



NOTA TÉCNICA

ASSUNTO: PROJETO DE LEI Nº 3.267/2019. EXAME TOXICOLÓGICO PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS

RELEVÂNCIA: POLÍTICA PÚBLICA QUE SALVA VIDAS

O exame toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais é uma política pública eficaz que salva vidas e, por isso, precisa ser mantida e fortalecida!

1. No Brasil há um grande número de empresas contratantes de motoristas profissionais, que mantêm organizações e processos de trabalho que favorecem vícios, tráfico de drogas e acidentes do trabalho. A Auditoria Fiscal do Trabalho tem flagrado condições de trabalho perigosas que mantêm os altos índices de acidentes causadores de mortes e mutilações de motoristas profissionais, além de favorecerem o uso e tráfico de drogas. Os motoristas profissionais no Brasil convivem diariamente com riscos ocupacionais que favorecem o uso de drogas, como o consumo de álcool para conseguirem suportar longas jornadas de trabalho em condições de trabalho muitas vezes agressivas. Isso não se dá em busca de prazer, mas para garantir uma maior remuneração dos serviços e sustentar a família, pagar e manter o seu caminhão.

2. Os números de acidentes de trânsito no Brasil são alarmantes. Os números de pagamentos de indenizações por morte no trânsito nos últimos 10 anos revelam a gravidade do problema de segurança e saúde pública. No Brasil em 10 anos, de 2009 a 2018 conforme dados do Seguro DPVAT, foram pagas mais de 485 mil indenizações por mortes no trânsito em todo o País. Para se ter uma ideia de comparação, a Guerra da Síria deixou mais de 360 mil mortes desde 2011, quando foi iniciada. Ou seja, o trânsito brasileiro gera mais mortos do que uma guerra civil. E se considerarmos que os veículos pesados, que representam apenas 4% da frota nacional, estão envolvidos em 38% dos acidentes nas rodovias federais, esse dado fica extremamente preocupante. Das mortes registradas nessas ocorrências, 53% contavam com a participação direta de caminhão e/ou ônibus, ou seja, MOTORISTAS PROFISSIONAIS.

3. Conforme dados estatísticos, o sexo masculino corresponde a 82% das vítimas fatais em 2018 em todo o Brasil. Quando observamos pelo tipo de vítima, os homens são os mais representativos: 94% dos motoristas são do sexo masculino. Para as mortes de passageiros não há distinção, enquanto para os pedestres o sexo feminino é minoria com 23%. O horário com maior incidência é o anoitecer, representando 22% dentre todos os demais horários do dia, seguido pela noite, com 20%. A faixa



etária com maior número de indenizações pagas por morte é a de 45 a 64 anos, com 25%, enquanto a de 0 até 7 anos responde por menos de 1,8%. Observa-se que aproximadamente 39% das vítimas fatais estavam com idades entre 18 e 34 anos - parte integrante da população economicamente ativa. O ambiente de trabalho dos motoristas profissionais é compartilhado com outras pessoas, razão pela qual a atuação da classe política, da sociedade civil organizada e dos Auditores-Fiscais do trabalho pela melhoria e segurança das condições de trabalho e de manutenção de políticas públicas eficazes impacta na segurança de toda a coletividade.

4. As vidas ceifadas de trabalhadores e a vida profissional interrompida por mutilações e incapacidades estão registradas em números estatísticos. A dor e o sofrimento dos trabalhadores e suas famílias não estão registrados em números, mas são tragédias humanas que não podem ser desprezadas pelos políticos, autoridades e sociedade. Muitas mortes, mutilações, incapacidades, dor são causadas por acidentes de trânsito em razão do trabalho provocados pela combinação perigosa de fadiga, jornadas de trabalho excessivas, baixa remuneração, falta de infraestrutura rodoviária, uso de álcool e drogas por parte dos motoristas profissionais. Somos testemunhas que o trabalho inseguro dos motoristas profissionais mata, mutila e empurra o trabalhador para o uso de drogas, provocando números expressivos de tragédias humanas nas estradas e famílias brasileiras.

