

# EXIGÊNCIA DE EXAME TOXICOLÓGICO PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS EMPREGADOS

Lúcia Helena de Souza Doniak  
Silvana Souza Netto Mandalozzo

## 1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O preâmbulo da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 – CR –, apesar de não conter força normativa<sup>1</sup>, é uma certidão de origem dos preceitos ali constantes e proclama “assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna [...]”<sup>2</sup>

1 O preâmbulo, resai das lições transcritas, não se situa no âmbito do Direito, mas no domínio da política, refletindo posição ideológica do constituinte. É claro que uma constituição que consagra os princípios democráticos, liberais, não poderia conter preâmbulo que proclamasse princípios diversos. (BRASIL, ADI n. 2.076-5, 2002, p.226)

2 BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília de 1988. Brasília, 05 out. 1988.

Na sequência, o artigo 1º da CR, inciso III trata da dignidade da pessoa humana, esse princípio é a fonte a partir da qual se encontram respaldados todos os direitos individuais e coletivos; o ser humano deve ser o ponto de partida e o ponto de chegada do sistema jurídico. O inciso IV do mesmo artigo, dispõe sobre os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa – que é o princípio da liberdade aplicado na atividade econômica, ou seja, reconhecimento expresso do sistema capitalista e da liberdade de exercer profissões, liberdade de criar empresas, como forma de estimular o desenvolvimento tecnológico e econômico.

Como normas a serem aplicadas e respeitadas nas relações de trabalho, o artigo

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 17 jul, 2015.



Lúcia Helena de Souza Doniak

Mestre em Ciências Sociais Aplicadas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Advogada.

Silvana Souza Netto Mandalozzo



Professora da Universidade Estadual de Ponta Grossa, nos Cursos de Bacharelado em Direito, Mestrado e Doutorado em Ciências Sociais. Juíza do Trabalho. Membro da Academia Paranaense de Direito do Trabalho.

7º da CR<sup>3</sup>, prescreve, de forma exemplificativa, os direitos dos trabalhadores que visam a melhoria da condição social do trabalhador, nesse sentido, Alexandre de Moraes (2007, p. 431) assevera que: “Os direitos sociais enumerados exemplificativamente neste capítulo, em especial no artigo 7º, não esgotam os direitos fundamentais constitucionais dos trabalhadores, que se encontram também difusamente previstos na própria Constituição Federal”. O autor cita artigo XXII da Declaração Universal dos Direitos dos Homens<sup>4</sup>, para corroborar a sua assertiva.

O artigo 170 da CR também dispõe sobre a valorização do trabalho humano e prescreve que a ordem econômica deve assegurar a existência digna de todos.

Dessa forma, baseados nesses preceitos constitucionais, as leis infraconstitucionais, no que se referem aos direitos sociais, devem buscar a igualdade entre os trabalhadores e a preservação da segurança, da saúde e dignidade do homem.

Subsumindo-se a esses princípios e normas, ao longo do presente trabalho, se buscará estabelecer parâmetros de análise da legalidade e necessidade da exigência de exames toxicológicos para o exercício da profissão de motorista, cuja previsão foi introduzida pela Lei n. 12.619/2012 e mantida pela Lei n.

3 Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:(BRASIL, 1988)

4 Toda pessoa, como membro da sociedade, tem direito à segurança social e a realização, pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com a organização e recursos de cada Estado, dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis à sua dignidade e ao livre desenvolvimento de sua personalidade. (MAZZUOLI, 2009, p.777)

13.103/2015, utilizando-se também para tal desiderato a pesquisa realizada em 2013 com os motoristas empregados no transporte de carga de Ponta Grossa, pois:

Uma das atividades econômicas relevantes para o Município de Ponta Grossa é o transporte rodoviário de carga. Nesse município está sediado um número expressivo de empresas de transporte de carga, ocupando o primeiro lugar em número de empresas no município, o que se traduz num elevado número de motoristas nesse setor. (DONIAK, 2014, p.5)

Em 2013, ano em que se realizou a pesquisa em Ponta Grossa, os trabalhadores registrados no setor de transporte rodoviário de cargas representavam 4,56% dos empregos formais desse município, e era o segundo setor que mais empregava, atrás somente dos empregados da administração pública, de acordo com as informações constantes na base de dados da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS – do Ministério de Trabalho e Emprego.<sup>5</sup>

Em dezembro de 2013, a RAIS apontava um total de 2.511 motoristas empregados no transporte rodoviário de cargas no município de Ponta Grossa, tendo sido entrevistados 742 trabalhadores desse total, dos quais foram considerados válidos 667 questionários, como base para a pesquisa.

