

## **SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

### **EMENDA SUPRESSIVA DE PLENÁRIO Nº**

Suprime-se a expressão “o §3º do”, constante na alínea “d”, do inciso “I”, do art. 8º, do substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 3.267/2019 e, por decorrência, a supressão do art. 148-A e seus parágrafos, constante da Lei 9.503/1997, na redação dada pelo art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei 3.267/2019, com vistas a manter a proposta contida no Projeto de Lei em referência, para o fim de se obter a revogação da exigência do exame toxicológico que vem sendo exigido dos motoristas profissionais, habilitados nas categorias C, D e E.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A apresentação desta emenda se diz com a premente necessidade de se recuperar o texto original do PL nº 3.267/19 no ponto em que, acertadamente, revogou integralmente o art. 148-A, do CTB, para extinguir a obrigatoriedade do exame toxicológico para a habilitação e renovação da CNH dos condutores habilitados nas categorias C, D e E.

Busca-se, assim, restituir a proposta legislativa primitiva do Executivo mediante a supressão da redação dada pelo substitutivo apresentado pelo nobre Relator que restabeleceu o referido dispositivo na proposição para manter a regra legal em vigor que prevê a obrigatoriedade dos exames toxicológicos de larga janela de detecção.

Como se sabe, no início de 2016, a Lei nº 13.103/2015 deflagrou os exames toxicológicos obrigatórios em todo país para motoristas habilitados nas categorias C, D e E da CNH.

Dados do DENATRAN, de março de 2016 (quando a referida lei passou a valer) até 2018, apontam que, neste período,



cerca de 2.179.747 exames toxicológicos foram realizados, porém tão somente 42.137 (isto é 1,9%) deram positivos.

Tal estatística nacional, de per si, bastaria para denotar a ineficiência do método de exame toxicológico conhecido como de “larga janela de detecção”, considerando que, além de o índice de resultados positivos ter se revelado inexpressivo, tal número mostrou ser muito menor que os índices encontrados em amostras coletadas, de forma aleatória, na urina, sangue e fluido oral de motoristas, a partir da fiscalização ostensiva nas vias através do etilômetro e “drogômetro” (estes bem mais eficazes).

Somado a isso, vale destacar que o Brasil é o único país do mundo que utiliza o exame toxicológico de larga janela como parte de medidas que visam à redução de acidentes de trânsito, não havendo qualquer paralelo com políticas públicas bem sucedidas adotadas em outros países.

Os favoráveis ao exame toxicológico de larga janela, amparados em meras conjecturas, desconfiam que vários motoristas habilitados nas categorias C, D e E, que seriam usuários de substâncias ilícitas, teriam, supostamente, migrado para as categorias A e B para não serem detectados no exame. Contudo, a verdade é outra!! O mais plausível é que estes motoristas somente se dispuseram a solicitar a alteração de categoria uma vez que não exercem atividade profissional e, por não dependerem dessas categorias para o próprio sustento, não veem sentido em suportar uma despesa adicional na renovação da CNH na ordem de R\$200,00 a R\$300,00.

Fato é que, baseado em pareceres técnicos elaborados por experts do ramo e por inúmeras entidades de referência nacional, dentre as quais o próprio Ministério da Saúde, Conselho Federal de Medicina, Sociedade Brasileira de Toxicologia – SBTox, Conselho Regional de Biomedicina da 2ª Região (CRBM) e Conselho Regional de Farmácia do Estado de São Paulo (CFR-SP), adoto o entendimento de que não há qualquer evidência científica que ateste a eficácia do exame toxicológico de ‘larga janela de detecção’ no combate à violência no trânsito e redução de acidentes.

Ora, além de ineficaz e de exatidão duvidosa, o exame toxicológico de larga janela é altamente custoso para os trabalhadores.

Nesse contexto, estimou-se, até o ano de 2018, a movimentação de mais de R\$800.000.000,00 (oitocentos milhões de reais); valor este que tem saído diretamente do bolso dos brasileiros;



\* C 0 2 0 3 3 6 9 7 9 6 0 0 \*

valor este dividido com apenas 14 empresas, em todo o Brasil, que exploram essa atividade econômica; valor este que não tem contrapartida nenhuma aos cofres públicos para que ao menos parte dessa fortuna pudesse ser revertida em favor da segurança no trânsito e redução de acidentes.

Obviamente, a questão do uso de substâncias psicoativas, seja álcool ou drogas ilícitas, por motoristas e o consequente risco do aumento de acidentes é de grande preocupação da sociedade em geral, do Congresso Nacional e deste Parlamentar em especial.

Todavia, este Deputado, também instrutor de trânsito, tem o dever de iluminar a verdade à população, trazendo elementos reais de que este procedimento caríssimo ao bolso dos motoristas brasileiros não se sustenta em evidências científicas que comprovem sua eficácia.

Desgraçadamente, a atual política de segurança viária brasileira no que diz respeito ao uso de drogas no trânsito trafega na contramão daquelas seguidas pelo mundo e está sendo orquestrada por interesses espúrios, desprezando-se os elementos de cunho técnico-científico.

Por fim, quero deixar claro que trabalho incansavelmente perseguindo os mesmos dignos objetivos em busca da redução de acidentes e mortes no trânsito, porém, estou seguro de que não será por meio deste exame toxicológico que atingiremos essas importantes metas.

Acredito que o Brasil precisa de alternativas legislativas e mecanismos realmente eficazes, isto é, baseados em suporte científico idôneo para combater os males do trânsito mediante a adoção de políticas públicas sérias e que não se prestem unicamente ao viés arrecadatório.

Dessa forma, com o intuito de aprimoramento e busca de eficácia do texto inicial do projeto de lei nº 3.267, de 2019, que se apresenta a presente emenda, como forma de resgatar a proposta original que busca a revogação do art. 148-A do CTB.

Pelas razões expostas, solicitamos o apoio dos nobres pares a presente emenda.

Sala das sessões, em de 2020.



**Deputado Abou Anni  
(PSL/SP)**

Documento eletrônico assinado por Abou Anni (PSL/SP), através do ponto SDR\_56332, e (ver rol anexo),  
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato  
da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 2 3 3 6 9 7 9 6 0 0 \*



## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Abou Anni )

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Assinaram eletronicamente o documento CD202336979600, nesta ordem:

- 1 Dep. Abou Anni (PSL/SP) - VICE-LÍDER do PSL
- 2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE