



**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"**

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

**EMENDA Nº**

(ao Substitutivo do PL nº 3267/2019)

O §2º-A do Art. 147 e o §4º e caput do Art. 148-A, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, constantes do art. 1º do Substitutivo ao PL nº 3.267/2019, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 147 .....

.....

§ 2º-A A periodicidade de renovação dos exames previstos no inciso I do § 2º e do art. 148-A desta lei, serão de cinco anos para os condutores das categorias A, B, C, D e E que exercem atividade remunerada em veículo.

.....”(NR)

“Art. 148-A. Os condutores das categorias A, B, C, D e E que exercem atividade remunerada em veículo deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.



.....

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

.....”(NR)

## JUSTIFICAÇÃO

O ilustre Relator fez um trabalho louvável culminando com a apresentação do substitutivo, e, nessa linha de construção e aperfeiçoamento da legislação existente, queremos contribuir com um ajuste no ponto atinente à exigência de exame toxicológico, uma vez que, para continuarmos a evoluir na garantia da segurança dos cidadãos e do patrimônio das pessoas e do poder público, devemos, além de reforçar a importância da realização do exame para a habilitação e para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação dos motoristas profissionais das categorias C, D e E, ampliar sua utilização para as categorias A e B, medida de extrema necessidade, e que segue na mesma linha de argumentação do Relator, pois não posso exigir exame de uma categoria profissional e, sob o mesmo fundamento, não exigir de outra categoria profissional de condutores.

Deve-se ressaltar que 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)

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 à vida e a segurança, como expresso no art. 144 da CF/88, onde resta clara 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.

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.

Nesse escopo, 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 corroboraram o acerto dessa opção legislativa, revelando que, antes da edição dessa 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.

Ocorre que, da mesma forma que avançamos com os motoristas profissionais das categorias C, D e E, também necessitamos progredir na questão referente aos motoristas profissionais das categorias A e B, pois estudo completo da FMUSP/HCFMUSP Departamento Ortopedia e Traumatologia Departamento Cirurgia Departamento Medicina Legal, do Trabalho, Deontologia Médica e Fisiatria Departamento Medicina Preventiva em relação ao consumo de álcool e outras drogas em motociclistas acidentados atendidos Departamento Ortopedia e Traumatologia Departamento Cirurgia Departamento Medicina Legal da USP revelou estes alarmantes dados (<http://www.abraciclo.com.br/images/pdfs/coletiva/pesquisa-causa-de-acidentes-com-motocicletas.pdf>) :

- Uma em cada quatro vítimas usou drogas e conduziu motocicleta;
- Em 21,3% dos casos foi constatada a presença de álcool/drogas na amostra biológica;
- Em 14,2% havia o uso de drogas, sendo a cocaína a mais frequente;



- Em 7,1% a alcoolemia foi positiva em nível 3 vezes acima de 0,6g/l

Considerando que 28% das mortes no trânsito são de motociclistas essa realidade demanda que este Parlamento adote medida imediata para intervirmos nessa grave situação.

Ressaltando essa constatação, estudo da Faculdade de Ciências Médicas – UNICAMP sobre acidentes de trabalho com mototaxistas e motoboys envolvendo o abuso de substâncias psicoativas ([http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/311599/1/Ceara\\_AlexdeToledo\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/311599/1/Ceara_AlexdeToledo_D.pdf)) mostrou as seguintes informações:

“De Boni et al., em 2014, realizaram uma pesquisa no Rio Grande do Sul, em que foram entrevistados 683 motoristas de carros, caminhões e motociclistas, abordados pela polícia rodoviária, a fim de investigar o uso de álcool e drogas em conjunto. Concluiu-se que os condutores sob a influência de álcool, exclusivamente, eram 35,5% desse total, com idade variável entre 18 e 29 anos; nesta mesma faixa etária, constatou-se que 38,8% usavam álcool associado a outra substância. Mais especificamente, viu-se que em associação com álcool, 3,9% dessa amostra dirigiam também sob efeito de benzodiazepínicos; 3,8%, sob efeito de cocaína e álcool; 2,9%, de maconha e álcool e 0,2%, de ecstasy e álcool. Nestes dados, vê-se que a droga ilícita mais usada em associação com o álcool é a cocaína (De Boni et al., 2014).

