



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 724, DE 2021

(Do Sr. Helio Lopes)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre exigência de exame toxicológico para condutores que exercem atividade remunerada ao veículo.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7123/2017.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. HELIO LOPES)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre exigência de exame toxicológico para condutores que exercem atividade remunerada ao veículo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre exigência de exame toxicológico para condutores que exercem atividade remunerada ao veículo.

Art. 2º O art. 148-A da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E e os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E e os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo, com Carteira Nacional de Habilitação com validade de cinco anos, deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de dois anos e seis meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E e os condutores que exercem atividade remunerada ao veículo, com Carteira Nacional de Habilitação com validade de três anos, deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de um ano e seis meses a contar da realização do disposto no *caput*.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os exames toxicológicos para fins de obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) foram instituídos legalmente em 2015, por meio da Lei nº 13.103, a qual inseriu no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) o art. 148-A. Tal dispositivo impôs o exame a condutores das categorias C, D e E, as quais se referem a veículos de maior porte, independentemente do tipo de atividade exercida pelo condutor.

Desde o início da exigência, a quantidade de laboratórios que oferecem o serviço aumentou e, conseqüentemente, os preços dos exames diminuíram consideravelmente. Acrescentamos que, entre 2016 e 2018, o percentual de reprovação no exame toxicológico ficou em torno de 2%. O número pode parecer baixo, contudo, implicou o impedimento de mais de cem mil motoristas ao longo desses 3 anos. Repito, foram mais de cem mil motoristas usuários de drogas impedidos de dirigir caminhões e ônibus em apenas 3 anos. Difícil mensurar a quantidade exata de vidas salvas, mas temos a certeza de que foi essencial para melhoria da segurança viária em nosso País.

Não obstante a importantíssima atuação do Congresso Nacional naquele momento, em nossa visão, o legislador olvidou-se de categoria que, igualmente, deveria submeter-se aos referidos exames: os motoristas que exercem atividade remunerada ao veículo. Esta proposição intenta reparar tal lacuna. Talvez a omissão tenha decorrido do fato de que Lei nº 13.103, conhecida como Lei do Motorista, tenha exigido o exame toxicológico também no âmbito trabalhista (por meio de alteração da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT). Todavia, o alcance da legislação trabalhista não interfere em trabalhadores autônomos. Ademais, as finalidades e efeitos da CLT e do CTB são distintos.

Devemos lembrar que os condutores profissionais (autônomos ou empregados), em diversas ocasiões, embora conduzindo veículos de pequeno porte, são diretamente responsáveis pela segurança e vida das pessoas por eles transportadas. Citamos aqui os motoristas de aplicativos, taxistas e mototaxistas. Esses tipos de atividade, pelo seu maior potencial de

dano à coletividade, requerem do Poder Público, notadamente das Casas legislativas responsáveis pelo regramento de trânsito, maior cuidado e exigência para seu exercício. Nesse contexto, o exame toxicológico contribuiria para retirada de usuários de drogas das atividades profissionais na condução de veículos automotores. Temos a certeza de que tal requisito será bem-visto tanto pelos profissionais envolvidos como por toda a sociedade.

Dessa forma, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado HELIO LOPES

2020-5592



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)

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

.....
.....

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