

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 896, DE 2007

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre a verificação da dosagem de alcoolemia e de entorpecentes nos casos que especifica.

**Autor:** Deputado Carlos Eduardo Cadoca

**Relator:** Deputado Fábio Ramalho

### I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto de lei em epígrafe, que altera os arts. 268, 269 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O PL acrescenta dispositivo ao art. 268 do CTB para obrigar o comparecimento a curso de reciclagem do infrator autuado por dirigir sob a influência de álcool ou substâncias entorpecentes, tóxicas ou de efeitos análogos.

Mediante o acréscimo de parágrafo ao art. 269 do Código de Trânsito, o projeto dispõe sobre a aplicação mensal e por amostragem do teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros, de aluguel, de condução de escolares e de carga com peso bruto total acima de três mil e quinhentos quilogramas. Outro parágrafo prevê que o condutor reprovado em tais exames deve ser encaminhado às entidades de saúde dos Estados e do Distrito Federal, para receber assistência médica, psicológica e social, esta última extensiva a sua família.

Por sua vez, o art. 306 estipula que as penas de detenção, multa e de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor nele previstas sejam aplicadas ao infrator somente a partir da reincidência no crime de conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância tóxica de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

Ao PL nº 896, de 2007, foram apensadas as seguintes propostas:

1 - PL nº 4.664, de 2009, do Deputado Jurandy Loureiro, que obriga as empresas concessionárias de transporte coletivo rodoviário, aquaviário, ferroviário, metroviário e aéreo, intermunicipal e interestadual a realizar teste do etilômetro em seus motoristas ou pilotos, no início das respectivas jornadas de trabalho, antes que estes assumam a condução dos veículos pelos quais são responsáveis. A matéria determina que o motorista ou piloto, cujo exame detecte concentração de álcool no sangue superior às margens de tolerância disciplinadas por órgão do Poder Executivo federal, seja impedido de exercer a jornada de trabalho do dia. Em adendo, o PL atribui ao órgão competente do Poder Público responsável pelas concessões de transporte coletivo intermunicipal e interestadual, tanto a fiscalização da aplicação do teste referido, quanto a definição de sanções para as empresas concessionárias descumpridoras da medida, mediante o pagamento de multa e a aplicação de medida administrativa.

2 – PL nº 6.345, de 2013, do Deputado Erivelton Santana, que altera a Lei nº 7.565, de 1986, que Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), para dispor sobre a realização de exames de alcoolemia e outras substâncias psicoativas na tripulação. O PL atribui ao transportador a responsabilidade sobre a realização de exame laboratorial de alcoolemia e de outras substâncias psicoativas, conforme regulamentação, com vistas à admissão da tripulação e do pessoal empregado em atividade de risco de segurança, em caso de suspeita do uso indevido e após incidente ou acidente aeronáutico e em testagens aleatórias. Para pilotos e copilotos, o exame laboratorial deve ser realizado, pelo menos, uma vez por ano, a par do teste de alcoolemia, que deve ser feito a cada embarque a serviço em aeronave e ao final de cada jornada de trabalho. Em caso de resultado positivo, cabe ao transportador substituir o tripulante e tomar as medidas disciplinares nos termos da legislação, mediante a instauração de procedimento administrativo, conforme prevê o art. 289 do CBA. De acordo com o PL, em princípio, a

autoridade aeronáutica é responsável pela realização do teste de alcoolemia, que pode ser repassada ao transportador, cabendo-lhe, entretanto, registrar o resultado do teste em documento próprio. Se negativo para o teste de alcoolemia, cópia do resultado, lavrado pela autoridade aeronáutica, deverá constar no diário de bordo. O etilômetro utilizado para o teste de alcoolemia deve atender aos limites e condições estabelecidas pela legislação metrológica em vigor, como também ser aprovado na verificação inicial e periódica anual feita pelo INMETRO ou outro órgão equivalente da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade (RBMLQ) e em inspeção eventual ou durante serviço, conforme determine a legislação metrológica em vigor e ainda ser capaz de imprimir comprovante de resultado do teste, com a data do exame, nome do tripulante e número do voo. Por fim, a proposta exige que o comprovante seja impresso em três vias a serem destinadas ao tripulante, ao transportador e à autoridade aeronáutica.

3 – PL nº 2.553, de 2011, do Deputado André Dias, que obriga os condutores habilitados na categoria “D” a submeterem-se a exames de dopagem, realizados periodicamente e sem aviso prévio, nos termos de regulamentação do CONTRAN. As despesas dos exames ficarão por conta do autônomo ou da empresa de transporte coletivo de passageiros. Por fim, o PL estipula em noventa dias, a contar da data de publicação da medida, o prazo de vigência, para permitir sua regulamentação.

