No entanto, as regras relacionadas ao exame toxicológico nos contratos de emprego, introduzidas à CLT, nos parágrafos 6º e 7º, do art. 168 da CLT e no inciso VII do art. 235- B, criaram discussões jurídicas entre as empresas e seus motoristas, não coadunando com a função de pacificação social que se esperava da lei. De acordo com o que o nobre doutrinador e professor Humberto Ávila explicita:

(...) As regras desempenham funções importantes numa sociedade complexa e plural, que são as de estabilizar conflitos morais e reduzir a incerteza e a arbitrariedade decorrente de sua inexistência ou desconsideração. As regras, em outras palavras, servem de instrumento de justiça geral, pela uniformidade de tratamento e estabilidade das decisões que ajudam a produzir. (...)

O Parágrafo 7º do art. 168 da CLT determina a realização de exame específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção. Tal exigência inserida no contrato de trabalho apenas gera conflitos morais e aumenta a incerteza e as chances de cometimento de arbitrariedade, quando não determina também no seu texto os procedimentos que o empregador deverá utilizar, quando do resultado positivo nesses exames, seja quando realizado previamente a admissão ou quando do momento do desligamento.

E é consabido que a realização do exame vai gerar no candidato ao emprego ou ao empregado desligado sentimento de discriminação e afronta ao seu direito de intimidade, o que ofende o direito à reserva da intimidade, assim como ao da vida privada da pessoa, garantido pelo artigo 5º, inciso X, da Constituição Federal.

O problema da toxicodependência é um problema de saúde pública, que não deve ser enfrentado sozinho pelo Setor do Transporte, sem nem ao menos diretrizes traçadas pelo Governo.

Cabe sim, ao Setor do Transporte, comprometer-se com a prevenção e orientação de seus motoristas, quanto aos riscos provenientes do consumo de álcool e drogas no exercício de sua profissão, como forma de enfrentamento da toxicodependência de seus empregados, possibilidade que restará garantida pela nova redação do inciso VII, do artigo 235- B.

A eficiência esperada da regra legal está afastada dos parágrafos 6º e 7º do art. 168 e do inciso VII, do art. 235-B, da CLT, razão pela qual se pretende a exclusão dos parágrafos 6º e 7º e a alteração no texto do art. 235-B.

A exigência do exame toxicológico no contrato de trabalho, que, como regra, deveria servir de instrumento de justiça geral, acabará por desencadear desemprego e súbita falta de motoristas de ônibus e caminhões, em razão da falta de interesse desses profissionais em cumprir com a determinação, bem como, oneração às empresas no momento da contratação, haja vista o elevado custo para a realização dos exames, em torno de R\$300,00 (trezentos reais), mais o mesmo valor, se necessária a contraprova.

Refere-se que o regramento não trouxe para a sociedade a esperada uniformidade de tratamento. Os exames toxicológicos previstos na CLT deixam de fora a exigibilidade de outras empresas que se utilizam da mão de obra de motoristas profissionais, que não sejam de caminhão ou de ônibus, tampouco contempla os motoristas autônomos, que exercem a mesma atividade e estão em mesmo número nas estradas.

Os motoristas autônomos deverão apenas submeter-se ao exame toxicológico previsto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, sendo certo que as alterações propostas na legislação, no que tange à exclusão da exigência contida da CLT, garantiriam a isonomia entre os profissionais, assegurando a igualdade de direitos e deveres entre eles, sem qualquer distinção.

As leis devem gerar decisões que ajudem a produzir estabilidade social e, considerando a omissão de regramento específico de como o empregador deverá proceder em caso de resultados positivos nos exames, acabará por aumentar o número de demandas trabalhistas nesse sentido, cabendo ao judiciário dizer o direito. O que por si só, cabe referir, já aumentará o custo do Estado.

O custo do Estado também acabará se elevando em face do conseqüente aumento do desemprego e do número de motoristas que serão encaminhados para benefício previdenciário, quando comprovada a dependência química.

Se os custos não recaírem para o Estado, em razão do acionamento da Previdência Social, acabará recaindo sobre a empresa, que terá que arcar com o custo de um empregado inativo, que, muito embora não

tenha se comprovado a doença, restará impedido do exercício da função de motorista.

Não podemos excluir a possibilidade de resultados positivos em exames, provenientes de ação voluntária do empregado, para adquirir benefícios previdenciários, estabilidade ou outro benefício trabalhista decorrente da referida legislação.

Sem dúvida nenhuma, a utilização do exame toxicológico na relação de trabalho, seja qual for o sentido das decisões que as normas produzam, acabará aumentando os custos, sem atingir seus objetivos primordiais: de controle da drogadição e de diminuição de acidentes.

Para o controle da drogadição na atividade de motorista de carga e de passageiro basta a exigência legal também trazida pela Lei n.º 13.103/2015, que implementou o exame toxicológico no Código de Trânsito Brasileiro para a habilitação e renovação da carteira de motorista categorias C, D e E.

Por conseguinte, a diminuição de acidentes, comprovadamente, se dá por meio da fiscalização efetiva dos motoristas na direção do veículo pela autoridade de trânsito, nas vias e estradas, com a imposição de pesadas penalidades.

A alteração legislativa, da maneira proposta, garante a manutenção da realização dos exames toxicológicos no momento da habilitação do condutor, pois não exclui a previsão no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, como meio de detecção de drogas, atingindo seu objetivo de identificação da dependência.

E, por sua vez, a reforma proposta no texto da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, no art. 235-B, VII, possibilitará o controle e a prevenção, por meio de programas de prevenção ao uso de drogas e de bebida alcoólica, instituídos pelo empregador, nos moldes do anteriormente previsto pela Lei n.º 12.619/2012, precursora da Lei n.º 13.103/2015.

A atual legislação não prevê o álcool dentre as substâncias químicas a serem detectadas pelo exame toxicológico.

É consabido que a diminuição da acidentalidade se dará pela fiscalização da utilização de drogas e álcool imediatamente antes ou durante o exercício da função de motorista, quando na direção de um ônibus ou de um

caminhão. Sendo certo que o teste da forma proposta não tem como aferir se o motorista utilizou drogas e/ou álcool enquanto dirigia.

No que tange a diminuição da accidentalidade, refere-se que não foi atingida a efetividade pretendida, pois é notório que para esse intuito, convém a análise do consumo de drogas e álcool e das capacidades cognitivas do motorista quando do exercício de suas funções laborativas, no momento em que está na direção de um ônibus ou de um caminhão.

Por fim, aduz-se que houve manifestações nesse sentido pela Abramet – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, a Anamt – Associação Nacional de Medicina do Trabalho, a Sociedade Brasileira de Toxicologia – SBTox, e o CFM - Conselho Federal de Medicina, bem como pelo próprio Ministério da Saúde, que emitiu manifestação pública questionando a efetividade da medida, fundando sua posição na Nota Técnica 21/2013, argumentando que “a causa de acidentes é o uso durante a condução de veículos, e que o exame de larga janela, como é chamado o que detecta em longos períodos anteriores à sua realização, não flagra o uso somente no momento da condução e sim em outros momentos o que não é crime.”

Tal medida torna-se necessária, para aprimorar a lei dos caminhoneiros, estamos certos de contar com o apoio de nossos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 2016.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN

PP/RS