5. O número expressivo de vítimas envolvidas nos acidentes de trânsito exige, por parte da sociedade, das autoridades e do Governo brasileiro a adoção de medidas extraordinárias e preventivas imediatas. O exame toxicológico de larga janela de detecção, exigido pela Lei 13.103/15, tornou-se assim um instrumento valioso para o estabelecimento de sólida política pública de combate à violência no trânsito nas vias de circulação do Brasil. Assim como de combate e prevenção aos acidentes do trabalho no trânsito. O setor de transporte rodoviário é o que apresenta o maior número de acidentes e doenças do trabalho, de acordo com noticiários e estatísticas confiáveis.

6. O exame toxicológico de larga janela de detecção, popularmente chamado de “exame do cabelo”, é o que há de mais atual e eficiente e vem substituindo gradativamente os testes de urina e saliva até então utilizados, em razão de sua capacidade de identificar com absoluta precisão o consumo de drogas como anfetaminas, cocaína, opiáceos, maconha e seus derivados, com uma janela de detecção de, no mínimo, 90 dias anteriores à data da coleta do material, contra os 3 a 5 dias da urina e 12 horas da saliva. Portanto, é um exame preventivo. Nesse sentido, defendemos o exame toxicológico para motoristas profissionais. A exigência do exame causou impactos positivos no índice de acidentes. Em 2017, primeiro ano da sua aplicação em todos os estados, o número de acidentes de caminhão nas rodovias federais caiu 34% e de ônibus 45% em relação a 2015. A única política pública que permite explicar essa inédita redução espetacular em tão pouco tempo foi a introdução do exame para condutores profissionais.



7. A Auditoria Fiscal do Trabalho flagra rotineiramente riscos ocupacionais variados e combinados nas atividades dos motoristas profissionais, como jornadas de trabalho excessivas, perigosas; má alimentação, com ingestão de alimentos que prejudicam a saúde; falta de local seguro, higiênico, confortável para repouso e alimentação; monotonia; uso de veículos antigos que têm vibração, ruídos acima dos limites toleráveis e que prejudicam o sistema neurológico; pagamento dos serviços prestados em valores reduzidos em razão dos baixos valores de frete, alto custo do combustível, alto custo de aquisição e manutenção do veículo; ônibus e caminhões antigos, danificados, desconfortáveis; contratos de trabalho sem segurança jurídica trabalhista e previdenciária; pagamento de remuneração por produtividade (comissão) que empurra os motoristas profissionais para graves excessos de jornada, excesso de peso e de velocidade que coloca em risco todos os usuários da malha rodoviária.

8. Há riscos ocupacionais que têm a atenção especial da Auditoria Fiscal do Trabalho e que deveriam preocupar todas as autoridades brasileiras, citamos a qualidade ruim e a falta de sono dos motoristas profissionais. Os flagrantes de longas e perigosas jornadas de trabalho revelam que os motoristas dormem pouco e mal. EFEITOS DA CARGA HORÁRIA EXCESSIVA NA SAÚDE DO TRABALHADOR MOTORISTA PROFISSIONAL: A falta de sono provoca distúrbios do sono que potencializam os riscos de acidentes de trânsito, assim como a falta de descanso, do repouso reparador e a sonolência diurna (“síndrome de apneia-hipopneia do sono”). Jornadas de trabalho excessivas provocam fadiga. A fadiga agravada com o trabalho monótono diminui a capacidade de atenção, favorece os equívocos ao executar as manobras e obriga o motorista a assumir mais riscos. Sintomas de fadiga: o motorista tem dificuldade em concentrar-se na via e faz manobras inconscientes, com menor percepção de sinais, luzes, sons, distâncias, tempo, e de presença de pessoas, animais, buracos na pista. Fica perigosamente reduzida a quantidade, a qualidade ou eficácia na execução de manobras, assim como a capacidade de ação e reação. Surgem estados físicos, mentais, psicológicos desagradáveis, tais como aborrecimento, ansiedade, instabilidade, aturdimento e aceitação do risco.

8.1. Citamos alguns números da Auditoria Fiscal do Trabalho que mostram uma pequena amostragem do esforço coletivo dos Auditores-Fiscais do Trabalho de todo o Brasil com as medidas protetivas direcionadas aos motoristas profissionais, mas que também revelam amostragem das condições de trabalho inseguras desses trabalhadores em relação à JORNADA DE TRABALHO que muitas vezes empurram os trabalhadores para o uso de drogas. Informo que os autos de infração referentes à Lei do Motorista têm ementas específicas, ou seja, não aplicáveis a trabalhadores de outros setores econômicos. Recebem atenção especial do Estado fiscalizador em resposta à demanda da sociedade que exige menos acidentes do trabalho no trânsito. As autuações são específicas para o cumprimento da legislação do motorista de 2015 a 2019, sendo que o inteiro teor de cada auto de infração revela os excessos de jornada de trabalho praticados. Ementa 001681-0 (Prorrogar a jornada diária de trabalho do motorista profissional e/ou ajudante empregado nas



