



COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3267, 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 Nº

(ao PL nº 3267/2019)

Altera a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Suprima-se a alínea “a”, do inciso I, do Art. 5º do Projeto de Lei nº 3267/2019.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, por meio do seu art. 8º, incluiu o art. 148-A na Lei nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro – trazendo a obrigatoriedade de exame toxicológico para os condutores das categorias C, D e E, para habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, nos seguintes termos:

“ Art. 148-A. 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 e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.



§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput .

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput , nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 .

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:



- I - fixar preços para os exames;
- II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e
- III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

Essa alteração legislativa teve por escopo a eliminação ou a redução a níveis mínimos do consumo de drogas psicoativas pelos motoristas, em especial, de cargas, já que estes, infelizmente, em nome de ter uma maior resistência para enfrentar longas jornadas de trabalho, fazem uso destas substâncias, causando, além da dependência a estas drogas ilícitas, acidentes que poderiam ser evitados.

Dados levantados pela Polícia Rodoviária Federal e pelo Ministério Público do Trabalho de Mato Grosso do Sul, revelam que antes da edição desta Lei, 34% (trinta e quatro) por centos dos motoristas faziam o uso destas substâncias, contudo, no último levantamento, realizado em 2019, esse índice caiu para 14%, ou seja, uma queda expressiva. Assim, a partir dos dados e de outros divulgados em rede nacional, podemos asseverar que, desde 2015, houve uma diminuição de 34% de acidentes envolvendo caminhões e de 45% com ônibus.

Entretanto, a proposta pretende suprimir tal dispositivo, sob o errôneo argumento de que esses exames possuem um custo “caríssimo”, o que, no nosso sentir, não se mostra razoável, visto que, estes exames, além de terem um custo médio de 180 reais, são realizados em laboratórios credenciados e aprovados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, bem como gera uma enorme economia para a União, Estados e Municípios, que deixam de gastar recursos no atendimento médico das vítimas em acidentes provocados por motoristas sob o efeito de drogas e dos deslocamentos de viaturas de socorro e da força policial.

Temos que ter em conta, também, os ganhos humanitários, com o aumento da segurança nas rodovias e no perímetro urbano, como exemplo, no transporte escolar e de pequenas cargas, a diminuição desses acidentes, vem gerando, como já mencionamos, uma economia para os entes públicos, de mais de 6 bilhões de reais por ano, em atendimento hospitalar e aposentadorias por invalidez e pensões por morte.

Diante do exposto, resta claro a impossibilidade da aprovação do fim da exigibilidade do exame toxicológico dos motoristas profissionais, como projetado no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, isso porque, no ordenamento



jurídico pátrio, temos um princípio constitucional que impossibilita retrocessos no que tange os direitos fundamentais.

O direito de todo cidadão a um trânsito seguro decorre do próprio direito fundamental genérico da segurança, considerado um direito fundamental de segunda dimensão, derivado da hermenêutica dos artigos 5º e 6º, pertencentes ao título II (Dos direitos e garantias fundamentais) da nossa Constituição Federal:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a **inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes (grifo nosso)

Art. 6º. **São direitos sociais** a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, **a segurança**, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”. (grifo nosso)

Os direitos fundamentais contidos na Lei Maior estão divididos em cinco capítulos, compreendendo os direitos individuais e coletivos, os direitos sociais, os direitos a nacionalidade, os direitos políticos e os direitos relacionados à participação em partidos políticos. Cabe destacar, que o rol dos direitos fundamentais não é taxativo, razão pela qual, o direito à segurança no trânsito é fundamental decorrente do direito a vida e a segurança, como expresso no art. 144 da CF/88, onde resta claro a responsabilidade do estado de garantir a segurança pública dos cidadãos, o que por extensão inclui a garantia da segurança das pessoas e de seus bens.

Ao fazer esta analogia temos que ter em mente o conceito doutrinário dominante do que são os direitos fundamentais, verbis:

“Considerados indispensáveis à pessoa humana, necessários para assegurar a todos uma existência digna, livre e igual. Não basta ao Estado reconhecê-los formalmente; deve buscar concretizá-los, incorporá-los no dia-a-dia dos cidadãos e de seus agentes. (**Teoria geral da Constituição e direitos fundamentais. Rodrigo Cesar -3ª.ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2002. p.65. v.17.)**”



O Código de Trânsito Brasileiro, no seu § 2º do seu art. 1º, consolidou e definiu, com base nos preceitos constitucionais, como direito fundamental, um trânsito seguro, ou seja, que o trânsito, em condições seguras, é um direito das pessoas e um dever do Estado, cabendo a este adotar as medidas destinadas a assegurá-lo.

A teoria do mínimo vital impõe a proteção física do ser humano, dando a ele seguranças mínimas à preservação da vida e para a integração na sociedade, se trata de um objetivo das políticas públicas a serem desenvolvidas pelo poder estatal. Assim, as políticas estatais devem ser realizadas com a finalidade de garantir as necessidades básicas dos indivíduos.

O Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, afirma que:

“(...) o princípio da proibição de retrocesso decorre justamente do princípio do Estado Democrático e Social de Direito; do princípio da dignidade da pessoa humana; do princípio da máxima eficácia e efetividade das normas definidoras dos direitos fundamentais; do princípio da proteção da confiança e da própria noção do mínimo essencial.” “(...) Caso se resolva alterar a lei posta pelo Estado, **tal mudança não pode ser radical para fins de restringir direitos e garantias, por exemplo, mas terá de ser apresentada uma [nova] lei com caráter deveras ampliativo**, para fins de manter a paz social e resguardar o direito adquirido do cidadão, as garantias e direitos fundamentais previstos na Carta Política do país. ”
(grifo nosso)

O Ministro Barroso menciona, ainda, em que pese o princípio não estar explícito na Constituição, assim como o da dignidade da pessoa humana (para alguns, o que é questão controvertida), detém plena aplicabilidade, porque é consequência do nosso sistema jurídico-constitucional.

Cabe destacar, que para o notável jurista Pablo Carstro Miozzo, ao discorrer sobre o princípio da proibição do retrocesso de direitos fundamentais, entende que o princípio da vedação de retrocesso tem expressa previsão constitucional no inciso II do art. 3º da Constituição Federal de 1988, que

CAPITÃO AUGUSTO
DEPUTADO FEDERAL
PL/SP