4 Contextualização Histórica relativa ao Enquadramento Legal

Já em 1901 se reconhecia a existência do **risco inerente à circulação automóvel** e delinearam-se várias soluções enquadradas no que hoje se designa como **prevenção e segurança rodoviária**. Logo nesse ano o legislador identificou áreas em que é, ainda hoje, exigida a sua intervenção, designadamente, a verificação das características técnicas e do estado de conservação dos veículos, a formação dos condutores, as regras de trânsito ou, na terminologia da época, “...podem os automóveis originar graves acidentes e constituir um perigo real se não satisfizerem as devidas condições técnicas de boa construção e perfeito funcionamento; se forem guiados por mãos inábeis; se no seu emprego não houver a necessária atenção e cautela.” (Farinha, 2008, cit in Pereira da Silva 2011, p. 23).

O **enquadramento legal para avaliar competências de natureza psicológica para a condução automóvel**, designadas na altura de “competências psicotécnicas”, **teve início em Portugal em 1982** estabelecendo, entre outras, a condição obrigatória de obter aprovação em exame psicotécnico, prévio à admissão ao exame de condução de pesados de passageiros (Decreto-Regulamentar nº 4/82 de 15 de janeiro).

Ainda no mesmo ano foram fixados os **fatores psicológicos a considerar nos exames psicotécnicos**, dos candidatos a condutor de automóveis pesados de passageiros, com vista à uniformização dos mesmos nas avaliações realizadas (Portaria 637/82, de 25 de junho).

No ano seguinte foi criada a **Divisão de Formação e Psicologia da Direção-Geral de Viação (DGV)**, para actuar como entidade supervisora das avaliações externas e intervir em situações

de dúvida sobre o comportamento dos condutores, exercendo as competências para “programar e realizar exames de observação psicológica” e “proceder à revisão de exames de observação psicológica não efetuados na DGV” (Decreto-Lei 21/83 de 21 de Janeiro).

Num esforço crescente de **regulação e uniformização das práticas de avaliação psicológica** nesta área, em 1995 foram definidas, pela primeira vez, as competências da DGV e dos Laboratórios de psicologia privados, em matéria de realização de exames psicológicos a condutores e candidatos a condutor, bem como a instrutores de condução (Despacho DGV 10/95 de 8 de Fevereiro).

Num crescendo evolutivo e obedecendo à necessidade de transposição para o direito interno da Diretiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, sobre a habilitação legal para conduzir, foram regulamentados os **exames médicos e psicológicos a que os candidatos e condutores deviam ser submetidos**, bem como o modo como deviam ser efetuados, as autoridades com competência para a sua realização, as causas de reprovação e as limitações admissíveis, por forma a conformar o direito interno com a norma europeia (cf. Decreto-Lei 336/97 de 2 de Dezembro).

Este regime foi integralmente incluído no **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir aprovado em 1998**, que atualizou e disciplinou os requisitos da aptidão física, mental e psicológica dos condutores, as formas da sua avaliação, os códigos de restrições e adaptações nacionais e comunitários, a estrutura dos exames de condução e os modos de emissão e revalidação das cartas e licenças de condução (Decreto-Lei n.º 209/98, de 15 de julho). Bem como estabeleceu que **a aptidão psicológica constitui uma condição obrigatória e de manutenção permanente para a condução de qualquer tipo de veículo automóvel**, implicando a sua falta a não atribuição de título de condução ou a sua caducidade.

Progressivamente foi instituído um conjunto de exigências que ampliaram o número de avaliações psicológicas para a condução e, conseqüentemente, conduziram a um **alargamento significativo da intervenção dos psicólogos nesta área**. Tal cenário resultou da publicação do Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis 103/2005 de 24 de junho, 174/2009 de 3 de agosto e 313/2009 de 27 de outubro.

Neste processo legislativo tendente a criar maior uniformização e harmonização da disciplina jurídica na área e constatada a necessidade de implementar avaliações regulares de grupos de condutores, sobre os quais a supervisão das suas aptidões seria mais justificada, em 2009, o Decreto-Lei n.º 313 suprarreferido aprovou um novo **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC)** que transpôs a Diretiva n.º 2009/112/CE, da Comissão de 25 de Agosto. Este Diploma **ampliou as exigências de avaliação psicológica de condutores**, tornando essa avaliação obrigatória a todos os candidatos e condutores do Grupo 2, passando a incluir neste grupo os condutores das categorias B e BE que exercessem a condução de ambulâncias, transporte de doentes, veículos de bombeiros, transporte escolar e de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer. Cria assim a exigência de que todos estes condutores que fossem titulares de “carta de condução válida para a categoria B, sem o averbamento da menção «Grupo 2», obtida antes de 20 de Julho de 1998” deverem, no prazo de dois anos a contar da

data de entrada em vigor daquele Decreto-Lei, submeter-se a avaliação médica e psicológica exigidas para o grupo 2 naquele Regulamento.

Este alargamento das avaliações provocou uma “explosão” na intervenção dos psicólogos nesta área e assistiu-se então ao nascimento e **proliferação de empresas de prestação de serviços na área da avaliação psicológica de condutores.**

No campo da avaliação médica e psicológica, esse quadro legal estabeleceu que a sua realização fosse efetuada por **Centros de Avaliação Médica e Psicológica (CAMP)** específicos em regime de concessão, intervindo as entidades públicas, essencialmente, em sede de recurso e conferiu à Inspeção-Geral das Atividades em Saúde e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., a competência para fiscalizar aqueles centros, de acordo com as respectivas atribuições.

Faltando a regulamentação obrigatória dos CAMP, que devia entrar em aplicação através de Portaria a aprovar até 24 de Abril de 2010, nunca publicada, **a avaliação médica e psicológica dos candidatos a condutor e condutores continuou a ser efetuada nos formatos então vigentes:** em laboratórios de psicologia públicos ou privados, pelos médicos (para candidatos a condutor ou condutores do grupo 1) e pela autoridade de saúde da sua residência (para candidatos ou condutores do Grupo 2).

A par dos requisitos indicados para a obtenção e renovação de títulos de condução, foram sendo estabelecidos **requisitos específicos de avaliação de aptidões psicológicas**, para fins do exercício profissional tituladas por Licenças, Certificados e Credenciais, cujo enquadramento legal é específico e, progressivamente, tem vindo a ser referenciado à avaliação de condutores.