operações que o acompanhe o motorista por lapso de tempo superior a 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por mais de 4 (quatro) horas extraordinárias) – foram lavrados 1.139 autos de infração; Ementa 001839 -2 (Falta de controle de jornada) – foram lavrados 429 autos de infração; Ementa 001680-2 (Por não fazer exame toxicológico) – foram lavrados 369 autos de infração, sendo que 30% são de origem da Superintendência Regional do Trabalho de Goiás – SRT/GO. Esses autos de infração alcançam o CNPJ da empresa, e não são *per capita*, ou seja, não são por trabalhadores em condições de trabalho irregulares. Isso significa que são autos de infração de natureza predominantemente educativa. Importante ressaltar que em Goiás há uma equipe especializada de Auditores-Fiscais do Trabalho que desenvolve ações preventivas específicas para a proteção dos TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES, com o objetivo de salvar vidas, prevenir agravos e acidentes, e que realiza um grande esforço fiscal coletivo de conscientização, sensibilização e informação para as empresas transportadoras e motoristas. Isso tem sido feito desde 2015 (data de início das exigências dos exames). Nesse esforço fiscal incluímos capacitações coletivas para gestores nos auditórios do SEST e SENAT em Goiás com a presença de especialistas da área de saúde e pesquisadores. Dito isso, esclarecemos que o objetivo da Auditoria Fiscal do Trabalho não é autuar para arrecadar recursos para o erário, e sim melhorar as condições de trabalho dos motoristas profissionais com a redução da jornada de trabalho para parâmetros dignos, saudáveis e seguros que salvam vidas. Essa meta fiscal alcança todos os usuários do sistema rodoviário, já que o ambiente de trabalho é compartilhado.

9. Outro risco ocupacional preocupante da atividade dos motoristas profissionais é a falta de infraestrutura rodoviária nacional que compromete a segurança do trabalho no trânsito. Estradas em péssimo estado de conservação, com buracos e pontes danificadas, falta de sinalização, ineficiência de segurança pública, estão entre os problemas recorrentes. As condições de trabalho nas rotas não podem ser mudadas pelos motoristas profissionais, mas o tempo da viagem sim. E aí, novamente, os motoristas assumem riscos para cumprir com os contratos de trabalho. Para ganhar tempo, não dormem, trabalham ininterruptamente, quase não param para comer e ir ao banheiro. E para suportar essas longas jornadas de trabalho na condução do caminhão ou do ônibus, sem parar, muitos usam drogas ou álcool.

10. Os vários riscos ocupacionais existentes, que agem concomitantemente na organização do trabalho dos motoristas profissionais no Brasil, favorecem o uso de álcool e drogas.

11. A Auditoria Fiscal do Trabalho flagra frequentemente, nas operações que realiza nas estradas, graves excessos de jornada de trabalho, que são tão perigosos quanto o excesso de peso e de velocidade. Essa jornada de trabalho perigosa é praticada pelos trabalhadores para garantir a entrega da carga ou concluir viagem de passageiros nos tempos determinados pelos donos da carga, seguradoras, embarcadores, empresas de transporte. Esforçam-se para cumprir o contrato de



trabalho para não perder o emprego, o trabalho, os valores do frete. Mas os problemas ocupacionais dos motoristas profissionais não param por aí. Os Auditores-Fiscais do Trabalho flagram graves excessos de jornada combinados com falta de descanso em local seguro, confortável e higiênico adequado para a recuperação das boas condições físicas e mentais, baixos valores de remuneração, baixos valores do frete, pagamento por produção que estimula o excesso de jornada, de peso e de velocidade, falta de infraestrutura rodoviária e portuária no País, alto custo para aquisição e manutenção do veículo. Flagramos graves excessos de jornada, combinados com cansaço e fadiga, fatores que retiram do motorista profissional as habilidades e capacidades físicas e mentais necessárias à resposta rápida no trabalho. Todos esses fatores de risco existentes contribuem para a ocorrência de acidentes e para o uso de álcool e drogas. Muitos motoristas profissionais trabalham para sobreviver e acabam assumindo riscos.