Dessa forma, utilizar-se-á das

5 BRASIL. Ministério de Trabalho e Emprego. **RAIS Estabelecimentos**. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

informações obtidas na pesquisa para analisar a exigência e a necessidade que a Lei n. 13.103/2015 previu, no que se refere ao exame toxicológico para essa classe de trabalhadores que realiza o transporte de cargas.

## 2 A OBRIGATORIEDADE DO EXAME TOXICOLÓGICO NO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA

A Lei n. 13.103/2015, quanto a alterações dos artigos da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT –, se inicia com próprio título da Seção IV-A, prescrevendo que é dirigida aos serviços prestados pelos motoristas profissionais empregados, criando a especificidade de tratamento que a profissão exige.

Por meio da Lei n. 13.103/2015 houve a inclusão dos parágrafos 6º e 7º ao artigo 168 da CLT, que dispõe sobre a exigência de exames toxicológicos para todas as categorias de motoristas profissionais empregados, todavia os demais motoristas profissionais também são atingidos, pois a referida lei ainda alterou o artigo 148-A da Lei n. 9.503/1997 (Código de Trânsito Nacional), onde consta a mesma exigência.

Os parágrafos 6º e 7º do artigo 168 da CLT são objetos da Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI 5322 DF – DISTRITO FEDERAL 0002769-67.2015.1.00.0000, movida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT – que busca extirpar do ordenamento jurídico brasileiro tal obrigação imposta aos motoristas empregados.

A CNTTT fundamenta a inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015 na ocorrência de ofensa aos Princípios da

Igualdade, Isonomia e Impessoalidade, alegando que a referida lei somente exige tal obrigação dos motoristas profissionais, não fazendo o mesmo para os motoristas não profissionais.

A pesquisa realizada em Ponta Grossa, no tópico relativo ao uso de substâncias psicoativas, apontou que 35,5% dos motoristas empregados entrevistados admitiram o consumo de algum tipo de substância durante o exercício da profissão, conforme pode ser observado na tabela a seguir:

Tabela 2.1 – Consumo de “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013

E06. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou “rebite” durante o exercício da profissão?	Frequência	Percentual
Não	426	63,9
Sim	237	35,5
Branco	4	0,6
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.126)

O percentual obtido na pesquisa com os motoristas do Município de Ponta Grossa foi pouco superior ao resultado encontrado em ações da Polícia Rodoviária Federal que realizou pesquisa semelhante, a qual registrou o percentual de 30%. (CUBAS, 2009, p.49).

Como o consumo de substância psicoativa caracteriza-se por uma prática reprovada pela sociedade, e dependendo do tipo da substância utilizada, até mesmo ilícita, isso poderia ensejar um falso resultado na pesquisa

realizada no município de Ponta Grossa, então, utilizou-se da técnica de pergunta indireta para obter, nas respostas dos motoristas, um cenário mais próximo da realidade.