Neste contexto, à data de produção do presente documento, **os Psicólogos do Tráfego avaliam candidatos a condutor e condutores, suportados no enquadramento legal proporcionado pelo Código da Estrada** (Decreto-Lei n.º 114/94 de 3 de maio, com as posteriores alterações), **Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir** (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, com as posteriores alterações) e **Despacho Conjunto do Diretor Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.** (IMT, I.P.), de 3 de fevereiro de 2017, que aprovou os modelos e conteúdos do relatório e do certificado da avaliação psicológica, do relatório da avaliação física e mental e do atestado médico, bem como instituiu algumas regras a ter em conta pelos profissionais, médicos e psicólogos no preenchimento dos documentos, na sua obtenção e envio e ainda na sua guarda.

No âmbito da seleção e de renovação de títulos profissionais, avaliam também: candidatos e profissionais para instrutor de condução automóvel (Lei nº 14/2014 de 18 de março); para examinadores de condução (Lei nº 45/2012 de 29 de Agosto); para o transporte de matérias perigosas (Anexo ao Decreto-Lei n.º 336/97 de 2 de Dezembro); para o transporte de passageiros em veículos de aluguer – Táxi (Lei nº 6/2013 de 21 de Janeiro) e em veículos descaraterizados a partir de plataformas eletrónicas – TVDE (cf. Lei n.º 45/2018 de 10 de agosto); para o transporte escolar (Lei 13/2006, de 17 de Abril e Despacho 10011/2007, de 28 de Março); para o transporte de doentes (RHLC) e para o transporte em veículos de bombeiros (RHLC).

Complementarmente às regras legais específicas que enquadram a sua intervenção, **os Psicólogos do Tráfego estão ainda obrigados a respeitar as regras e orientações para o exercício da profissão, previstas no Código Deontológico da Ordem dos Psicólogos Portugueses** (Regulamento n.º 258/2011, publicado na 2.ª Série do Diário da República em 20 de abril de 2011).

1.5 O Papel da Psicologia e dos Psicólogos do Tráfego na Avaliação de Condutores

A **Declaração de Estocolmo** (Fevereiro, 2020) frisa a urgência na redução de mortos e feridos nas estradas, destacando a necessidade de trabalhar em conjunto, para partilhar experiências sobre a adoção e a aplicação da legislação, que minimize riscos comportamentais em cenários de mobilidade e possibilite poupar centenas de milhares de vidas anualmente.

Atingir estas metas **exige a intervenção sistemática da Psicologia e dos Psicólogos com intervenção na área do Tráfego**. Conhecidos e perfeitamente identificados estão os **fatores de risco associados ao comportamento humano na condução**, que devem fazer parte do **diagnóstico e avaliação** por parte dos Psicólogo que realizam a sua prática profissional na área do Tráfego: (a) velocidade excessiva; (b) conduzir sob o efeito de álcool e drogas; (c) distração e falta de atenção; (d) fadiga; (e) stress, ansiedade, agressividade e fúria; (f) motivação para o risco; (g) não utilização de sistemas de retenção (cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças); e (h) não utilização de equipamentos proteção (Declaração de Estocolmo, 2020; Sucha, Herle, & Pereira da Silva, 2017; PENSE 2020, 2017; Pereira da Silva, 2004).

Existe um amplo consenso de que **o comportamento inadequado na condução é a principal causa dos acidentes de trânsito** (Sani, Sadeghi-Bazargani, Fathirezaie, Hadidi, Brand, 2019), sendo que a maioria dos estudos desta área são unânimes em apontar os erros humanos como o principal factor precipitante (Bucsuházy et al., 2020). No entanto o entendimento e análise do cenário rodoviário e suas implicações e consequências deve ser sempre visto numa perspetiva globalizante e multideterminada.

Os Psicólogos, enquanto especialistas do comportamento humano assumem, neste contexto, um papel fundamental, sendo as suas **atribuições** avaliar as aptidões e competências para conduzir, decorrentes de obrigatoriedade legal ou do perfil definido em contexto organizacional.

A **avaliação psicológica da aptidão para conduzir** utiliza um conjunto de **métodos e procedimentos** que permitem formular um parecer sobre a aptidão ou inaptidão para o desempenho da tarefa de condução ou função profissional, o qual deve ser balizado pelos parâmetros legalmente definidos e, quando em processos de seleção, por aqueles que sejam estabelecidos pelo Psicólogo, tendo em conta o perfil da função da condução a desempenhar.

A especificidade desta prática profissional implica sempre o conhecimento das metodologias e processos. Para o efeito é importante valorizar uma intervenção especializada, quer pela via da formação específica, quer da experiência, baseadas na actualização/formação permanente dos Psicólogos que intervêm na área do Tráfego, com o objectivo de contribuir para uma mobilidade segura e sustentável no cenário rodoviário.

2. A AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DE CONDUTORES

A avaliação psicológica para a condução automóvel constitui um ato de avaliação no âmbito específico da Psicologia do Tráfego, com destaque para a avaliação das aptidões psicológicas de natureza perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial (personalidade, gestão emocional, atitudes e comportamentos) que determinam a capacidade para a condução automóvel.

Esta avaliação psicológica é um procedimento sistematizado, que incide na avaliação do condutor ou candidato a condutor de quaisquer tipologias de veículos, considerando as especificidades das diferentes faixas etárias.

É um ato exclusivo da Psicologia, assente no princípio de que “as técnicas e instrumentos de avaliação são utilizados por psicólogos/as qualificados/as com base em formação atualizada, experiência e treino específicos” (Regulamento n.º 258/2011, p. 17934, relativo ao Código Deontológico da Ordem dos Psicólogos Portugueses).

2.1 Fundamentos que determinam a Avaliação Psicológica

A avaliação psicológica de condutores pode ser determinada por **requisitos legais** (habilitação legal para conduzir ou habilitação profissional para conduzir) ou por **requisitos organizacionais**.

2.1.1. No âmbito da habilitação legal

A avaliação psicológica para condutores do **grupo 1** é realizada na obtenção e na revalidação do título de condução se for solicitada pelo médico que tenha realizado a avaliação física e mental, bem como quando tenha sido determinada em exame psicológico anterior.