Outros resultados importantes da mesma pesquisa indicam que 56,4% dos respondentes obtiveram uma pontuação acima de 8 no AUDIT, indicando terem problemas com o uso do álcool e, principalmente, de que 15,9% desses indivíduos relataram já terem dirigido alcoolizados, quando rumo ao trabalho.



Esses autores observam que tais resultados são expressivos, tanto pela associação de drogas ao álcool, quanto pelo fato de que **grande parte dos acidentes de trânsito ocorre com motoristas e motociclistas que se arriscam, dirigindo ou pilotando sob influência de tais substâncias.**

Carvalho et al. (2012) mencionam, em um importante estudo realizado na cidade de São Paulo, em 2011, que 42,3% dos motoristas e motociclistas, vítimas de acidentes fatais, tinham concentrações alcólicas acima de 0,6 g/l, sendo o máximo permitido pela lei seca o limite de 0,2 g/l.

Em outra capital do Brasil, Porto Alegre, na pesquisa de Stampe et al. (2011), foram detectados 32,2% de sujeitos com nível alcoólico acima do permitido entre motoristas e motociclistas, ambos vitimados em acidentes de trânsito; desse percentual, 11% apresentavam outras substâncias no sangue, além do álcool.

Esses autores também apontam, com base nesses dados, **a forte influência do álcool e de outras substâncias como a causa dos acidentes de trânsito no Brasil e, em especial, salientam que há pouca ênfase na detecção do uso de drogas entre os motoristas neste País**, pois raramente se faz o screening no contexto de trabalho; em algumas poucas empresas, isto se dá com o intuito de identificar usuários de substâncias que careçam de cuidados (Carvalho et al., 2012; Stampe et al., 2011).

**Esses mesmos autores observam que falta legislação no Brasil que coíba efetivamente o uso de drogas**



entre condutores, pois as normas atuais apenas mencionam as substâncias psicoativas, mas não as especificam. Além disso, em nosso meio, é marcante o foco ao combate à direção sob influência do álcool, entretanto pouca ênfase é dada ao fato de dirigir sob influência de outras drogas (De Boni et al., 2014).

(...)

Nesse sentido, outros pesquisadores enfatizam a mesma opinião, ou seja, que categorias profissionais do trânsito necessitam de atenção especial: os caminhoneiros constituem um público altamente consumidor de anfetaminas e os motoboys uma categoria com alto consumo de maconha (Silva et al., 2008; Gjerde et al., 2014).

(...)

Nesse sentido a categoria dos motoboys encontra-se em uma condição delicada, pelo contexto contexto do uso de drogas entre a população jovem no país, pela significativa presença do uso de substâncias entre aqueles que conduzem veículos (Dotta-Panichi, Wagner, Sarriera; 2013; Gerdje et al., 2014) e pelas suas condições estressantes de trabalho (Silva et al., 2008), somados a essas situações os frequentes acidentes que os envolvem, muitas vezes fatais (Machado, 2010; Oliveira, 2013).” (grifo nosso).

Portanto, o estudo foi enfático sobre a necessidade de uma medida legislativa capaz de fazer frente à evidência de uso de drogas pelos motociclistas profissionais.





A mesma realidade também se aplica aos motoristas profissionais da categoria B. Estudo da Confederação Nacional do Transporte ([file:///Users/Marilia/Documents/Pesquisa\\_CNT\\_Perfil\\_dos\\_Taxistas\\_2016.pdf](file:///Users/Marilia/Documents/Pesquisa_CNT_Perfil_dos_Taxistas_2016.pdf)) sobre o perfil dos taxistas revelou que 15% assumiram ter feito uso de drogas ilícitas para se manter acordado para trabalhar.

A questão é tão relevante que, no ano de 2018, passou a ser obrigatória, na cidade de Porto Alegre, a realização de exame anual para identificar substâncias ilícitas no organismo dos taxistas (Lei nº 12420 de 08/06/2018). Veja-se, lá os taxistas devem realizar o exame toxicológico anualmente para combater o uso de drogas ilícitas junto à direção.

Portanto, a intervenção legislativa ora proposta é urgente, a fim de que rompamos com essa realidade, impulsionando o afastamento definitivo dos motoristas do uso das drogas como parte de sua rotina profissional.

Nesse sentido, solicito o apoio dos meus ilustres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em                      de                      , de 2019.

**Deputado CAPITÃO AUGUSTO**  
**PL-SP**