



**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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Acresça-se, onde couber, a seguinte alteração ao Art. 148-A, da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro):

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E, e os motoristas das categorias A e B, que exerçam as atividades profissionais de motoristas, independente da modalidade, deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação, às suas próprias expensas.

.....
§ 2º Para os condutores de que trata o caput, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos, independente do período de validade da Carteira Nacional de Habilitação, será de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses.

§ 3º Para os condutores de que trata o caput, que sejam maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, a periodicidade da realização dos exames toxicológicos será exigida no momento da renovação.

.....
§ 5º A reaprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de



3 (três) meses, sendo o período de suspensão dobrado a cada novo resultado positivo histórico, até um máximo de 2 (dois) anos de suspensão, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

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

§ 8º Serão realizados, conforme regulamentação do CONTRAN, exames toxicológicos randomizados aos condutores profissionais, em período não superior a 10 (dez) anos. " (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A cada 15 minutos, mais de uma pessoa morre em um acidente de trânsito no Brasil, havendo uma média aproximada de 47 mil mortes por ano ocasionadas por diversos fatores.

A Lei nº 13.103, de dois de março de 2015, incluiu alterações no Código de Trânsito Brasileiro e na Consolidação das Leis Trabalhistas, trazendo importante avanço para a segurança da população, que foi a implementação de exames toxicológicos para determinadas categorias de motoristas e para admissão e demissão de motoristas profissionais.

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.

Importante entender também, o acréscimo que esta emenda pretende ao trazer o exame toxicológico randomizado, pois, enquanto o exame



periódico é um exame comportamental e preventivo, o exame randomizado é um exame de fiscalização, que permitirá, inclusive a aferição e aperfeiçoamento das demais políticas públicas.

O exame randômico proposto aqui a ser realizado no mínimo a cada 10 anos em adição aos exames comportamentais, com data marcada, é um grande aprimoramento pois adiciona um elemento complementar de dissuasão, a ser regulamentada pelo CONTRAN.

Ele não substitui os exames comportamentais pois, sem estes, o período de teste seria apenas a cada 10 anos contra 2 anos e 6 meses. Sendo ambos fundamentais no aferimento a que se busca a proposta.

O exame toxicológico não precisa de nenhuma preparação, não doí e não deixa marcas, custando em média R\$180,00 (cento e oitenta reais) em todo o Brasil e, se realizado com periodicidade de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses + 1 vez a cada 10 (dez) anos randomicamente, resulta em uma despesa média de R\$ 7,50 por mês, valor realmente irrisório quando comparado a já comprovada redução da accidentalidade, de seus custos humanos e materiais e da questão do aumento do valor do seguro já mencionado.

É importante ressaltar, que os veículos de grande porte têm participação de 4,1% sendo responsáveis por 38% dos acidentes nas rodovias federais e 53% das vítimas fatais.

Os trabalhadores que mais morrem em serviço são, respectivamente:

1º Caminhoneiros, com 31,4 para cada 100.000 por ano;

2º Motoristas de Ônibus Rodoviários, com 23,4 para cada 100.000 por ano;

3º Eletricistas, com 22,2 para cada 100.000 por ano;

A relação de vítimas fatais entre motoristas de veículos pesados e ocupantes de automóveis, quando há um acidente envolvendo um veículo pesado e um automóvel é de 1 para 35,5. Ou seja, a questão extrapola, e muito, apenas a segurança dos motoristas de veículos pesados.

Trata-se, efetivamente, de uma política pública, instituída pela Lei nº 13.103/2015, já com mais de 4 anos de reconhecido sucesso, em que o Ministério Público, Policia Rodoviária Federal e as Polícias Rodoviárias estaduais estão absolutamente certas do impacto positivo, inclusive mensurado

As Seguradoras e o DPVAT também reconhecem a importância e a eficiência dos exames toxicológicos comportamentais. Tanto é que no período no qual o exame foi implementado o os prêmios de seguros de veículos de



grande porte caíram 2,4%. Os representantes do setor de seguros afirmam que o preço dos seguros irá aumentar substancialmente caso o exame seja minimizado.

Logo, é fundamental que estendamos o espectro dos exames toxicológicos para todos motoristas profissionais, visando dar ainda maior efetividade à proposta.

E esse sentimento também é externado pela própria população, que, em levantamento do Instituto IBOPE de junho de 2019, em que foram entrevistados 2.002 cidadãos representativos da sociedade brasileira com a seguinte questão, houve o seguinte resultado.

"Na sua opinião o exame toxicológico deve ou não permanecer como obrigatório para motoristas C, D e E?"

Resultados:

Deve permanecer: 93%

Não deve permanecer: 6%

Não sabe ou não respondeu: >1%

Já em pesquisa do Instituto FSB, realizada com motoristas profissionais neste ano, foi feita a seguinte pergunta: "Independentemente de ter feito ou não o exame toxicológico, você aprova ou desaprova que ele seja obrigatório para motoristas de caminhões, ônibus, vans e peruas?"

Os resultados foram:

82,7% aprovam

1,3% nem aaprova, nem desaprova

15,9% desaprova

Nesse sentido, de aprimoramento da legislação brasileira, em especial da segurança viária proporcionada pelos exames que resguardam a vida dos próprios motoristas e dos demais condutores e pedestres no Brasil, solicito o apoio dos ilustres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em _____ de _____, de 2019.



**CAPITÃO AUGUSTO
DEPUTADO FEDERAL
PL/SP**