Na avaliação para o **grupo 2** são obrigatoriamente realizadas avaliações psicológicas na obtenção e aquando da revalidação das respetivas categorias (aos 50 anos e posteriores), o mesmo acontecendo quando em exame anterior tenha havido determinação duma avaliação antecipada.

Também são realizadas avaliações na obtenção e revalidação de títulos profissionais.

A qualquer condutor, mesmo com título de condução válido, poderá em qualquer altura ser determinada uma avaliação psicológica se a mesma for determinada por uma autoridade de saúde, pelo IMT, I.P., ou um tribunal, a fim de esclarecer fundadas dúvidas que se coloquem sobre a sua aptidão psicológica ou mental para conduzir com segurança, nomeadamente em caso de suspeita ou presença de declínio cognitivo e/ou de alterações do comportamento, suscetíveis de constituir risco significativo para o desempenho da condução em segurança.

A cassação de título de condução determinada em decisão definitiva, por perda total de pontos ou decretada por tribunal na sequência de crime rodoviário a que corresponda proibição de conduzir, obriga também o titular a realizar exame psicológico ao iniciar o processo para obtenção de novo título de condução.

2.1.2. No âmbito do contexto organizacional para o desempenho de uma função

A avaliação psicológica de condutores pode surgir como um processo enquadrado nas políticas de gestão e recursos humanos em contexto organizacional, inserida numa prática de recrutamento e selecção, de procedimento concursal, bem como da avaliação de desempenho em contexto organizacional.

A **definição do perfil de aptidões** assume-se como a primeira etapa deste processo. Com base na definição de um perfil, o Psicólogo deverá definir metodologias, que se assumam como veículos facilitadores do processo de avaliação, tendo em conta os objetivos, cultura e enquadramento do condutor e/ou futuro condutor. Naturalmente e assumindo que cada organização é única, os parâmetros de avaliação deverão ser em tudo consonantes com o perfil previamente definido. A opção pela escolha da metodologia de avaliação estará sempre dependente da avaliação de cada realidade organizacional.

2.2 Classificação de condutores para efeito da avaliação

Para efeitos da avaliação da aptidão psicológica de candidatos e condutores, e também para a avaliação da aptidão física e mental, os avaliados são enquadrados nos seguintes grupos de acordo com as categorias de título de condução que pretendem obter ou revalidar (art.º 22 do RHLC):

- **GRUPO 1:** Categorias AM, A1, A2, A, B1, B, BE, de ciclomotores e de tratores agrícolas.
- **GRUPO 2:** Categorias B e BE ligadas à condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, de transporte escolar, de transporte de doentes e de passageiros e categorias C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE.

Não obstante a existência destes grupos a avaliação psicológica deve ainda considerar as especificidades associadas à validação de títulos profissionais ou que decorrem em contexto organizacional. Nestes casos dever-se-á ter em conta a especificidade da tarefa enquadrada no tipo de função e/ou a cultura organizacional.

2.3 Competência no âmbito do enquadramento legal para a realização da avaliação psicológica dos condutores e candidatos a condutor

O atual contexto legal diferencia entre o Psicólogo no exercício da sua profissão, em termos gerais, e o Psicólogo que exerce funções no IMT, I.P..

2.3.1. Psicólogo no exercício da sua profissão

De acordo com o atual regime jurídico, os Psicólogos no exercício da sua profissão, em termos gerais, têm as competências fixadas na alínea a) do n.º 2 do art.º 25º do RHLC e realizam a avaliação de:

- **Candidatos do grupo 1** mandados submeter a avaliação psicológica pelo médico que realizou a avaliação física e mental e aqueles que solicitem o exame, passados 6 meses, após terem obtido parecer de “Inapto”, emitido por um Psicólogo.
- **Condutores do grupo 1** mandados submeter a avaliação psicológica pelo clínico que realizou a avaliação física e mental, para revalidação do título de condução, troca de título estrangeiro ou troca de certificado emitido por força militar ou de segurança, bem como, os condutores que solicitem avaliação para revalidação de título nos casos em que tenha havido imposição de restrições por um psicólogo ou passados 6 meses, após terem obtido um resultado de “Inapto” em exame psicológico anterior.
- **Candidatos do grupo 2** cuja avaliação é obrigatória previamente à obtenção das categorias deste grupo.
- **Condutores do grupo 2** em todas as revalidações do título (com início aos 50 anos), bem como, para troca de título estrangeiro, troca de certificado emitido por força militar ou de segurança e revalidação de título com restrições impostas por um psicólogo em exame anterior.

Segundo legislação específica, **os Psicólogos no exercício da profissão realizam as avaliações psicológicas necessárias** para a emissão ou revalidação de títulos de aptidão profissional, para o exercício das funções de Examinador de condução automóvel, Instrutor de condução automóvel, Motorista de Táxi, Motorista de transporte em veículo descaracterizado através de plataforma eletrónica (TVDE), Motorista de transporte escolar, Conductor de mercadorias perigosas, Conductor de ambulâncias, Conductor de veículos de bombeiros e Conductor de transporte de doentes.

Adicionalmente os psicólogos no exercício da sua profissão **avaliam também condutores em contexto organizacional** no âmbito de processos de recrutamento, seleção e avaliação profissional.

2.3.2. Psicólogo no IMT, I.P.

Face às competências designadas para os Psicólogos em funções no IMT, I.P., estes profissionais avaliam candidatos e/ou condutores cuja avaliação tenha sido imposta por Tribunal, por uma Autoridade de Saúde, pelo IMT, I.P., ou solicitada pelos interessados quando pretendam candidatar-se a novo título de condução, após cassação do anterior, e, ainda, quando requeiram nova avaliação, após parecer de inaptidão ou imposição de restrições/adaptações impostas por psicólogo no IMT, I.P..

2.3 Entidade que formula o pedido ou determina o exame

As avaliações psicológicas podem ser pedidas pelos interessados em obter ou manter um título de condução e/ou uma ocupação/profissão ligada à condução ou determinadas por: (a) autoridades de saúde (e.g. Delegados de Saúde locais); (b) médicos no exercício da profissão responsáveis pela tomada de decisão sobre a aptidão física e mental para a condução; (c) tribunais; (d) entidades públicas administrativas com competência para determinarem estas avaliações (e.g. IMT, I.P.); (e) organizações que pretendam admitir/avaliar condutores profissionais.