12. Os trabalhadores abordados pela fiscalização declaram aos Auditores-Fiscais do Trabalho que usam drogas para aguentar os excessos de jornadas de trabalho e dar conta das exigências comerciais e contratuais de trabalho ou emprego. O fato é que o uso de drogas ilícitas de efeito psicoativo entre os motoristas profissionais de carga e passageiro no Brasil deixou de ser somente um problema de segurança pública, para tornar-se, também, um problema de saúde pública. É uma triste realidade que precisa ser combatida. É importante que as autoridades brasileiras empenhem recursos e esforços para reduzir os fatores de riscos ocupacionais e mantenham políticas públicas eficazes garantidoras da vida e da segurança pública na malha rodoviária.

13. Fiscalizações realizadas pelos Auditores-Fiscais do Trabalho, membros do Ministério Público do Trabalho e policiais rodoviários federais identificaram que, em algumas categorias, como as que transportam carga de horário, a média de uso de drogas pelos condutores chega a 50%. Essas instituições realizaram avaliação laboratorial durante operações nas estradas.

14. Os dados divulgados pelo Atlas da Acidentalidade do Programa Volvo de Segurança no Trânsito – publicado em 2014 – indicam uma realidade impressionante. Veículos pesados, que representam apenas 4% da frota nacional, estão envolvidos em 38% dos acidentes nas rodovias federais. Das mortes registradas nessas ocorrências, 53% contavam com a participação direta de caminhão e/ou ônibus. Veja esse caso do motorista que partiu de Rio Verde (GO) e foi flagrado em Santa Catarina nesse estado: <https://www.facebook.com/Estradascombr/videos/982913631764154/>

15. Entre os países com mais de 100 milhões de habitantes, o Brasil tem o maior índice de mortos no trânsito, apesar de ser somente o quarto mais motorizado. O estudo *“Global status report on road safety 2015”*, publicado pela Organização Mundial da Saúde – OMS em outubro de 2015, fornece dados sobre a segurança do trânsito na maioria dos países do mundo.



16. Os graves excessos de jornada flagrados pela Auditoria Fiscal do Trabalho, que impactam nos índices de acidentalidade, são provados pela fiscalização dos discos do cronotacógrafo em perfeito estado de funcionamento e certificado pelo Inmetro, pelos termos de depoimentos dos trabalhadores, auditoria das notas e documentos fiscais que permitem a rastreamento da rota e do tempo, por meio dos rastreadores via satélite. Os excessos de jornadas de trabalho configuram fator de risco importante na atividade de transporte por causar cansaço, sonolência, déficit de atenção, fatores de risco reconhecidos pelas autoridades e por especialistas em medicina do sono e outras áreas de saúde e em engenharia de tráfego. Esses fatores prejudicam a condução segura do veículo (Art. 28 do CTB) e, portanto, configuram ameaça à segurança de toda a coletividade e meio ambiente. Ou seja, não é difícil provar a gravidade das condições de trabalho dos motoristas profissionais, relativas à jornada de trabalho, e nem é difícil avaliar tecnicamente os impactos perigosos dessas jornadas de trabalho excessivas sobre a saúde física e mental do trabalhador e na segurança pública.

17. A violência no trânsito é uma preocupação global. Os efeitos nocivos do uso de álcool e drogas pelos motoristas profissionais têm sido discutidos em vários fóruns no País e no mundo. Por isso, a classe política e as autoridades brasileiras precisam atuar progressiva e proativamente para a conscientização e a melhoria da segurança viária, que devem ser tratadas como diretrizes políticas estratégicas nacionais. Estamos convictos que o exame toxicológico é uma política pública eficaz para o cumprimento dessa diretriz, já que sem o uso de drogas os trabalhadores passam a dormir, descansando para ter condições físicas e mentais para conduzir os ônibus e caminhões em segurança. O exame toxicológico é também uma política de proteção social elogiada, valorizada e que está sendo copiada por outros países. A Organização das Nações Unidas – ONU valoriza e aprova essa política pública brasileira de garantia de vida no trânsito.

18. Um dos instrumentos de proteção social para combater o excesso de jornada, que compromete a segurança viária do trabalho, é o controle das drogas por meio do exame toxicológico. Afinal, para suportar os abusos, os motoristas são empurrados pelo sistema para as drogas. Portanto, o exame de larga janela, na renovação ou adição de categoria, assim como na admissão e demissão, é um instrumento preventivo para combater esse uso e a exploração dos profissionais.

