

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016
(Do Sr. José Augusto Curvo)

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Art. 1º Esta Lei altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, bem como a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Transito Brasileiro, que restaram alteradas pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 que dispõem do Serviço do Motorista Profissional.

Art. 2º O art. 235-B, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração.

“Art. 235 – B

§ 1º A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei”.

§ 2º Os gastos relativos à realização dos exames serão custeados integralmente pela União.”

Art. 3º O art. 148-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 148 – A

§ 7º Os gastos relativos à realização dos exames serão custeados integralmente pela União.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com a publicação da Lei Federal nº 13.103, datada de 02/03/2015, passou a ser obrigatório o exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas que queiram realizar o procedimento de habilitação, renovação e mudança para as categorias C, D e E. Também passou a ser obrigatório a realização do exame na admissão e demissão do motorista profissional.

Para tanto, a referida Lei alterou artigos do Código de Trânsito Brasileiro e da Consolidação das Leis da Trabalho.

O art. 13 da Lei nº. 13.103, de 02 de março de 2015, definiu que o exame toxicológico deveria ter sido exigido após 90 (noventa) dias da publicação da Lei, para as renovações e habilitação nas categorias C, D, e E, senão vejamos:

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

No dia 16/11/2015, o Ministro do Trabalho, no exercício de sua atribuição, publicou a Portaria 116, com o fito de regulamentar a realização dos exames toxicológicos previstos nos §§ 6º e 7º do Art. 168 da CLT, inseridos pela Lei 13.103/15, que assim preceituam:

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

A portaria entrou em vigência no dia 02/03/2016.

Uma das exigências da Portaria 116 do MTPS é de que os exames deverão ser feitos apenas por laboratórios acreditados:

3. O exame toxicológico de que trata esta Portaria somente poderá ser realizado por laboratórios acreditados pelo CAP-FDT - Acreditação forense para exames toxicológicos de larga janela de detecção do Colégio Americano de Patologia - ou por Acreditação concedida pelo INMETRO de acordo com a Norma ABNT NBR ISO/IEC 17025, com requisitos específicos que incluem integralmente as "Diretrizes sobre o Exame de Drogas em Cabelos e Pelos: Coleta e Análise" da Sociedade Brasileira de Toxicologia, além de requisitos adicionais de toxicologia forense reconhecidos internacionalmente.

Nos dias 26 e 29 de fevereiro, foram credenciados, pelo **DENATRAN**, os seguintes laboratórios:

- CITILAB DIAGNOSTICOS LTDA - CNPJ 11.506.512/0001-40, sediada na Avenida Honório Alvares Penteado, 97, Mezanino 17, **Santana de Parnaíba - São Paulo**
- LABORATÓRIO CHROMATOX LIMITADA - CNPJ 14.877.243/0001-17, sediada na Rua Havaí, 549 **Sumaré - São Paulo**
- LABORATÓRIO MORALES LTDA - CNPJ 05.934.885/0003-81, sediada na Rua Rodrigues Alves, 172 - **Centro na cidade de Lins - - São Paulo**
- CONTRAPROVA ANÁLISES, ENSINO E PESQUISAS LTDA - CNPJ 10.822.357/0001-09, sediada na Avenida Almirante Ari Parreiras, 672, **Niterói - Rio de Janeiro**
- MAXILABOR DIAGNÓSTICOS LTDA - CNPJ 03.941.124/0001-60, sediada na Rua Haiti, 148, **Jardim Paulista - São Paulo**
- PSYCHMEDICS BRASIL EXAMES TOXICOLÓGICOS LTDA - CNPJ 08.075.074/0001-07, sediada na Calçada Antares, 146, Sala 4, Centro de Apoio 2, Alphaville, **Município de Santana do Parnaíba - São Paulo**

NÃO HÁ NENHUM LABORATÓRIO ACREDITADO NO ESTADO DE MATO GROSSO. ALIÁS, NENHUM FORA DO EIXO RIO – SÃO PAULO.

O Ministério do Trabalho até o presente momento não divulgou a lista de laboratórios aptos a fazer o exame de admissão e demissão de empregados motoristas profissionais.

Ao estipular data para o início da realização e fiscalização para 02 de março de 2016, **sem ao menos possuir laboratórios credenciados junto ao Ministério do Trabalho** aptos a realização do exame, acaba por expor milhares de trabalhadores ao risco de ter suas atividades prejudicadas em razão do despreparo do Estado ao exigir requisitos, por falta de estrutura suficiente para atender a demanda de forma célere e eficiente.

