



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.625, DE 2017 **(Do Sr. Cesar Souza)**

Altera a Lei nº 6.194, de 2 de dezembro de 1974, que trata da segurança do transporte metroviário, para dispor sobre a testagem antidroga dos empregados.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5431/2016.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 2º da Lei nº 6.194, de 2 de dezembro de 1974, que trata da segurança do transporte metroviário, para dispor sobre a testagem antidroga dos empregados.

Art. 2º O art. 2º da Lei nº 6.194, de 1974, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 2º.

Parágrafo único. Cabe à pessoa jurídica responsável pela prestação do serviço de transporte metroviário adotar Programa de Prevenção e Tratamento de Dependência Química e Outras Compulsões, para obrigar a realização de exame de detecção do uso regular de drogas pelo empregado, na admissão e, anualmente, por sorteio aleatório.”
(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Pesquisa da Organização Mundial de Saúde revela que 74,3 % dos usuários de drogas ilícitas estão empregados e 10% fazem uso delas no ambiente de trabalho. Por sua vez, a Organização Internacional do Trabalho reconhece o uso de drogas como a terceira causa de não comparecimento ao emprego e como causa mais frequente de acidentalidade no trajeto casa-trabalho.

A dependência química e o alcoolismo podem resultar em perdas afetivas, financeiras, de emprego e até da própria vida. Dados de 2012, da Organização das Nações Unidas, apontam para 200 mil mortes no mundo causadas pelo vício em drogas.

Para o tráfico, o empregado tem o perfil ideal, pelo consumo regular pago em dia por pessoa aparentemente normal, que não chama a atenção da polícia. Atualmente no Brasil, a iniciação nas drogas ocorre em média aos dez ou onze anos, do que resulta jovens bastante comprometidos ao entrarem no mercado de trabalho. Para a empresa Mental Clean, especializada em dependência química e saúde mental, o perfil do empregado usuário de drogas no Brasil aponta para 75% de homens, com idade entre 35 e 50 anos, casados e com filhos, que estão no

emprego há cerca de seis anos, em todos os níveis de cargo. Agora, a maconha e a bebida não são mais as portas de entrada para o vício, porque muitos adultos experimentam logo o crack.

Apesar dessa constatação, menos de 5% das empresas no Brasil dispõem de algum tipo de programa de prevenção e tratamento, em contraponto a 90% nos Estados Unidos, Canadá, França e Inglaterra.

Pensamos que os profissionais que atuam em atividades de alto risco deveriam submeter-se a exames periódicos de detecção de drogas. Nessa direção, o Brasil abriu caminho com a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que obriga os motoristas profissionais de vans, ônibus e caminhão, empregados e autônomos, a se submeterem ao exame toxicológico com janela de detecção de noventa dias, no momento de admissão e demissão do emprego, por ocasião da obtenção e renovação do documento de habilitação, como também na metade do período definido para essa renovação.

De acordo com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, em 2016 o Metrô de São Paulo transportou 1,107 bilhão de passageiros. Como o transporte metroviário de passageiros atende contingente significativo de usuários, defendemos que o controle sobre o uso de drogas e álcool seja aplicado aos metroviários, na forma de exames obrigatórios de detecção, na admissão do empregado, e depois, anualmente, por sorteio aleatório, com vistas às providências de afastamento e tratamento de possível dependente. Afinal, mostra-se imperiosa a constatação da condição adequada de conduta de todos os envolvidos na prestação do serviço metroviário, dos operadores aos responsáveis pela manutenção e controle.

Assim, estendemos às demais empresas metroviárias em operação no País, a experiência positiva de quase três décadas do metrô de São Paulo, com o Programa de Prevenção e Tratamento da Dependência Química e Outras Compulsões, que conta com mais de dois mil atendimentos, cuja manutenção deixaria de depender de escrutínio do gestor da empresa, para tornar-se obrigatório também.

Considerando a relevância da medida para a segurança do transporte metroviário, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua

aprovação.

Sala das Sessões, em 19 de setembro de 2017.

Deputado CESAR SOUZA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 6.149, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1974

Dispõe sobre a segurança do transporte metroviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A segurança do transporte metroviário incumbe a pessoa jurídica que o execute, observado o disposto nesta Lei, no regulamento do serviço e nas instruções de operações de tráfego.

Art. 2º Para os fins desta Lei, incluem-se na segurança do transporte metroviário a preservação do patrimônio vinculado a ele, as medidas de natureza técnica, administrativa, policial e educativa que visem a regularidade do tráfego, a incolumidade e comodidade dos usuários, à prevenção de acidentes, a higiene e a manutenção da ordem em suas instalações.

Art. 3º Para a segurança do transporte metroviário, a pessoa jurídica que o execute deve manter corpo próprio e especializado de agente de segurança com atuação nas áreas do serviço, especialmente nas estações, linhas e carros de transporte.

Art. 4º O corpo de segurança do metrô colaborará com a Polícia local para manter a ordem pública, prevenir ou reprimir crimes e contravenções penais nas áreas do serviço de transporte metroviário.

§ 1º Em qualquer emergência ou ocorrência, o corpo de segurança deverá tomar imediatamente as providências necessárias a manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego e da ordem nas dependências do metrô.

§ 2º Em caso de acidente, crime ou contravenção penal, o corpo de segurança do metrô adotará as providências previstas na Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973, independentemente da presença de autoridade ou agente policial, devendo ainda:

I - Remover os feridos para pronto-socorro ou hospital;

II - Prender em flagrante os autores dos crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade policial competente; e

III - Isolar o local para verificações e perícias, se possível e conveniente, sem a paralisação do tráfego.

Art. 5º Em qualquer dos casos a que se refere o § 2º do artigo anterior, após a

adoção das providências previstas, o corpo de segurança do metrô lavrará, encaminhando-o à autoridade policial competente, boletim de ocorrência em que serão consignados o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e os demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

Parágrafo único. O boletim de ocorrência se equipara ao registro policial de ocorrência para todos os fins de direito.

Art. 6º A executora do transporte metroviário é obrigada a fornecer às vítimas de acidentes nele ocorridos, como aos seus beneficiários ou a outros interessados, cópia autenticada do boletim de ocorrência no prazo máximo de dez dias, contados da data do recebimento do pedido, sob pena de multa correspondente a dez vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País à época, se o requerimento for da vítima ou beneficiário desta, e a duas vezes o citado valor, se de terceiro com legítimo interesse próprio, devendo a metade da multa entregar-se ao requerente da cópia.

Parágrafo único. Pelo fornecimento da cópia do boletim de ocorrência poderá ser cobrado dos interessados emolumento previsto no regulamento do transporte metroviário, nunca superior a 1/40 (um quarenta avos) do valor do salário-mínimo a que se refere este artigo.

Art. 7º O regulamento de transporte metroviário, que será expedido pela autoridade local, além de pormenorizar o modo e a forma de operação do serviço, a conduta do usuário, os direitos e deveres da executora e as atribuições e o procedimento do corpo de segurança, observado o disposto nesta Lei, estabelecerá as multas e demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

Art. 8º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de dezembro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
Armando Falcão

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- I - de transporte rodoviário de passageiros;
- II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