Nessa modalidade de questionamento a pesquisa no município de Ponta Grossa obteve o resultado expresso na tabela a seguir:

**Tabela 2.2 – Reposta a pergunta se os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga conheciam alguém que fizesse uso de rebite – Ponta Grossa – 2013**

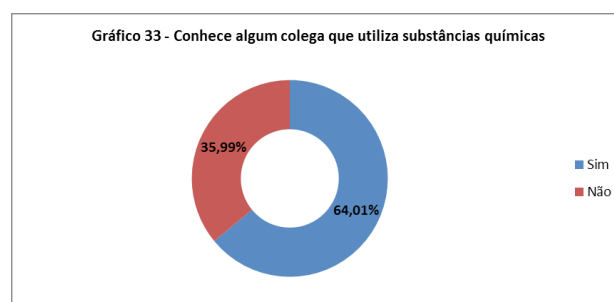
E02. Você conhece alguém que tenha usado “rebite”?	Frequência	Percentual
Sim	609	91,3
Não	41	6,1
Branco	17	2,5
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.124)

Ou seja, na pergunta indireta, 91,3% dos motoristas confirmaram conhecer colegas que utilizavam algum tipo de substância psicoativa.

O Ministério Público do Trabalho –MPT, juntamente com a Polícia Rodoviária Federal e o Instituto de Perícias Criminais da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Mato Grosso do Sul também realizou pesquisa sobre as condições de trabalho e cumprimento da Lei n. 12.619/2012, por meio da Operação “Jornada Legal”, em 2012, que gerou o Diagnóstico das Condições Gerais de Trabalho no Setor do Transporte Rodoviário Brasileiro, cujo resultado obtido para o mesmo tipo de pergunta indireta foi 64,01%, conforme figura 2.1 a seguir.

**Figura 2.1 – Reposta à pergunta se os motoristas conheciam colegas que fizessem uso de substâncias químicas obtida na Operação Jornada Legal - Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012**



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT e Polícia Rodoviária Federal, 2012.

Frise-se que, na Operação Jornada Legal os motoristas eram abordados em rodovias de Mato Grosso do Sul, durante suas jornadas de trabalho e por policiais rodoviários para responderem a pesquisa, já na pesquisa realizada em Ponta Grossa eles foram entrevistados por pesquisadores civis, por ocasião do abastecimento ou manutenção dos seus caminhões.

A habitualidade com que o motorista profissional se coloca na direção de um veículo exige que sejam impostas regras diferenciadas dos demais motoristas infrequentes, pois o escopo da Constituição da República é proteger a vida e a dignidade do ser humano.

Assim, a exigência de exames toxicológicos dos motoristas profissionais se coaduna com o direito constitucional, pois busca a preservação da vida e segurança dos motoristas profissionais e também dos demais motoristas que transitam nas rodovias do país,

ou seja, o direito da coletividade deve, nesse caso, se sobrepor ao direito individual.

A exigência de submeter-se a exames toxicológicos não é exclusiva dos motoristas rodoviários, pois no inciso XII do artigo 8º, da Lei n. 11.182/2005<sup>6</sup>, também exige dos aeronautas a submissão a tais exames, o que foi regulamentado pela Instrução Suplementar –IS 120-002: orientações gerais para a implantação dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil/2012<sup>7</sup>.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC – 120, que trata do Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil dispõe no seu item 120.1 sobre a aplicabilidade desse dispositivo<sup>8</sup>:

6 Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

[...]

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infra-estrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória; (BRASIL, 2005)

7 BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. IS 120-002 de 04 de abril de 2012. Orientações gerais para a implantação dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 05 abr. 2012. Disponível em: <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IS120-002A.PDF>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

8 BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 120. Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil (Redação dada pela Resolução nº 326, de 10 de junho de 2014). Disponível em: <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBAC120EMD02.PDF>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

(a) Este Regulamento se aplica a qualquer pessoa que desempenhe Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO), que se enquadre como: (1) exploradores de serviços aéreos, certificados ou autorizados segundo a regulamentação da ANAC relativa a: (i) empresas de transporte aéreo; e (ii) serviços aéreos especializados públicos (SAE); (2) detentores de certificados sob o RBAC 145; (3) detentores de certificado sob o RBAC 139; e (4) empresas contratadas, direta ou indiretamente, por qualquer dos anteriores para desempenhar ARSO.