Imaginemos um motorista que mora na cidade de Juína/MT? Em Peixoto de Azevedo/MT? Terá de deslocar-se até São Paulo para realizar seu exame? Mesmo havendo laboratórios acreditados na capital do Estado do Mato Grosso, estas cidades ficam distantes 700 km desta.

Note, que ao contrário de facilitar a vida do motorista profissional, esta exigência irá fazer com que este perca tempo e dinheiro, sem contar os transtornos de documentos e contraprovas se necessário.

Conforme demonstrado, o DENATRAN e o CONTRAN, até o presente momento não conseguiram se adequar ao que dispõe a Lei, o que demonstra uma falta de preparo do Estado em atender a norma.

Nota-se que não há clareza por parte do DENATRAN sobre o procedimento de credenciamento e a motivação e requisitos técnicos adotados.

Com o Ministério do Trabalho não é diferente. Até o momento não disponibilizou a lista de laboratórios credenciados e aptos para realizar a coleta e os exames.

A Portaria 116 apenas preconiza que o laboratório deve ser acreditado pela “*CAP-FDT - Acreditação forense para exames toxicológicos de larga janela de detecção do Colégio Americano de Patologia - ou por Acreditação concedida pelo INMETRO de acordo com a Norma ABNT NBR ISO/IEC 17025, com requisitos específicos que incluem integralmente as “Diretrizes sobre o Exame de Drogas em Cabelos e Pelos: Coleta e Análise” da Sociedade Brasileira de Toxicologia, além de requisitos adicionais de toxicologia forense reconhecidos internacionalmente.*”

Não bastou a publicação da Portaria MTPS nº 116. É necessário que se estabeleça um cronograma para somente depois de atendidas as especificidades inerentes a sua competência, tal como o **credenciamento de laboratórios em quantidade suficiente para atender a demanda existente não somente no Estado de Mato Grosso, mas no país inteiro, para então definir o início da exigência desse exame.**

Diante do exposto, resta claro que a conjuntura fática atual não permite ao Ministério do Trabalho exigir a realização do exame toxicológico para a admissão e demissão, a partir de 02 de março de 2016 em razão da ausência de requisitos estruturais essenciais à efetivação dos §§ 6º e 7º do Art. 168 da CLT.

Não há paralelo em nenhum outro país, no tocante a exigência do exame toxicológico, como forma de política pública direcionada para redução de mortes no trânsito.

São dois tipos de acredитamento possíveis:

- CAP/FDT (College of American Pathologists)
- ABNT NBR ISO/IEC 17025

Pouquíssimos laboratórios no país possuem esta certificação. E todos em São Paulo ou Rio de Janeiro.

Mesmo acreditando que o Ministério do Trabalho se valha dos mesmos laboratórios acreditados pelo DENATRAN, a coleta do material para a realização do exame demanda uma monumental logística. Vamos imaginar ainda, que um dos 6 (seis) laboratórios acreditados façam convênio com laboratórios na Capital do Estado.

Vamos usar como exemplo uma transportadora com sede na cidade de Juína/MT. A distância de condução entre Juína/MT e a Capital/MT é de 754 km, ou seja, mais de 10 horas de viagem (de automóvel) para a retirada de um fio de cabo.

Citamos apenas uma cidade. Quantas mais estão localizadas distantes de grandes centros, com laboratórios apropriados para a coleta? Nossa país tem dimensões continentais.

Após esta retirada, o material deverá ser enviado para um dos 6 (seis) laboratórios, que ficam, como já demonstrado, em torno da grande São Paulo/SP ou no Rio de Janeiro/RJ.

Dois 6 (seis) laboratórios, apenas 3 (três) fazem o exame no Brasil. Os outros 3 (três) enviam as amostras para os Estados Unidos.

Em sendo positivo, poderá ser feita uma contraprova. Mais despesa, ampliação da morosidade.

Desde o primeiro contato do motorista com a empresa, até que se tenha o resultado final, correrão mais de 15 dias.

Quem sustenta o motorista e sua família neste interim?

Quem paga os compromissos da empresa que ficará com seu veículo parado durante o processo de contratação do motorista?

Como são poucos os laboratórios acreditados para realizar exames para admissão e demissão de empregados e ainda para renovação de CNH, como evitar o acúmulo de exames?

