



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.028, DE 2020

(Do Sr. Abou Anni)

Revoga o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para extinguir a exigência do exame toxicológico para a habilitação e renovação da CNH dos condutores de veículo automotor e elétrico habilitados nas categorias C, D e E.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-5903/2016.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei revoga o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para extinguir a exigência do exame toxicológico para a habilitação e renovação da CNH dos condutores de veículo automotor e elétrico habilitados nas categorias C, D e E.

Art. 2º. Fica revogado o art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação desta proposição legislativa se diz com a premente necessidade de se revogar, *in totum*, o art. 148-A, do CTB, para extinguir a obrigatoriedade do exame toxicológico de larga janela de detecção para a habilitação e renovação da CNH dos condutores habilitados nas categorias C, D e E.

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%) testaram 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 vãs conjecturas, desconfiam que inúmeros condutores habilitados nas categorias “C”, “D” e “E”, 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 condutores somente se dispuseram a solicitar o rebaixamento de categoria, uma vez que, por não exercerem qualquer atividade profissional que dependa da CNH em tais categorias, não veem sentido em suportar uma despesa adicional na renovação da CNH na ordem de R\$200,00 a R\$300,00.

Demais disso, fato é que pareceres técnicos elaborados por experts no assunto e, ainda, por inúmeras entidades de referência nacional, dentre as quais o próprio **Ministério da Saúde**, o **Conselho Federal de Medicina**, a **Sociedade Brasileira de Toxicologia – SBTox**, o **Conselho Regional de Biomedicina da 2ª Região (CRBM)** e o **Conselho Regional de Farmácia do Estado de São Paulo (CFR-SP)**, adotaram o uníssono entendimento de que **não há qualquer evidência técnico-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; 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 e, portanto, sensível ao grave problema das assustadoras estatísticas de acidentalidade e morte no 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, é bom esclarecer que este Parlamento e este Parlamentar trabalham incansavelmente perseguindo os mesmos dignos objetivos de redução de acidentes e diminuição de mortes no trânsito, entretanto, estamos seguros de que não

será por meio deste dispendioso exame toxicológico ineficaz que atingiremos essas importantes metas.

Acreditamos 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 arrecadatário.

Dessa forma, com o intuito de aprimoramento e de emprestar mais eficácia e seriedade à legislação de trânsito, propomos a revogação do art. 148-A do CTB, e contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2020.

ABOU ANNI
Deputado Federal - PSL (SP)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO XIV **DA HABILITAÇÃO**

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo

Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

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. [\(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)](#)

§ 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*. [\(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)](#)

§ 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*. [\(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)](#)

§ 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. [\(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)](#)

§ 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. [\(Vide Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)](#)

§ 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. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 149. (VETADO)

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional;

altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