(b) Para os propósitos deste Regulamento, são consideradas ARSO: (1) qualquer atividade realizada por uma pessoa, exceto passageiro, na área operacional não edificada, constituída pela área operacional, excluídas as áreas ocupadas por edificações; (2) cálculo das posições de carga, bagagem, passageiros e combustível nas aeronaves; (3) manutenção, manutenção preventiva ou alteração de produtos aeronáuticos; (4) inspeção e certificação da manutenção de um produto aeronáutico; (5) abastecimento e manutenção dos veículos que serão utilizados para o abastecimento das aeronaves na área operacional não edificada;

(6) atividades realizadas por um agente de proteção da aviação civil (APAC); (7) atividades realizadas por um membro da tripulação de uma aeronave; (8) carga e descarga de veículos de transporte de bagagem (trolleys) para carregamento e descarregamento da aeronave e a condução destes veículos; e (9) atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio. (c) Este Regulamento se aplica a pessoas responsáveis por desempenho das ARSO especificadas nos parágrafos 120.1(b)(2) a 120.1(b)(9) mesmo que essas atividades não ocorram na área operacional não edificada.

Pode-se constatar, através do item 120.1 da RBAC 120 que os exames toxicológicos são exigidos, não somente dos aeronautas, mas também de todos aqueles que exercem atividades que possam colocar em risco a vida e a segurança da coletividade que usufruirá dos serviços aeronáuticos.

O inciso VI do artigo 235-B da CLT incluído pela Lei n. 13.103/2015, estabelece como dever do motorista profissional empregado a submissão a exame toxicológico e a sua recusa “será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei”<sup>9</sup>, conforme prescreve o Parágrafo Único

9 Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:  
[...]

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada

do mesmo artigo.

### 3 CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS: CAUSA E CONSEQUÊNCIA

Para confirmar a necessidade de exames toxicológicos, apresenta-se, a seguir, os motivos relatados na pesquisa realizada em Ponta Grossa, que levam os motoristas profissionais empregados a utilizar substâncias psicoativas durante o exercício da profissão. Essa questão foi respondida na forma descritiva e aberta e as respostas reunidas por semelhança, conforme tabela 3.1 a seguir:

Tabela 3.1 – Motivo que os motoristas empregados no transporte de carga rodoviário consideram que levaram seus pares a consumir “rebite” – Ponta Grossa – 2013

E04. Se sim, quais motivos que você acredita que fizeram essa(s) pessoa(s) usar(em) “rebite”?	Frequência	Percentual
Para cumprir horário	186	30,5
Ganhar dinheiro	138	22,7
Outros	81	13,3
Aumentar a comissão	48	7,9
Porque estava se sentindo cansado/sono	41	6,7
Para experimentar	37	6,1
Vício	33	5,4
Ganância	17	2,8
Branco	17	2,8
Para se manter acordado	6	1,0
Não sei	5	0,8
Total	609	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.126)

infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. (BRASIL, 2015)

O maior percentual de respostas recaiu sobre a necessidade de cumprimento dos prazos estabelecidos pelo empregador, ou seja 30,5%, todavia se forem somadas as respostas que representam a necessidade de aumento da renda (somando as respostas “ganhar dinheiro” com “aumentar a comissão” e “ganância”) o percentual obtido será 33,4%. Observa-se que, nas respostas dadas de forma livre os motoristas citaram o vício como motivo para o consumo de rebite em 5,4% dos casos. Porém, o que deu origem ao vício?

É comum na fala dos motoristas o termo “rebite” para descrever qualquer tipo de substância que proporcione um estado de alerta, que, supostamente<sup>10</sup>, os mantenham por

10 A anfetamina (beta-fenilisopropilamina racêmica) tem ações estimulantes poderosas sobre o SNC, bem como ação adrenérgica periférica no SNC. A benzedrina é o derivado racêmico, utilizado em geral sob a forma de sulfato.

Sua administração se dá por via oral ou parenteral e em geral são dilatadora dos brônquios, estimulantes respiratórios e analépticos. Deprimem o apetite e aumentam a atividade psicomotora.

Seus efeitos são mais nítidos sobre os indivíduos cansados. Produzem dependência psíquica e em certos casos, física, os quais dependem do estado mental e da personalidade do usuário.