A AND (Associação Nacional dos Detrans), em julho de 2015, estimou o número de CNHs ativas no país (<http://www.radarnacional.com.br/voce-sabe-quantos-milhoes-de-motoristas-tem-no-brasil-confira-perfis-por-estado/>):

Acre	192.650
Alagoas	430.026
Amazonas	234.115
Amapá	131.178
Bahia	2.297.841
Ceará	1.571.330
Distrito Federal	1.400.000
Espírito Santo	1.205.863
Goiás	2.303.209
Maranhão	498.405
Minas Gerais	6.268.003
Mato Grosso do Sul	857.084

Mato Grosso	1.101.180
Pará	1.149.468
Paraíba	690.747
Paraná	1.248.897
Pernambuco	1.860.535
Piauí	438.657
Rio de Janeiro	3.720.001
Rio Grande do Norte	669.076
Rondônia	601.413
Roraima	120.620
Sergipe	424.491
Tocantins	345.545
Rio Grande do Sul	4.295.999
São Paulo	20.067.603

São mais de 60,7 milhões de motoristas brasileiros. Se contarmos que pelo menos 20% (vinte por cento) destes motoristas estão habilitados nas categorias C, D ou E, teremos mais de 12 milhões de exames na fila de espera.

Fazendo a divisão entre os 6 laboratórios acreditados, seria uma média de 2 milhões de exames para cada um. Como dar conta deste volume de exames?

Fica evidente a falta de estrutura.

A ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), ANAMT (Associação Nacional de Medicina do Trabalho), CFM (conselho Federal de Medicina), SBTox (Sociedade Brasileira de Toxicologia) e Ministério da Saúde têm se manifestado contra o exame toxicológico.

Para o vice-presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego não concorda com a medida. De acordo com Roberto Douglas, “*o exame toxicológico não tem como comprovar se o motorista usou drogas e dirigiu em seguida. Para ele, o caminho para melhorar o trânsito passa por campanhas educativas e pela fiscalização*”.

Para o presidente da ANAMT, Zuher Handar, “*a lei pune o condutor, ao invés de melhorar a fiscalização de trânsito e as condições de trabalho do motorista profissional, incluindo investimentos em programas eficazes para usuários de álcool e drogas*”.

Recentemente a Revista Nature publicou um estudo, colocando a confiabilidade do teste para o uso de canabinóides (derivados da “maconha”), como o publicado em outubro passado pela renomada Revista Nature (<http://www.nature.com/articles/srep14906>):

“...Our studies show that all three cannabinoids can be present in hair of non-consuming individuals because of transfer through cannabis consumers, via their hands, their sebum/sweat, or cannabis smoke.”

“canabinóides podem estar presentes no cabelo de indivíduos não usuários porque podem ser transferidos por mãos, sebo, suor de usuários ou mesmo pela fumaça do ambiente” (tradução livre para o português).

Alguns problemas são apontados por estas entidades:

- Autônomos constituem 70% dos motoristas profissionais e só estarão obrigados a realizar o exame quando da renovação da CNH – Carteira Nacional de Habilitação.
- Alto custo do exame. Em torno de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), sem a possibilidade de controle estatal deste valor.
- Realização do exame na demissão do empregado. Se der positivo, o empregado não poderá ser desligado? Quais os requisitos para que o uso de tóxicos seja considerado doença? O INSS deverá ser acionado para custear possível tratamento? E se ele usou a droga no dia da sua folga? A empresa será punida por este hábito nocivo, pois o exame não detecta data e a hora do uso?
- No pós-accidente de trânsito ou de trabalho não tem obrigatoriedade da realização do exame.

No dia 10/03/2016, o Jornal Bom Dia Brasil, exibido pela Rede Globo, divulgou reportagem sobre o assunto (<http://globoplay.globo.com/v/4872846/>).

Dos 6 (seis) laboratórios, apenas 3 (três) fazem o exame no Brasil. Os outros 3 (três) enviam as amostras para os Estados Unidos.

Muitos dos pontos de coleta divulgados pelos laboratórios que fazem os exames sequer receberam treinamento e material para fazer a coleta do material.

Um dos pontos de coleta sequer existe, estando com o endereço onde “funciona” uma transportadora.

Diante da grave crise financeira e política por que atravessa o nosso país, o setor de transporte é um dos mais prejudicados dentro do sistema de

geração de riquezas. Se há queda na produção, consequentemente há queda no transporte de coisas.

No ano de 2015 vários foram os movimentos de paralisação no setor de transporte, o que levou a longos diálogos com o governo. Tudo em vão.

As transportadoras e os motoristas profissionais não tem como absorver mais este custo, que será exigido para emissão/renovação da CNH ou ainda para admissão e demissão de motoristas empregados.

Portanto, nobres pares, sendo uma exigência do Estado, que este arque com o valor dos gastos para realização do pretendido exame.

Por essas razões requer-se a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões, em 29 de março de 2016.

Deputado JOSÉ AUGUSTO CURVO

PSD/MT