2.4 Entidade onde se pode realizar a avaliação psicológica

A intervenção dos Psicólogos neste domínio de avaliação deverá ser efetuada em **gabinetes de avaliação psicológica, públicos ou privados, criados especificamente para o efeito**. Pode ainda ser realizada em **unidades de saúde, consultórios, outros gabinetes e serviços clínicos**, bem como em gabinetes de avaliação, em contextos de consultoria organizacional.

Estes serviços/entidades devem obedecer às exigências de creditação/autorização que estejam definidas, preconizando-se que todos devem ser objeto de credenciação obrigatória instituindo harmonização do regime nos diferentes casos.

2.6 Características do processo de avaliação

2.6.1. Diversificado e abrangente

Os **actos de avaliação psicológica de condutores e de candidatos a condutor** abrangem as aptidões psicológicas consideradas relevantes para o exercício da condução automóvel em segurança e implicam a recolha de dados e o recurso a vários métodos baseados em conhecimento científico actualizado.

A interpretação de resultados e tomada de decisão concretiza-se através da **análise integrada de diversos dados e resultados**, com vista a emitir um parecer psicológico conclusivo sobre a aptidão para a condução.

2.6.2. Individual e compreensivo

A abordagem avaliativa dos condutores é sempre **individual e diferenciada** (em função do motivo da avaliação, das características do avaliado, dos problemas identificados no decurso do exame), sendo um **processo holístico e compreensivo** que não se reduz somente ao uso de um protocolo de avaliação preestabelecido e limitado à consideração de resultados nos testes de avaliação.

Na presença ou suspeita de alterações cognitivas, emocionais e/ou do comportamento, deve ser realizada uma avaliação psicológica mais sistemática e aprofundada, de modo a possibilitar uma melhor caracterização da condição clínica e fundamentação do parecer psicológico para a condução.

2.6.3. Imparcial e justo

O processo de avaliação de condutores deve ser **desvinculado de qualquer relação** (familiar, amizade, terapêutica ou outra) entre psicólogo e avaliado, sob risco de reduzir a objetividade ou influenciar os juízos formulados. **Respeita as características físicas, linguísticas, culturais ou outras**, promove a equidade reconhecendo o impacto das mesmas na avaliação e tem em conta as consequências dos resultados.

2.6.4. Assente na melhoria contínua

Além das metodologias de avaliação, o acolhimento, a empatia, as competências comunicacionais e a promoção do ambiente acolhedor, aliado a fatores relacionados com as condições físicas em que ocorre a avaliação (infraestruturas e sua comodidade), são alguns dos aspetos que importa ter presentes.

Tendo em consideração a **qualidade das práticas e o foco no cliente**, deve ser uma preocupação de todos os profissionais da área o uso periódico de metodologias que permitam avaliar a **satisfação do examinado face ao processo** a que foi submetido.

Para o efeito, sugere-se que cada Psicólogo crie os instrumentos necessários, para além dos legalmente definidos, que lhe permita avaliar o processo e focar-se nos procedimentos que facilitarão a melhoria contínua da sua atuação.

2.7. Condições para a realização da avaliação psicológica de condutores

2.7.1 Espaço, estrutura e equipamentos de avaliação

Devem ser asseguradas as condições indispensáveis à **realização de actos de avaliação psicológica, em conformidade com o Código Deontológico da OPP**, assegurando a **privacidade** e permitindo a plena expressão das aptidões dos avaliados, sem interferência que os prejudique.

O espaço físico onde decorre o processo de avaliação deve assegurar: uma adequada dimensão e acessibilidade (inclusive a pessoas com mobilidade condicionada), privacidade, ausência de fontes de distração visual ou sonora, luminosidade ajustável tendo em conta o tipo de testes psicológicos a administrar, permitindo o obscurecimento total do espaço aquando da utilização de testes que requeiram um ambiente de total ausência de fontes luminosas ambientais.

O mobiliário deve ser confortável, seguro e com características ergonómicas adequadas (altura, dimensão, forma e estabilidade). Os equipamentos eletrónicos, mecânicos, informáticos devem

ser colocados de modo a que os estímulos visuais dos testes sejam apresentados à altura da linha dos olhos do avaliado, e os respetivos meios de resposta (manuais e pedais) ajustados e posicionados a distância e altura adequada às características dos avaliados.

Antes do início da sessão deve ser assegurado que as condições de segurança, higiene e conforto do espaço estão garantidas e que os instrumentos de avaliação necessários se encontram disponíveis, em bom estado e operacionais.

2.7.2. Instrumentos e Testes

O Psicólogo deve usar **testes concebidos cientificamente para avaliar as dimensões específicas em causa e devidamente validados**, sempre que possível, no âmbito da Psicologia do Tráfego.

Os Psicólogos devem respeitar os princípios definidos pela OPP no Código Deontológico da profissão, para o uso de instrumentos de avaliação e testes psicológicos, assumindo que “o uso de instrumentos supõe um conhecimento rigoroso dos respetivos manuais, incluindo o domínio de modelos teóricos subjacentes, condições de administração, cotação, interpretação bem como o conhecimento da investigação científica atualizada (p.27)” e, respeitando o princípio da evidência científica, de acordo com o qual, “Os/as psicólogos/as desenvolvem atividades baseadas no conhecimento científico válido e procuram manter e atualizar a sua competência ao longo do seu percurso profissional” (p.29).

2.8. Procedimentos gerais de aplicação dos testes psicológicos

Antes da aplicação de instrumentos de avaliação, o Psicólogo deve **informar o avaliado sobre a natureza das provas** e esclarecer eventuais dúvidas.

Os procedimentos de aplicação, incluindo as instruções, os itens de treino (se aplicável) e a resolução dos testes, são standardizados, devendo o Psicólogo assegurar-se que as instruções são bem compreendidas.

A execução dos testes deve ser monitorizada, de modo a assegurar a observação, bem como o registo de informações complementares relevantes e eventuais desvios ao procedimento standardizado, ou qualquer circunstância suscetível de invalidar os resultados, ou de sugerir a utilização complementar de outros testes.

3. ORIENTAÇÕES PRÁTICAS PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL

3.1 Dimensões avaliadas e metodologias de avaliação

O anexo VI do RHLC apresenta as áreas, aptidões e competências a abranger nos processos de exame psicológico de candidatos a condutor e condutores, a metodologia de aplicação e os

critérios de Aptidão, em função do grupo a que pertencem as categorias a averbar (grupo 1 ou grupo 2).

