



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, do Poder Executivo, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro"

EMENDA AO PL Nº 3.267, DE 2019

(Do Deputado LUCAS GONZALEZ)

Inclui novo artigo ao PL 3.267/2019, que trata da Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Inclua-se no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Toda empresa responsável pela contratação de condutores das categorias C, D e E deve conduzir exames toxicológicos aleatórios atendendo uma taxa percentual mínima anual:

I - 50% (cinquenta por cento), para empresa que possui até 500 motoristas;

II - 28% (vinte e oito por cento) ou 250 (duzentos e cinquenta), o que for maior, para empresa que possui de 501 (quinhentos e um) a 2000 (dois mil) motoristas;

III - 7% (sete por cento) ou 560 (quinhentos e sessenta), o que for maior, para uma empresa responsável que possui mais de 2000 (dois mil) empregados.

JUSTIFICAÇÃO

O PL 3.267/2019, ao revogar o artigo 148-A, busca resolver importantes questões que trata o exame toxicológico de larga janela de detecção, entre estas o alto custo deste tipo de exame. Porém deixa uma lacuna de como fiscalizar o consumo de substâncias psicoativas.

A tecnologia de exames toxicológicos de larga janela de detecção utilizam amostras de cabelo. O material é coletado no Brasil é encaminhado pelo laboratório credenciado para análise nos laboratórios da Psychemedics Corporation localizados nos EUA, visto que a queratina não é perecível .

Em 2016, o Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro (ITTS) apresentou que após seis meses de exame toxicológico obrigatório (de março a agosto), mais de 33% dos condutores profissionais não renovaram sua carteira ou migraram para outra categoria, onde o exame não é exigido. “Essa fuga expressa evidentemente um grande potencial de positividade escondida para uso de drogas” afirma o ITTS. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), de março a julho de 2016, o número de acidentes envolvendo caminhões nas estradas federais do Brasil diminuiu de 18 mil para 11 mil, uma redução de 38%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Isso aponta que outros elementos da lei, como por exemplo jornada de trabalho e tempo de descanso, podem ter apresentado mais eficiência que o teste toxicológico. O risco de motorista continuar dirigindo sob uso de drogas continua real, que não renovaram ou migraram para outra categoria.

Uma segunda externalidade observada é que, conforme a alteração do artigo 148-A do Código Brasileiro de trânsito, os prazos de realização dos exames, tornam o processo altamente previsível. Se a janela é de 90 dias e os

prazos de realização são previstos nos parágrafos 2º e 3º, 2,5 anos e 1,5 anos. Desta forma, os motoristas profissionais, que são usuários de drogas, bastam programar as datas limites de uso de substâncias ilícitas e enfrentar abstinência do tamanho da janela do teste. Assim que o resultado for divulgado, o motorista profissional poderá voltar a usar drogas, inclusive durante o exercício da profissão - objetivo do uso destas drogas.

Ademais, O Department of Transportation – órgão do Governo americano – recomenda a utilização do exame de urina para o rastreamento de condutores que tenham usado drogas. O uso deste teste busca identificar o uso de substâncias ilícitas durante a atividade da profissão de motorista como antidoping, e não o histórico do uso destas substâncias. No caso da Lei dos motoristas essa detecção histórica de uso já é identificada na emissão da habilitação.

Em consonância com o Department of Transportation, temos experiência nacional no setor de aviação civil, que demanda para todos que realizam Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO) testes toxicológicos, e seria interessante traçar um paralelo, visto que a aviação civil possui um controle mais eficiente que o transporte rodoviário.

A aleatoriedade e o não anúncio prévio, garantem uma efetiva fiscalização, pois os profissionais submetidos ao teste não sabem quando serão submetidos ao *antidoping*, garantindo maior eficácia e eficiência do que o teste busca alcançar: inibir o uso de substâncias psicoativas.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2019.

Deputado **LUCAS GONZALEZ**
(NOVO - MG)