A realização de trabalhos físicos pode ser melhorada pelo uso de anfetamínicos, porém, estes efeitos não são invariáveis e podem ser invertidos por dose excessiva ou uso repetido. Os efeitos antifadiga das anfetaminas podem ser seguidos de fadiga pronunciada e freqüentemente de depressão, além de reações variáveis.

[...]

No submundo das drogas é conhecida por “bolinha”, termo genérico que se refere também a toda família das anfetaminas, da qual a metedrina é um componente e por seu aspecto cristalino é conhecida como “cristal”. Também é conhecida (anfetamina e seus compostos) por “co-piloto”, pois o seu uso prolongado por motoristas, é fonte de grande número de acidentes, pois os que escapam com vida contam, após o acidente, que largaram o volante de seu veículo por estarem certos de que havia alguém dirigindo em seu lugar.

O Dr. Philip Connel em seu livro “Amphetamine Psychosis”

muito mais tempo na condução do caminhão.

Tabela 3.2 – Substâncias químicas utilizadas pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

E07. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)	Frequência	Percentual
Rebite	208	87,8
Branco	14	5,9
Rebite;Cocaína	3	1,3
Cocaína	3	1,3
Desobesi	2	0,8
Rebite;Maconha	1	0,4
Rebite;Drogas	1	0,4
Rebite;Desobesi	1	0,4
Energéticos;Pó de guaraná	1	0,4
Comprimido azul	1	0,4
Comprimido	1	0,4
Café	1	0,4
Total	237	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.129)

Tanto que, é possível observar por meio da tabela 3.2, constante na pesquisa realizada no município de Ponta Grossa, um percentual de 87,8% para o “rebite” como a substância mais utilizada pelos motoristas empregados. Essa constatação deu origem ao detalhamento constante na tabela 3.3 a seguir.

..... diz que os sintomas de loucura provocados por doses repetidas, são de início uma psicose paranoica com mania de perseguição, alucinações auditivas e visuais, em condição de clara consciência, indistinguível da esquizofrenia aguda ou crônica. Na depressão física e mental, resultado de largas doses, o suicídio é comum” (sic). (BRITO FILHO, 1988, p.501-502).

**Tabela 3.3 – Substâncias citadas como “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga no município de Ponta Grossa – 2013 – que informaram que já haviam utilizado algum tipo de substância psicoativa.**

E022 Você sabe citar alguns tipos de substâncias que estão sendo utilizadas como “rebite”	Frequência	Percentual
Cocaína	115	48,5
Branco	22	9,3
Desobesi	19	8,0
Não sei	18	7,6
Cocaína, Crack, Maconha	17	7,2
Drogas	10	4,2
Cocaína, Drogas	3	1,3
Desobesi, Dualid	3	1,3
Desobesi, Dualid, Lipomax	3	1,3
Desobesi, Palmeirinha etc	3	1,3
Pó de guaraná	3	1,3
Nobese, Inibex, Lipomax	2	0,8
Rebite	2	0,8
Cocaína, Crack, Bebida	2	0,8
Desobesi, Lipomax, Nobese	2	0,8
Reavitam	1	0,4
Pramil	1	0,4
Pedra rebite do Paraguai	1	0,4
Crack	1	0,4
Desobesi e outros	1	0,4
Maconha	1	0,4
Medicamento para emagrecer	1	0,4
Manipulado	1	0,4
Azul	1	0,4
Maconha, Drogas	1	0,4
Dualid	1	0,4
Lipomax e outros medicamentos para emagrecer	1	0,4
Desconhecido	1	0,4
Total	237	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.131)

Os motoristas que alegaram ter consumido “rebite”, informaram ter utilizado as substâncias anteriormente descritas, sendo que 70,3% responderam que o motivo que os levou a fazer uso de tais substâncias foi para mantê-los acordados por um período de tempo maior e 12,7% responderam porque estavam sentindo-se cansados.