De acordo com o n.º 1 da metodologia de aplicação constante da Secção II do Anexo, conjugada com o Quadro I daquela Secção, as **aptidões e competências a examinar** incluem, obrigatoriamente, na **área Percetivo-cognitiva**, a atenção e concentração, a estimação do movimento e a inteligência (candidatos a condutor) e na **área Psicomotora**, a coordenação bimanual, as reacções de escolha e as reacções múltiplas e discriminativas.

Adicionalmente, quando na presença de dúvidas prévias ou durante o exame de funções específicas (e.g., resultados inconsistentes ou contraditórios) conforme n.º 2 da metodologia, conjugado com o Quadro II do Anexo, o protocolo de avaliação deve ainda ser complementado com a avaliação, singular ou agregada, da memória, integração percetiva, resistência vigilante à monotonia, segurança gestual, destreza manual e da capacidade multitarefa.

Na **área Psicossocial** a análise das dimensões maturidade psicológica, sentido de responsabilidade, estabilidade emocional, psicopatologia, atitudes e comportamentos de risco face à segurança do tráfego e competências sociais, inclui obrigatoriamente a observação do comportamento e a **entrevista psicológica**, sendo a utilização de **questionário ou prova projetiva sempre obrigatória nos candidatos do grupo 2**.

A metodologia para análise das áreas percetivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial utiliza instrumentos de avaliação psicológica adaptados e validados, com dados normativos, atualizados e representativos para a população Portuguesa, devendo ainda ser utilizados protocolos de avaliação adequados aos grupos populacionais a que se destinam. Assenta igualmente no conhecimento da investigação científica atualizada e/ou do perfil de competência definido em contextos de seleção e/ou avaliação de desempenho.

Por motivo imputável ao examinando (n.º 3 da Metodologia de Aplicação) deve o Psicólogo examinador utilizar testes alternativos para avaliação das mesmas aptidões e competências.

3.2 Critérios de Aptidão/Inaptidão para conduzir

Com vista à tomada de decisão final consequente ao parecer psicológico, os n.ºs 1 e 2 da Secção III do Anexo VI ao RHLC estabelecem os critérios de inaptidão.

De acordo com os mesmos, para obterem aprovação em cada uma das áreas percetivo-cognitiva e psicomotora, considerando os fatores em análise e as variáveis utilizadas, os **Candidatos e condutores do grupo 1** têm de obter um resultado superior ao percentil 16, na maioria daqueles fatores e variáveis; os **Candidatos do grupo 2**, terão de cotar todos os valores acima do percentil 16 e a maior parte acima do percentil 25 e os **Condutores do grupo 2**, terão de conseguir um resultado superior ao percentil 20 na maioria dos fatores e variáveis analisados/as.

Relativamente às dimensões e fatores da área psicossocial, só poderá ser considerado apto na avaliação quem não apresente, manifestamente: Perturbação grave da personalidade ou

manifestações psicopatológicas; Instabilidade emocional; Agressividade, impulsividade ou irritabilidade de tipo explosivo; Comportamento antissocial; Comportamentos que traduzam atitudes inadaptadas e ou de risco face à segurança do tráfego; Comportamentos que revelem a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel, ou Comportamentos que revelem a tendência para abusar de substâncias psicotrópicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel.

3.3. Protocolo de avaliação psicológica

O processo de avaliação psicológica de condutores tem uma **duração variável** (em média entre 90 a 150 minutos), em função do protocolo selecionado, das condições e características que o avaliado apresenta.

O protocolo de avaliação inclui uma entrevista inicial individual de apresentação e recolha de dados, a administração de instrumentos de avaliação psicológica, uma entrevista final individual para aprofundamento dos dados recolhidos, a ponderação de resultados e o parecer de aptidão/inaptidão. Pode haver um esclarecimento de resultados, neste caso apenas qualitativos, e de eventuais dúvidas colocadas pelo examinando, respeitando sempre a integridade e privacidade do indivíduo.

3.3.1 Entrevista inicial de apresentação e recolha de dados

A entrevista inicial individual de apresentação e recolha de dados tem como objetivo preliminar a clarificação do motivo do pedido ou da determinação do exame psicológico, a motivação e a atitude face à avaliação, a observação do funcionamento cognitivo e emocional, das competências sociais e o despiste de fatores psicopatológicos. Este momento deve ainda incluir a explicação de eventuais consequências do resultado da avaliação.

Segue-se a recolha de informação junto do avaliado (a) através do preenchimento da primeira parte do modelo do relatório de avaliação psicológica (artigo 26.º n.º 2 do RHLC), relativamente a elementos de identificação pessoal, dados clínicos de natureza médica ou psicológica e hábitos de consumo, que possam interferir no exercício da condução e/ou na realização da avaliação psicológica, dados relativos à sua experiência profissional como condutor, eventuais crimes rodoviários, acidentes de viação, caducidade, cancelamento e apreensão do título de condução e ainda eventuais avaliações psicológicas anteriores no âmbito da condução e respetivo parecer atribuído.

3.3.2 Avaliação de aptidões e competências

Os testes e provas de avaliação psicológica utilizados devem incluir o reconhecimento da sua validade, sensibilidade, confiabilidade e qualidade psicométricas específicas para os fins a que se destinam, respeitando grupos normativos adequados para a população portuguesa, tendo

em conta a idade, género e escolaridade (quando disponíveis), de modo a evitar formulações e conclusões erróneas.

As variáveis internas que possam ter influenciado os resultados (como ansiedade, falta de motivação, sensibilidade à fadiga, dificuldade de compreensão de instruções, défice motor ou sensorial) devem ser registadas.

Qualquer alteração nos procedimentos de aplicação deve ser igualmente registada e justificada.

3.3.3. Entrevista final individual

O processo de avaliação deve culminar com uma entrevista final baseada nos elementos recolhidos pelo Psicólogo durante todo o processo e orientada para a análise e discussão de resultados, prévia à emissão do parecer e/ou certificado de avaliação psicológica, com os objetivos de explicitar informação básica e global de carácter qualitativo (não resultados quantitativos) e clarificar eventuais dúvidas colocadas pelo examinando.

O Psicólogo deve ter em consideração as situações que podem limitar a veracidade ou validade dos elementos recolhidos em entrevista, como a presença de défices do funcionamento cognitivo, psicomotor e/ou sensorial, perturbação psicopatológica ou do foro médico, e os comportamentos de desajustamento social.