19. As normas de segurança do trabalho contidas na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, combinadas com o art. 28 do CTB, exigem comportamento de segurança, a controlabilidade plena e consciente durante todo o período que o condutor estiver ao volante. Essa também é uma exigência de segurança no trabalho pautada pelo princípio da proteção integral e do cuidado presente em várias normas nacionais e internacionais de proteção do trabalho humano, incluindo o tipo de trabalho realizado pelo motorista profissional. O uso de drogas impede o cumprimento dessa exigência legal.



20. As drogas acabam por promover uma concorrência desleal entre os motoristas profissionais. Quem usa acaba tendo um primeiro momento de vantagem desleal com quem não usa. O caminhoneiro autônomo que não usa droga perde frete para quem usa. O mesmo ocorre com as transportadoras contratantes de motoristas com vínculos empregatícios. Quem respeita a jornada dos seus motoristas, não tolera o uso de rebite, outras drogas, perde frete para as empresas que toleram. Há inúmeros casos em que os motoristas recebem a documentação da carga com as cartelas de rebite e já temos relatos de papelote/pinos de cocaína entregues pelo responsável pela empresa. Esta concorrência desleal ajuda a baixar o valor do frete beneficiando somente os grandes exploradores dessa mão de obra que controlam o valor do frete. Essa concorrência desleal promove pobreza dos trabalhadores, rebaixamento social, marginalização. Com valores baixos de frete, de remuneração os trabalhadores são forçados a trabalhar mais e mais rápido, e muitas vezes carregando mais peso. Excesso de peso, de velocidade, de jornada potencializam os riscos de acidentes fatais.

21. A jornada de trabalho excessiva e as más condições de trabalho empurram os trabalhadores para o uso de drogas. Isso faz com que o motorista passe a lidar com o traficante. Logo ele pode ser cooptado para participar do roubo de cargas e veículos, dando dicas úteis, além de contrabando e tráfico de entorpecentes. Essas informações são levantadas nas operações que Auditores-Fiscais do Trabalho, procuradores do Trabalho e policiais realizam na malha rodoviária. Basta ver os registros de apreensão de drogas nas rodovias brasileiras, que vêm aumentando, de tal sorte que atualmente se apreende mais drogas nas rodovias do que no somatório das apreensões feitas em todo o País em outros locais.

22. Na comparação com outros países, é importante destacar que os exames toxicológicos já tinham reduzido os acidentes nas rodovias americanas com motoristas profissionais sob efeito de drogas em 35%, entre 2004 e 2012. Com o exame de larga janela que está em uso, é possível que esse número, dentro de alguns anos, seja próximo de zero. Empresas norte-americanas já estão anunciando para seus potenciais motoristas que oferecem um ambiente livre de drogas, exatamente porque usam o exame do cabelo. (<https://www.linkedin.com/jobs/view/178943613>)

23. Cabe destacar que a realização de exame toxicológico em trabalhadores no Brasil não é novidade, já é praticado no País há mais de 15 anos. As Forças Armadas, a Polícia Federal, as Polícias Rodoviárias Federal e Estaduais, as Polícias Cíveis e Militares, bem como Corpos de Bombeiro, Ministério Público Federal e Guardas Municipais, realizam o exame toxicológico de larga janela de detecção em seus concursos de admissão. Até trabalhadores de empresas do segmento aéreo e marítimo são submetidos ao exame do cabelo como forma de garantir a sua segurança e a dos demais que com eles convivem. Algumas como Azul e Technip (*offshore*) só usam o teste do cabelo.



24. Consideramos inacreditável que instituições e órgãos públicos que existem para garantir e promover segurança viária sejam contrários à primeira medida para combater o uso de drogas por motoristas, ainda mais no ambiente de trabalho com o maior número de acidentes graves que é o trânsito.

25. Uma das justificativas seria a falta de laboratórios para realizar o exame. Esclarecemos que a rede credenciada de pontos de coleta do material orgânico no início da exigência era pequena e, em alguns estados, foram registradas dificuldades. Mas hoje, superada essa fase, já existem 13 grandes laboratórios credenciados junto ao Denatran para oferecer esse serviço e mais de 11 mil unidades de coleta em todos os estados, só para atender motoristas das categorias profissionais "C", "D" e "E" (20% do total dos habilitados no Brasil), contra cerca de 4 mil postos dos Detrans para atender todas as categorias de habilitação. Proporcionalmente há sete unidades de coleta para o teste do cabelo para cada posto para o exame de aptidão física e mental dos Detrans.