As propostas alinham-se no ponto comum de querer prover a segurança dos usuários do transporte coletivo de passageiros em diferentes modalidades e âmbitos de operação, a partir da imposição de exame de detecção do consumo de álcool, drogas ou outra substância tóxica.

Designado anteriormente como Relator do PL nº 896, de 2007, o Deputado Hugo Leal apresentou parecer contrário àquela medida, que não chegou a ser apreciado na CVT.

Em tramitação ordinária e sujeitas à apreciação do Plenário, as propostas foram distribuídas à análise deste Órgão Técnico e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer além do mérito, será terminativo quanto a sua constitucionalidade ou juridicidade.

Como as matérias serão examinadas em Plenário, não foi aberto prazo para apresentação de emendas nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O conjunto das matérias tem em comum a preocupação com a segurança do usuário do serviço de transporte público coletivo no Brasil, em diferentes modais e âmbitos de operação, tendo como ideia central obrigar motoristas, tripulação e pessoal de apoio a submeterem-se a exames de detecção do consumo de álcool e drogas ilícitas.

Em relação à proposta principal, PL nº 896, de 2007, temos a colocar que o teor do acréscimo proposto na forma do inciso VI ao art. 268 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), obrigando o infrator flagrado dirigindo sob o efeito de álcool ou drogas a submeter-se a curso de reciclagem, mostra-se redundante. Uma das punições previstas no art. 165 do CTB para a infração descrita é a suspensão do direito de dirigir e para essa penalidade consta, no inciso II do mesmo art. 268, a previsão de curso de reciclagem.

O PL em foco assegura ao motorista com resultado de exame de dopagem positivo para álcool ou substância entorpecente, assistência médica, psicológica e social. Esse direito encontra-se parcialmente acolhido na Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o motorista profissional. Em seu art. 2º, II, a Lei obriga a que o Serviço Único de Saúde (SUS) promova o atendimento profilático, terapêutico e reabilitador do motorista, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometem.

Sobre a mudança no art. 306 do Código, de aplicar as penas nele dispostas somente a partir da reincidência de condução sob efeito de álcool ou droga, a ideia mostra-se frágil e descabida, porque na legislação brasileira o ilícito penal configura-se desde sua primeira incidência.

O exame para detecção do consumo de álcool e drogas consta dos quatro projetos de lei em análise, dos quais destacamos os três a seguir mencionados, que tratam do tema no transporte rodoviário, matéria atinente ao CTB. São eles:

1 - PL nº 896, de 2007, que obriga a aplicação amostral, a cada mês, de teste para verificar a presença de álcool ou substância entorpecente ou que determine dependência, tendo como público alvo os condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros, de aluguel, de condução de escolares e de carga com peso bruto total acima de três mil e quinhentos quilogramas.

2 - PL nº 4.664, de 2009, que tenciona aplicar teste do etilômetro (bafômetro) em motoristas ou pilotos dos veículos de transporte coletivos rodoviários, aquaviários, ferroviários e aéreos, nos âmbitos intermunicipais e interestaduais. Vale destacar que embora o PL disponha os nomes dos medidores de alcoolemia como sinônimos, os equipamentos se diferenciam. Enquanto o bafômetro acusa a presença de álcool apenas no ar represado na boca, o etilômetro faz medição mais precisa, por lidar com o teor alcoólico do ar expelido dos pulmões.

3 - PL nº 2.553, de 2011, que obriga os motoristas habilitados na categoria “D”, aptos a conduzir veículos de transporte para mais de oito passageiros, a submeterem-se, periodicamente e sem aviso prévio, a exame de dopagem, com custo pago pelo próprio autônomo, ou pago pela empresa contratante, no caso dos empregados.

O art. 3º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o motorista profissional, modifica a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mediante o acréscimo do art. 235-B, cujo inciso VII alinha, entre os deveres do condutor, o de “*submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado*”.

Desse modo, ponderamos que as ideias previstas nas matérias assinaladas já encontram amparo legal para o motorista empregado no transporte rodoviário de passageiros e de carga, deixando de fora apenas os autônomos, os quais podem ser testados na fiscalização geral do trânsito.

Quanto à modalidade ferroviária, o transporte de passageiros apresenta maior presença nos trajetos urbanos e intermunicipais de regiões metropolitanas, a exemplo dos que se encontram em operação nos Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. O transporte ferroviário de longa distância restringe-se, atualmente, a duas linhas: Estrada de Ferro Carajás, com 892 km de extensão, e Estrada de Ferro Vitória Minas, com 905 km de extensão, ambas operadas pela Vale S.A.