3.3.4. Análise dos resultados

A análise de resultados concretiza-se através da integração das informações prévias sobre o examinado, dos dados fornecidos pelo próprio, da observação do seu comportamento e interação durante o processo avaliativo, das entrevistas, dos resultados nos instrumentos de avaliação nas áreas perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial e respetivas aptidões evidenciadas, das variáveis internas ou externas que possam ter influenciado os resultados da avaliação (e.g. níveis de motivação, fadiga, stresse, entre outros fatores) com vista à emissão de um parecer sobre a condução ou desempenho profissional.

3.3.5. Comunicação de resultados

Findo o processo de avaliação, o psicólogo transmite os resultados ao cliente, seja o avaliado ou entidade que a solicitou/determinou.

A comunicação de resultados deve obedecer os trâmites seguintes:

Se o resultado foi de “Apto” (com ou sem restrições/adaptações) o Psicólogo deve informar o avaliado que:

- o resultado será transmitido ao médico para este usar em conjunto com o da avaliação médica (no caso de ter havido um pedido médico formal da avaliação);

- deve apresentar o Certificado da avaliação psicológica ao médico solicitante do exame e, se considerar pertinente, entrega sobrescrito no qual remete informação que julgue importante para consideração médica;
- após utilização do mesmo junto do IMT, I.P., deve guardar o Certificado da avaliação durante dois anos e apresentá-lo nos serviços do IMT, I.P., quando e se lhe for solicitado.

Se o resultado foi de “Inapto”, deve informá-lo que:

- no prazo de 30 dias pode apresentar, se o desejar, recurso junto do serviço competente do IMT, I.P. (Laboratório de Psicologia da Direção de Serviços de Formação e Certificação – Av. Elias Garcia, 103 - 1050-098 – Lisboa);
- por imposição legal, vai remeter o resultado da avaliação àquele serviço do IMT, I.P.;
- o resultado será transmitido ao médico para ser utilizado em conjunto com o da avaliação médica;
- durante 6 meses, e até obter parecer de apto, não pode conduzir qualquer veículo automóvel da/s categoria/s a que se aplica a inaptidão, mesmo que o título esteja válido;
- passados 6 meses, e não antes, pode realizar nova avaliação psicológica.

Em contextos de seleção/avaliação de desempenho os resultados serão comunicados à organização que solicitou o pedido de avaliação psicológica.

3.3.5.1. Outros deveres de comunicação dos Psicólogos

Nos termos do n.º 1 do artigo 30.º do RHLC em vigor, um Psicólogo que no decurso da sua atividade tenha conhecimento de um condutor que sofra de perturbação do foro psicológico ou mental que possa comprometer/afetar gravemente a segurança na condução, deve notificar o serviço competente do IMT, I.P., (Laboratório de Psicologia da Direção de Serviços de Formação e Certificação – Av. Elias Garcia, 103 - 1050-098 – Lisboa) através de relatório fundamentado e confidencial.

3.4. Documentos inerentes ao processo de avaliação psicológica

No âmbito do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), e tendo em conta a especificidade do pedido, no processo de avaliação psicológica individual para a condução são produzidos diferentes documentos de registo, tais como: desempenho nos testes, notas do Psicólogo avaliador, Relatório e Certificado (artigo 26.º n.º 2 do RHLC).

Os Psicólogos podem complementarmente fazer uso de outros meios de registo, cientificamente validados, que considerem importantes na sua prática profissional e que consolidem e suportem o parecer a atribuir.

3.4.1 Relatório de Avaliação Psicológica

Tomando como base o Código Deontológico dos Psicólogos Portugueses, “os relatórios psicológicos devem ser documentos escritos objetivos, rigorosos e inteligíveis para o(s)

destinatário(s), procurando introduzir apenas informação relevante que permita dar resposta às questões e pedidos de avaliação considerados pertinentes” (Regulamento n.º 258/2011, p. 17934).

Neste sentido, num relatório psicológico sobre a aptidão para conduzir ou para o desempenho profissional não devem constar conteúdos irrelevantes para o propósito da avaliação e o parecer psicológico deve ser mais do que uma mera avaliação quantitativa das aptidões psicológicas em comparação com valores normativos de referência, implicando também inferências diagnósticas qualitativas clínicas, de adaptabilidade sócio relacional e/ou organizacional.

Quando aplicável, o relatório deve incluir as causas de inaptidão, ou justificação de restrições e/ou adaptações, legitimadas na presença de défice cognitivo, psicomotor, perturbação emocional ou comportamental, com um nível de gravidade suscetível de (ainda) permitir a eficiência e segurança na condução em condições restritas.

O Psicólogo deve reconhecer as deficiências sensoriais e motoras passíveis de serem compensadas com recurso a adaptações no veículo ou outras restrições específicas, e, nesse caso, sem repercussão negativa no exercício da tarefa de condução.

3.4.1.1 Preenchimento do Relatório

No início da avaliação, o **avaliado** preenche de forma autónoma, ou com ajuda do Psicólogo (se o avaliado estiver impossibilitado de o fazer), a 1ª parte do Relatório, assinalando todos os itens relativos aos dados de identificação pessoal, clínicos e sobre a condução automóvel. No final da página data e assina no campo a isso destinado, comprometendo-se com as declarações feitas.

No início da avaliação o **Psicólogo** regista, no cabeçalho, o seu nome, o número de processo e a data do exame.

Durante a avaliação, regista o **Pedido/Determinação** (o interessado/médico que realizou a avaliação física e mental/determinação legal); o **Motivo** (obrigação legal ou razões clínicas ou comportamentais que geraram dúvidas); a **Finalidade** (grupo de condutor ou certificação profissional a que se destina); os **testes** e respetivas **variáveis** e **resultados** obtidos, bem como, a **avaliação** (deve ser a que resulta dos critérios aplicáveis à avaliação realizada mas, também, a decisão final a tomar. Numa avaliação para o grupo 2, p. ex., podem ser anotados os campos “*Critérios mínimos não atingidos relativamente à finalidade da avaliação*” e “*Maioria acima do percentil 16*”, se for o caso). Regista igualmente os dados da **entrevista** (com aferição de antecedentes clínicos, estado psicológico e mental, hábitos, atitudes e comportamentos relacionados com a condução e com a vida em sociedade no contexto da sua situação psicossocial e profissional) procede à **fundamentação** (com indicação das razões de facto e de direito) e emite o **parecer** psicológico (com/sem, indicação de restrições e/ou adaptações à condução, por razões psicológicas, e causas de inaptidão). Finalmente data, assina e regista o número e data de validade da cédula profissional de membro efetivo da Ordem dos Psicólogos Portugueses.