E, finalmente, para elucidar qual a sensação que os chamados “rebites” provocam quando são utilizados pelos motoristas em suas jornadas de trabalho, resta apresentar os sintomas relatados pelos entrevistados em Ponta Grossa em 2013, constante na tabela a seguir:

**Tabela 3.4 – Sintomas pelo uso de “rebite” informados pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

E14. Sabe informar quais os sintomas uma pessoa sente ao usar “rebite”?	Frequência	Percentual
Alteração Física/Humor	160	34,0
Nenhum, só fica esperto	118	25,1
Alucinação	46	9,8
Olhos vermelhos/arregalados	31	6,6
Acelera o coração	31	6,6
Dor de cabeça, depois que o efeito passa	23	4,9
Fica alegre	22	4,7
Sente como se estivesse no piloto automático	20	4,2
Outros	11	2,3
Não sei	5	1,1
Vida curta	2	0,4
Perde o apetite	2	0,4
Total	471	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013. (DONIAK, 2014, p.133)



Mais do que a descrição lacônica das respostas obtidas nas entrevistas em Ponta Grossa, relatos obtidos por meio da pesquisa realizada por Luna Gonçalves da Silva (2011), na área de saúde pública, que utilizou o método de Análise Coletiva de Trabalho (ACT<sup>11</sup>) e, que traz as falas de motoristas a respeito das reações vivenciadas pela utilização de tais substâncias, dão a dimensão do que causam aos usuários. Representamos tal reação constante nessa pesquisa, que é por demais abrangente e elucidativa, com a fala a seguir:

*“Ele dá uma tremura (...)”  
 “Seca a boca. Precisa muita água.”  
 “Você não pisca, você fica aceso.”  
 “O rebite é assim, vamos supor, você tá cansado, você não tem controle do caminhão. Parece que o caminhão puxa pra direita, pra esquerda, você não tem controle nenhum quando você tá com sono e cansado. (...) Às vezes eu tomava dois. (...) Mas geralmente os cara não faz isso porque tá todo mundo no posto, né? Quando tem movimento. Aí, o que o nego faz? Escondido, joga direto na boca, e chega e põe uma Coca por cima. (...) Dá um meia hora e você percebe. Talvez nem chega meia hora, uns quinze minutos você já percebe a droga fazendo efeito. Você tá dirigindo assim, ‘ó’, o cansaço, o sono, passa. Você fica normal, você não pisca, você fica olhado para estrada. Aí você percebe que o sono quer vim e a droga vai e faz o efeito. Você percebe uma acelerada. É impressionante! Só que no outro dia, o seu estômago tá um*

*bagaço.” (SILVA, L. G.; 2011, p.125).*

Observa-se no relato transcrito do motorista usuário da substância psicoativa a semelhança com o que a farmacologia descreve como “copiloto” (ver nota de rodapé nº 10), indicando que esses indivíduos correm riscos em demasia, assim como, colocam os demais usuários de vias rodoviárias em risco.

Além da questão individual, a obrigatoriedade da submissão pelos motoristas profissionais aos exames toxicológicos é também uma questão de saúde e segurança pública, pois tenta retirar das rodovias do país motoristas que não respeitam a sua própria integridade física, muito menos se preocupam com a integridade dos demais usuários das rodovias.

Fato é que o retrocesso trazido pela Lei n. 13.103/2015 no tocante às jornadas de trabalho, permitindo excesso de até 4 horas extras diárias<sup>12</sup>, que somadas à jornada normal de 8 horas totalizando 12 horas diárias de trabalho, também colabora com o consumo dessas substâncias. Tema esse que deve ser visto com maior desvelo.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscou-se nos primeiros tópicos da presente análise demonstrar que a introdução do exame toxicológico para uma determinada classe profissional se faz necessário,

11 Nesse estudo, foi utilizado o método de Análise Coletiva de Trabalho (ACT). De acordo com FERREIRA (1993), a Análise Coletiva de Trabalho é um método e, ao mesmo tempo, um conjunto de conhecimentos. (SILVA, 2011, p.44)

12 Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. (BRASIL, 2015)

primeiramente para incolumidade física desses trabalhadores, e o Princípio da Igualdade utilizado respaldar sua rejeição<sup>13</sup> deve ser relativizado, pois, conforme afirma Alexandre de Moraes (2010, p.114):