Por sua vez, o transporte coletivo aquaviário predomina nos rios da região Norte do País, registrando-se também barcas que fazem a travessia entre diferentes municípios pelo mar, a exemplo do trajeto entre as cidades de Niterói e Rio de Janeiro.

A fiscalização do transporte aquaviário é feita por amostragem pela Autoridade Marítima, com base nos preceitos da LESTA ou Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e sua regulamentação: Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, (RLESTA) e NORMAM-07/DPC, que diz respeito às Normas da Autoridade Marítima para a Inspeção das Atividades de Inspeção Naval, publicada pela Diretoria de Portos e Costas, em 2003. O item 0310 dessa norma prevê a realização do teste de etilômetro, quando os Agentes da Autoridade Marítima notarem que o condutor apresenta sinais característicos de embriaguez. Nem a LESTA nem a RLESTA trazem referência direta à fiscalização do condutor das embarcações, para apuração do consumo de álcool. O Decreto classifica como infração, no inciso I do art. 23, a conduta de conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, trazendo a penalidade correspondente.

Vale lembrar que, frente às viagens de barco de longa duração na região amazônica, a aplicação do teste do bafômetro antes da partida dos barcos, como pretende o projeto em análise, não assegura que os seus condutores permaneçam sem consumir álcool durante todo o trajeto, que pode se estender por vários dias.

Por outro lado, devemos considerar que foi aprovado nesta Comissão de Viação e Transportes, no dia 7 de agosto de 2013, sob a relatoria do Deputado Hugo Leal, o Projeto de Lei nº 173, de 2011, do Deputado Welinton Prado, que trata de forma abrangente a fiscalização do consumo de álcool ou de substância psicoativa que determine dependência para todos os operadores de embarcação no Brasil. Assim, a referência feita no Projeto de Lei nº 4.664, de 2009, aos condutores ou pilotos das empresas concessionárias de transporte aquaviário perde a oportunidade, pelo que deve ser desconsiderada.

A prestação do serviço de transporte público aéreo é regida por um conjunto de normas equalizadas em foros internacionais, como a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Assim, em 7 de dezembro de 1944, foi finalizada a Convenção de Chicago, cujo Anexo 1 traz a recomendação de prevenção e combate ao uso de drogas no setor da aviação civil. Como signatário, o Brasil acatou essa recomendação, na forma do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC 120), que foi aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Trata-se do “*Programa de*

*Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação*”, que prevê a realização de testes para a detecção do consumo de álcool e drogas, de modo amostral, comumente utilizado por diversos países ao redor do mundo. Devido às peculiaridades do transporte aéreo, cujas decisões devem respeitar as orientações de órgãos técnicos externos, ponderamos que a detecção do consumo de álcool e drogas deve continuar sendo objeto de norma infralegal, de elaboração, modificação e aplicação mais flexíveis.

Atentando à prática internacional, considerando as dimensões continentais do Brasil e visando contribuir para a boa prestação de serviços de transporte nos modais aqui descritos, propomos que os testes com o etilômetro sejam amostrais.

Assim, votamos pela REJEIÇÃO do PL nº 896, de 2007, principal, e dos apensos, PL nº 6.345, de 2013 e PL nº 2.553, de 2011, e pela APROVAÇÃO do apenso, PL nº 4.664, de 2009, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado FÁBIO RAMALHO  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.664, DE 2009

Dispõe sobre teste de alcoolemia nos condutores dos veículos de transporte público ferroviário, metroviário e aquaviário de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de transporte público ferroviário e metroviário de passageiros ficam obrigadas a realizar testes amostrais com etilômetro em seus condutores, no início de cada jornada de trabalho.

§ 1º A fiscalização do cumprimento desta Lei ficará a cargo do Poder Público concedente.

§ 2º O piloto ou condutor cujo exame indicar qualquer concentração de álcool no organismo ficará impedido de exercer a jornada de trabalho do dia.

§ 3º A empresa de transporte de que trata o *caput* que descumprir os preceitos deste artigo será punida com multa no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada mês de omissão.

Art. 2º O inciso IV do art. 25 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe entre outras providências sobre a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 25. ....

.....



IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados e, ainda, a aplicação, por amostragem, de exames de etilômetro nos condutores de locomotivas de trens de passageiros, na forma da regulamentação;

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado FÁBIO RAMALHO  
Relator