26. É importante destacar que o exame toxicológico de larga janela de detecção não é um instrumento de fiscalização de trânsito. Ele não pode ser comparado nem substituído por equipamentos, ainda em testes e sem homologação, que poderão vir a ser utilizados no futuro em ações de fiscalização de trânsito. O exame toxicológico não é utilizado para flagrar usuários de drogas no ato da direção veicular, ainda que os tais "drogômetros" possam vir a ser utilizados, no futuro, como ferramenta auxiliar e complementar.

27. É de suma importância que haja o esclarecimento da finalidade do exame toxicológico. A sua finalidade pública é relevante, muito mais abrangente que simplesmente flagrar usuários de drogas. Tem como foco a saúde do motorista profissional de carga e passageiros, para aumentar a segurança da circulação viária nas ruas e estradas do Brasil, afastando preventivamente (e não punitivamente) eventuais consumidores de drogas que dividem as pistas com milhões de outros condutores, vítimas potenciais da falta de condições mentais de muitos motoristas que, por absoluta necessidade de suportar a excessiva carga de trabalho a que são submetidos, fazem uso desse recurso extremo, perigoso e letal para ele e todos os usuários do sistema rodoviário.

28. O objetivo da exigência do exame toxicológico, para fins de segurança do trabalho e de trânsito, na perspectiva da Auditoria Fiscal do Trabalho, é o de garantir a jornada de trabalho segura, reduzir acidentes ocupacionais, livrar o ambiente de trabalho das drogas e dos traficantes. A lei sendo cumprida, na parte referente à obrigatoriedade do exame, permitirá testar praticamente todos os condutores profissionais para drogas em cinco anos. Enquanto isso, na fiscalização de pista nas rodovias, a Inspeção do Trabalho demoraria pelos menos mil anos para alcançar o mesmo número de condutores. Basta ver o número de veículos que são abordados na estrada, as limitações de



espaço físico, as precárias condições dos postos de polícia rodoviária, o reduzido número de Auditores-Fiscais do Trabalho para atender essa demanda.

29. A realização do exame interessa a quem quer combater a exploração exacerbada da mão de obra, reduzir acidentes e diminuir a criminalidade. Todas as entidades de vítimas de trânsito apoiam a realização do exame.

30. De acordo com a Coordenação das Auditorias do Trabalho da equipe especializada em transporte da SRTE/GO, essa é a categoria profissional que mais morre no exercício da profissão, mas também a que mais mata. Mata inclusive outros trabalhadores usuários do sistema, já que o meio ambiente do trabalho é compartilhado. Uma carreta ou ônibus com motorista drogado e/ou fadigado que colide de frente com outro veículo, que pode ser outro caminhão ou ônibus ou transporte escolar, geralmente mata todos os ocupantes.

31. Em relação ao Poder Judiciário, informamos que até o momento o exame toxicológico de larga janela foi analisado por magistrados de todo o País nas liminares e pedidos dos que o combatem. Nenhum juiz federal foi contra os exames ou contestou qualquer aspecto da sua legalidade. A única questão, em alguns estados, foi se existia ou não unidades de coleta suficientes para a demanda. Os juízes que decidiram ações judiciais sobre o tema, inclusive em segunda instância, não declararam ou reconheceram qualquer ilegalidade na exigência do exame, o que confirma a legalidade e juridicidade da norma. E tem sido nossa tarefa importante informar aos magistrados da necessidade dessa providência de relevância pública, de segurança e saúde públicas, para a redução dos acidentes do trabalho no trânsito no Brasil.

32. O exame toxicológico tem o papel de preservar vidas e contribuir para que as drogas sejam retiradas do trabalho dos motoristas profissionais. É uma tecnologia laboratorial de ponta que o Brasil não somente deve usar a seu favor para preservar vidas, como poderá exportar para os países da América do Sul e do restante do mundo.

33. O nível de uso de drogas por motoristas profissionais no Brasil não tem precedente em nenhum país do mundo, portanto, não podemos esperar. As pessoas estão sendo mortas por condutores sob efeito de drogas em veículos pesados, assim como eles estão se tornando vítimas do vício e dos acidentes que causam.