Dessa forma, o que é vedado são as diferenciações arbitrárias, as discriminações absurdas, pois o tratamento desigual dos casos desiguais, à medida que se desiguam, é **exigência** (grifou-se) do próprio conceito de Justiça, pois o que realmente protege são certas finalidades, somente se tendo por lesado o princípio constitucional quando o elemento discriminador não se encontra a serviço de uma finalidade acolhida pelo direito, sem que esqueçamos, porém, como ressaltado por Fábio Konder Comparato, que as chamadas liberdades materiais têm por objetivo a igualdade de condições sociais, meta a ser alcançada não só por meio de leis, mas também pela aplicação de políticas ou programas de ação estatal.

E ainda, se busca resguardar o direito à segurança de toda coletividade de usuários das

rodovias que sobrepõe a qualquer interesse individual, pois, ao transitarem nas rodovias brasileiras, sob efeito de substâncias psicoativas, os motoristas profissionais estão colocando em risco a sua vida e segurança, e também dos demais transeuntes. Esses profissionais devem ser destinatários de políticas e programas de ação estatal que lhes garantam dignidade profissional e de vida.

Propor medidas que lhes preservem tais garantias pode parecer, a princípio invasivo, mas na realidade é preventivo, para que no futuro possam disfrutar de saúde plena e livrá-los da possibilidade de enfrentar um vício que poderá torná-los dependentes de forma irreversível. “Sendo assim, sobreleva a importância de se refrear imediatamente o excesso de jornada, bem como de submeter a tratamento e recuperação essa legião de motoristas que foram lançados ao vício pela lógica até então implementada no segmento.” (SOUZA, REIS, MORAES; 2013, p.31).

“Nas diversas fontes pesquisadas que tratavam da saúde do motorista profissional deparou-se com várias abordagens sobre os problemas de saúde que esses profissionais estão expostos, tanto da saúde física quanto da mental.” (DONIAK, 2014, p.109).

O Princípio da Impessoalidade<sup>14</sup> também utilizados como razão para pedido de

13 Ora, não tão somente inserta no art. 37 da Carta Magna, o princípio em questão tem seu estrado, no art. 5º do texto constitucional, onde se decota que “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza”. Guarda assim, vinculação direta com os princípios tanto da ISONOMIA quanto da IGUALDADE. (BRASIL, ADI 5532, 2015)

14 Desse modo, estabelecer tão somente a esses profissionais o referido tratamento dissociado, submetendo-os REPETIDAMENTE aos ditos exames, ressalte-se no condão de averiguar, porventura, a existência ou não de um passado toxicológico, decotando assim imotivadamente dos trâmites adotadas com quaisquer outros profissionais, transborda o bom senso, e manifestamente **viola o caput do art. 5º da Constituição da República, e por conseguinte o Princípio da IMPESSOALIDADE.** (BRASIL, ADIn. 5322, 2015)

suspensão da eficácia das Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 pela CNTTT, no tocante à submissão dos motoristas profissionais empregados aos exames toxicológicos, também não pode encontrar guarida, pois tal princípio tem por finalidade a proteção desses profissionais e não a sua punição, e não haverá punição se não houver prática ilícita. Ademais, a exigência legal não é privativa dessa classe profissional como abordado anteriormente, pois outras categorias de trabalhadores também são obrigadas a tais exames. Justo, sim, é a defesa pelo retorno às jornadas prescritas na Lei n. 12.619/2012, revogadas pela nova Lei n. 13.103/2015, impedindo-se o labor em jornadas diárias de 12 horas de trabalho, por abusivas e que servem de estímulo ao consumo de substâncias psicoativas.

A apresentação do Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil também se presta a enfatizar a inexistência de tratamento desigual para com os motoristas profissionais.

Assim, não há tratamento diferenciado para a classe dos motoristas profissionais na exigência de submissão ao exame toxicológico, mas a necessidade desses exames decorre da responsabilidade social que a atividade exige desses profissionais, em face de seu ambiente de trabalho – rodovias – ser um ambiente compartilhado com todos os usuários não profissionais.