3.4.2 Certificado de Avaliação Psicológica

Este documento constitui a **certificação da avaliação para a condução de acordo com três resultados possíveis**: “Apto” (com ou sem restrições e/ou adaptações) “Inapto”, para a condução, e “Apto com restrições e/ou adaptações”, indicando os dados obrigatórios que permitam ao serviço responsável do IMT, I.P., a emissão ou revalidação do título de condução para o qual a avaliação foi realizada.

Deste documento devem constar: Identificação do Psicólogo; Morada onde foi realizada a avaliação; Identificação civil e de condutor/candidato, do avaliado; Indicação do grupo e respetivas categorias abrangidas pelo parecer emitido; Indicação das restrições e adaptações à condução (apenas de natureza psicológica) que o psicólogo estabelecer, se for o caso; Registo das causas legais de inaptidão, se for o caso; Indicação do local e data da emissão do Certificado; Assinatura e aposição de vinheta de membro efetivo da OPP.

3.4.3 Restrições/adaptações passíveis de colocar pelos Psicólogos

No contexto do parecer que emitem, aquando da elaboração do Relatório e da emissão do Certificado, os Psicólogos que realizem avaliação de condutores podem estabelecer restrições de nova avaliação psicológica bem como outras, sendo as mais comuns:

- **138 – Avaliação Psicológica antecipada** (a utilizar nos casos em que os avaliados tenham **obrigatoriedade legal** de realizar avaliação psicológica, mas que, por razões apuradas na avaliação, o Psicólogo entenda que deve realizar nova avaliação antes da data que esteja regulamentarmente instituída).
- **140 – Avaliação Psicológica obrigatória** (a utilizar nos casos em que os avaliados **não tenham obrigatoriedade legal** de realizar avaliação psicológica, mas que, por razões apuradas na avaliação, o Psicólogo entenda que deve realizar nova avaliação ao fim de um período determinado, que deve fixar consoante a sua avaliação).
- **61 – Limitada a deslocações durante o dia** (ex. uma hora antes do nascer do sol, uma hora antes do pôr do sol).
- **62 – Limitada a deslocações num raio de ...km** a contar da residência do titular ou apenas na cidade ou região da sua residência.
- **64 – Limitada a deslocações a velocidades inferiores a...km/h.**
- **67 – Condução não autorizada em autoestradas.**
- **997 – Apto para o grupo 2.**

No caso de um condutor ter a restrição 138 (Avaliação psicológica antecipada) ou a 140 (avaliação psicológica obrigatória) averbada no título e solicitar a um Psicólogo no exercício da sua profissão que o avalie, o Psicólogo só poderá realizar a avaliação se a restrição em causa foi colocada pelo mesmo Psicólogo, ou, por outro, também no exercício da profissão, em clínica privada. Se a restrição foi colocada pelo serviço de Psicologia do IMT, I.P., não o poderá fazer.

Se um condutor solicitar avaliação psicológica para levantamento de qualquer outra restrição que tenha inscrita no título de condução a um Psicólogo no exercício da sua profissão, este

poderá avaliá-lo se a/s restrição/ões tiverem sido determinadas pelo mesmo Psicólogo, ou, por outro, também no exercício da profissão, em clínica privada.

Se a restrição tiver sido determinada por qualquer médico ou autoridade médica (Delegado de saúde ou Junta médica) ou pelo Serviço de psicologia do IMT, I.P., só Psicólogo ou Médico de cada uma daquelas entidades a poderá realizar.

3.4.4 Destino dos documentos da avaliação (Relatório e Certificado)

O Psicólogo conclui o processo de avaliação psicológica de condutores tendo em conta os seguintes procedimentos de acordo com os pareceres atribuídos:

- a) **Se o resultado for de “Apto”** (com ou sem restrições/adaptações): entrega (ao avaliado) o original do Certificado e arquiva o original do Relatório (acompanhado dos originais dos testes).
- b) **Se o resultado for de “Inapto”**: entrega (ao avaliado) original do Certificado e cópia do Relatório (apenas se o avaliado o solicitar), envia (de forma confidencial) cópias, do Relatório e do Certificado, ao serviço competente do IMT, I.P. (Laboratório de Psicologia da Direção de Serviços de Formação e Certificação) e arquiva o original do Relatório (acompanhado dos originais dos testes).

Seja o resultado de “Apto” ou de “Inapto”: sempre que o pedido de exame foi formalizado (e mesmo que essa formalização não exista), preferencialmente, **deve informar o médico solicitante do resultado e das consequências do mesmo.**

3.4.4.1 Obrigações relativamente à guarda dos documentos da avaliação

O Psicólogo está obrigado a manter, durante **pelo menos dois anos**, à sua guarda, em processos numerados e datados (em papel ou em suporte informático digital que não permita a alteração dos dados gravados) o original do Relatório e os originais dos testes utilizados.

3.4.4.2 Documentos de registo e certificação da avaliação psicológica

Os documentos de registo e certificação da avaliação psicológica são os modelos de Relatório e de Certificado aprovados pelo Despacho Conjunto do Diretor Geral de Saúde e do Presidente do Conselho Diretivo do IMT, I.P., de 3 de fevereiro de 2017, que são exclusivos do IMT, I.P., os quais podem ser obtidos nos endereços eletrónicos seguintes:

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Despacho-Conjunt-Presidente-IMT-Diretor-Geral-Saude-3-fevereiro-2017.pdf>

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20III%20-%20Relat%C3%B3rio%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20IV%20-%20Certificado%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>

NOTAS FINAIS

As *Linhas de Orientação para a Prática Profissional* em matéria de Avaliação Psicológica de Condutores e Candidatos a Condutores fornecem um quadro referencial para os Psicólogos que desempenham a sua actividade profissional exclusiva, frequente ou pontualmente neste contexto. Estas Linhas de Orientação foram desenvolvidas na sequência das dificuldades e constrangimentos que os Psicólogos encontram no exercício da profissão, que foram expostas à Ordem dos Psicólogos Portugueses e têm por base o Código Deontológico da OPP e os guias de boas práticas internacionais.