34. Em Goiás, de 2015 a 2019, em torno de 40% das empresas notificadas pela Auditoria Fiscal do Trabalho já aderiram ao exame toxicológico. Com o trabalho continuado e progressivo da SRTE/GO,



buscamos garantir para as próximas gerações de trabalhadores ambientes de trabalho livres de drogas e de traficantes e que proporcionem condições mais seguras de trabalho.

35. O Brasil assinou com a ONU e a OMS, em 2015, a Carta de Brasília, e antes dela assinou a Carta de Moscou. O Governo brasileiro firmou compromisso global de reduzir em 50% o número de acidentes no trânsito até 2020. Consideramos a exigência de realização do exame toxicológico imposta pela Lei 13.103/2015 uma das medidas do Governo brasileiro no sentido de buscar cumprir com o compromisso global firmado. E em fevereiro de 2020, quando será realizada pela ONU a terceira reunião mundial sobre o tema, na cidade de Estocolmo, na Suécia, o Brasil poderá apresentar os resultados da sua política de promoção da segurança viária. E não o retrocesso do cancelamento de uma política que está trazendo resultados positivos em termos de promoção de um trânsito mais seguro.

36. Conforme informações de órgãos competentes, nos primeiros dois anos e meio de implantação, 1,7 milhão de condutores desistiram de renovar a habilitação nas categorias “C”, “D” e “E”. No mesmo período, aproximadamente 23% dos condutores que tiveram resultado positivo para drogas retornaram três meses depois e comprovaram sua abstinência. Foram mais de 28 mil motoristas que se afastaram das drogas. Mais que o dobro dos afastados pelas comunidades terapêuticas para dependentes químicos, segundo o Ministério da Cidadania.

37. Pesquisa de julho de 2019, do Instituto FSB, indicou que 82,7% dos motoristas profissionais aprovam a exigência do exame toxicológico. Pesquisa do Ibope do mesmo ano comprovou que 93% da população defende o exame. Pesquisa do Ministério Público do Trabalho comprovou redução de positividade de 34% para 14% dos caminhoneiros testados, na comparação das ações realizadas em 2015 e 2019.

38. Dados divulgados pelo ITTS – Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro, mostram que o Brasil está entre os três países que mais matam no trânsito. Quase 50 mil pessoas morrem por ano em decorrência dos acidentes e mais de 600 mil ficam feridas, a maioria com sequelas permanentes. Os veículos pesados representam 4% da frota e estão envolvidos em 38% dos acidentes nas rodovias federais e em 53% dos que registram fatalidades. Veículos pesados são conduzidos por motoristas profissionais. Estudos acadêmicos e testes efetuados com os caminhoneiros comprovaram que, em média, 30% deles usam drogas para suportar a jornada de trabalho a que são submetidos. A utilização de drogas por motoristas ou por qualquer outra categoria profissional que exija plena atenção e consciência, além de colocar em risco a segurança das operações, aproxima esses profissionais dos traficantes que percebem a oportunidade de usá-los na logística da disseminação e distribuição de drogas. Muitas vezes, expandindo-se para o contrabando de armas, munições e outras atividades criminosas.



**Sindicato Nacional dos
Auditores Fiscais do Trabalho**

SCN Quadra 01, Bloco C n° 85 Ed. Brasília Trade Center Salas: 401/408 - CEP 70.711-902 - Brasília-DF - Tel.: (61) 3328-0875
www.sinaif.org.br

39. O SINAIT manifesta-se pela manutenção do artigo 148-A do Código de Trânsito Brasileiro, que instituiu a obrigatoriedade dos exames toxicológicos de larga janela para os condutores habilitados nas categorias “C”, “D” e “E”, uma vez que a sua aplicação tem sido ação estruturante para reduzir os acidentes do trabalho no trânsito envolvendo tantos veículos de carga como de passageiros. O exame toxicológico de larga janela também afasta os motoristas profissionais de traficantes, pois em razão do vício muitos acabam por se envolverem com a logística do crime organizado, que utiliza profissionais usuários para o transporte de drogas, armas, munição e contrabando.

O exame toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais é uma política pública eficaz que salva vidas e, por isso, precisa ser mantida e fortalecida!

Brasília, 10/10/2019

Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho - SINAIT