Há que se estabelecer programas e acompanhamento de saúde desses profissionais, pois o objetivo da lei é proteger a saúde e integridade desses trabalhadores.

Os números apontados na pesquisa de campo realizada em 2013 no município

de Ponta Grossa são significativos e refletem a realidade dos motoristas profissionais e não raro, acidentes de trânsito envolvendo motoristas de caminhão têm como causa a utilização de substâncias psicoativas.

Ciente que as razões aqui apontadas servem apenas para principiar uma discussão saudável e construtiva que o tema exige e, que não pode ser desassociado das demais alterações trazidas pela Lei n. 13.103/2015, espera-se que os resultados encontrados na pesquisa realizada em Ponta Grossa, que refletem o grave problema de risco à saúde dos motoristas empregados que ocasiona dependência química e propicia um retrato do que ocorre em todo o Brasil, sejam considerados na avaliação do que será melhor, tanto para a dignidade dos motoristas profissionais empregados no transporte de cargas, quanto para segurança dos transeuntes das rodovias brasileiras.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. IS 120-002 de 04 de abril de 2012. Orientações gerais para a implantação dos programas de prevenção do uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 05 de abr. 2012. Disponível em: <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IS120-002A.PDF>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 120. Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil (Redação dada pela Resolução nº 326, de 10 de junho de 2014). Disponível em: <<http://pergamum.anac.gov.br/>

arquivos/RBAC120EMD02.PDF>. Acesso em: 22 jul. 2015.

BRASIL. Constituição 1988. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 15 jul. 2015.

BRASIL. Lei n. 5.452 de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 01 de mai. 1943. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: 29 jan. 2014.

BRASIL. Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 28 de set. 2005. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm)> Acesso em: 20 jul. 2015

BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012. 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, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 02 de mai. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm)> Acesso em: 15 jul. 2015

BRASIL. Lei n. 13.103, de 02 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, 03 de mar. 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm)> Acesso em: 17 jul. 2015.

BRASIL. Ministério de Trabalho e Emprego. **RAISEstabelecimentos**. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>>. Acesso em: 03 ago. 2015.

BRASIL. Superior Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2.076-5 Acre. Brasília, 15 agosto 2002. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=375324>> Acesso em: 25 jul. 2015.

BRASIL. Superior Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5322. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; Brasília, 20 maio 2015. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/peticaoInicial/verPeticaoInicial.asp?base=ADIN&s1=CNTTT&processo=5322>> Acesso em: 10 jul. 2015.

BRITO FILHO, Dilermando. **Toxicologia humana**

**geral**. 2. ed. Rio de Janeiro e São Paulo: Livraria Atheneu, 1988.

**Declaração universal dos direitos humanos (1948)**. In: Coletânea de direito internacional: constituição federal; MAZZUOLI, Valerio de Oliveira (org.). 7 ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Revistas dos Tribunais, 2009.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza. **A regulamentação da profissão de motoristas: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga em Ponta Grossa**. 2014. 167 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas – Área de Concentração: Cidadania e Políticas Públicas) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2014.

MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil interpretada: e legislação constitucional**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007. cap. I e cap. VII.

SILVA, Luna Gonçalves. **O trabalho dos motoristas de Caminhão: a relação entre a atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública) – Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 2011.

SOUZA, Adriana Augusta de Moura; REIS, José Pedro dos; MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Operação jornada legal: diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro**. Disponível em: <[http://www.trt7.jus.br/trabalhoseguro/arquivos/files/acervo/ebooks/Ministerio\\_Publico\\_do\\_Trabalho\\_-\\_Relatorio\\_Operacao\\_Jornada\\_Legal.pdf](http://www.trt7.jus.br/trabalhoseguro/arquivos/files/acervo/ebooks/Ministerio_Publico_do_Trabalho_-_Relatorio_Operacao_Jornada_Legal.pdf)>. Acesso em: 13 ago. 2015.