Com a consciência de que o trabalho dos Psicólogos na avaliação psicológica realizada neste âmbito constitui um papel fundamental em diversas entidades e situações, esperamos que estas *Linhas de Orientação* constituam um guião orientador para que a Psicologia e os Psicólogos possam continuar a dar um contributo efectivo para a sociedade e a segurança rodoviária.

Referências Bibliográficas

Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zůvala, R., Moravcová, P., Kostíková, M., & Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45, 555-561 (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302192>) acedido a 8 de Abril de 2020

Código Deontológico da Ordem dos Psicólogos Portugueses, aprovado em anexo ao Regulamento n.º 258/2011, publicado na 2.ª Série do Diário da República em 20 de abril de 2011, 1ª Revisão publicado no Diário da República 2ª Série nº 246 / 2 de dia 26 de Dezembro de 2016

Estatuto da Ordem dos Psicólogos Portugueses, publicado em anexo à Lei n.º 57/2008, de 4 de setembro, com a redação dada pela Lei nº 138/2015, de 7 de Setembro

European Commission: Commission staff working document, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf> (acedido a 23 de Março de 2020)

Fuller, R. (2011). Driver control theory: From task difficulty homeostasis to risk allostasis. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 13-27). London, UK: Elsevier.

Gomes, A. D. (1993). O tráfego como sistema e como cultura (The road traffic as a system and as a culture). In J. Santos (Ed.) *Fatores Humanos no Tráfego Rodoviário (Human Factors in Road Traffic)* (p. 21-33). Braga: Laboratório de Psicologia, Universidade do Minho.

Michon, J. A. (1971). *Psychonomie onderweg*. Inaugural lecture, University of Groningen. Wolters Noordhoff

Michon, J. A. (1985). A critical view of driver behavior models: what do we know, what should we do? In L. Evans, & R. C. Schwing (Eds.), *Human behavior & traffic safety* (p. 485-524). New York: Plenum Press

Ordem dos Psicólogos Portugueses (2019). *Perfil dos Psicólogos do Tráfego: As/os Psicólogas/os valorizam a mobilidade segura e sustentável*. Lisboa: Ordem dos Psicólogos Portugueses.

Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 85/2017, de 19 de junho

PENSE 2020 – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – Contributo da Ordem dos Psicólogos Portugueses (<http://recursos.ordemdospsicologos.pt/files/artigos/pense.pdf>) acedido a 27 de Novembro de 2019

Pereira da Silva, M. F. (2015). Procedures used for the psychological assessment of drivers-TPI Members (Benchmarking Process/Knowledge Sharing). In Kleinmann, K., et.al. Transport Psychology Trends 2014. Banská Bystrica, Salvus s.r.o, ISBN: 978-80-970920-3-0

Pereira da Silva, M. F. (2011). Segurança Rodoviária - Do Condutor à Avaliação da Satisfação do Cliente. Provas Públicas para atribuição do Título de Especialista na área de Educação/Formação (CNAEF-347) apresentadas no Instituto Politécnico de Coimbra (trabalho não publicado)

Pereira da Silva, M.F. (2004). *Aprendizagem e Comportamentos na Condução Automóvel*. Dissertação de Mestrado em Psicologia (Especialização em Psicologia Pedagógica) apresentado à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra (Dissertação não publicada)

Regulamento Disciplinar da Ordem dos Psicólogos Portugueses n.º 784/2016, publicado na 2.ª série do Diário da República em 8 de agosto de 2016, alterado pelo Regulamento n.º 198/2019, publicado na 2.ª série do Diário da República em 5 de março de 2019

Sani, S., Sadeghi-Bazargani, H., Fathirezaie, Z., Hadidi, Y., & Brand, S., (2019). Higher symptoms of attention-deficit/hyperactivity disorders (ADHD) and younger age were associated with faster visual perception, but not with lower traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour Transportation*, 66(420), 419-429.

Stockholm Declaration- Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 (Stockholm, 19–20 February 2020) <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf> (acedida em 24 de Março de 2020)

Sucha, M., Herle, M., & Pereira da Silva, M. F. (2017). Driver Offender Courses in Selected European Countries. *Transactions on Transport Sciences*, 8(2), 46-61. doi: 10.5507/tots.2017.008

Theeuwes, J. (2002). Sampling information from the road environment. In R. Fuller & J. A. Santos (Eds.), *Human factors for highway engineers* (pp. 131-145). Netherlands: Pergamon Press.

Decretos-Leis e Portarias:

- Decreto-Regulamentar n.º 4/82 de 15 de janeiro
- Portaria 637/82, de 25 de junho
- Decreto-Lei 21/83 de 21 de Janeiro
- Diretiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho
- Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94 de 3 de maio, com as posteriores alterações
- Despacho DGV 10/95 de 8 de Fevereiro
- Decreto-Lei 336/97 de 2 de Dezembro

- Decreto-Lei nº 209/98, de 15 de julho
- Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de fevereiro
- Decreto-Lei 103/2005 de 24 de junho
- Lei 13/2006, de 17 de Abril
- Despacho 10011/2007, de 28 de Março
- Decreto-Lei 174/2009 de 3 de agosto
- Diretiva nº 2009/112/CE, da Comissão de 25 de Agosto
- Decreto-Lei 313/2009 de 27 de outubro
- Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, com as posteriores alterações
- Lei nº 45/2012 de 29 de Agosto
- Lei nº 6/2013 de 21 de Janeiro
- Lei nº 14/2014 de 18 de março
- Despacho Conjunto do Diretor Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), de 3 de fevereiro de 2017
- Lei n.º 45/2018 de 10 de agosto

Documentos de registo e certificação da avaliação psicológica

Despacho Conjunto do Diretor Geral da Saúde e do Presidente do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), de 3 de fevereiro de 2017:

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Despacho-Conjunto-Presidente-IMT-Diretor-Geral-Saude-3-fevereiro-2017.pdf>

Modelo do Relatório de Avaliação Psicológica

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20III%20-%20Relat%C3%B3rio%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>

Modelo do Certificado de Avaliação Psicológica

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/Documents/Anexo%20IV%20-%20Certificado%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Psicol%C3%B3gica.pdf>