

Informativo DIVEX/Diretoria Técnica

Divisão de Exames Teóricos e Práticos

Volume 02 – Número 05

06 de Maio de 2016



EXAME TOXICOLÓGICO EM SERVIÇOS DE HABILITAÇÃO DE CONDUTORES

Paulo Afonso Santos Fº

Analista – Psicólogo

DETRAN/RS

Desde 02 de março deste ano todo motorista que pretende se habilitar ou renovar a habilitação para as categorias C, D ou E deve se submeter ao exame toxicológico de larga janela de detecção – ao qual vou me referir doravante como *ET*. Para quem não está acompanhando de perto o assunto, explico como funciona: o motorista deve ir a um posto de coleta dos laboratórios credenciados pelo DENATRAN, doar amostras de seus cabelos ou pelos para análise, e após receber o resultado do ET deve levar o laudo para avaliação do médico perito examinador de trânsito. O laboratório que realizou o ET deve registrar o resultado do exame em um *site* disponibilizado pelo DENATRAN, e o médico perito deve fazer o mesmo, no sistema do DETRAN, com base no laudo apresentado pelo candidato. Sem o registro das informações do ET o DENATRAN não autoriza o cadastro do exame médico na base nacional de condutores, ficando impedido o prosseguimento do serviço de habilitação e, conseqüentemente, a emissão da CNH.

A vinda do ET para o Brasil foi anunciada oficialmente através da Resolução CONTRAN nº 460, de 2013, que contemplava em seu anexo os procedimentos atinentes à realização do exame do fio do cabelo. Após ter sido alvejada por críticas de entidades técnicas como a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – ABRAMET e a Sociedade Brasileira de Toxicologia – SBTOX, o CONTRAN decidiu substituí-la pela Resolução nº 517/2015, e posteriormente desistiu de normatizar tecnicamente o procedimento, passando a incluir, como anexo da normativa atual – a Resolução nº 583/2016 – uma Portaria do Ministério do Trabalho e da Previdência Social - MTPS, que explica como o ET deve ser feito. Durante os ensaios do CONTRAN foi publicada a Lei 13.103/2015, que enxertou o artigo 148-A no CTB, reificando o ET como etapa dos serviços de habilitação para as categorias C, D e E.

O ET reduzirá o número de acidentes fatais no trânsito?

Objeto de calorosos debates, a medida divide opiniões, rivalizando aqueles que acreditam que o ET trará mais segurança para os motoristas, contra os que questionam sua eficácia e sua relação com a segurança no trânsito. É sabido que o trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo, e que uma porção significativa dos acidentes com vítimas fatais tem participação de veículos de grande porte. Sabe-se também que muitos motoristas profissionais, pressionados por empregadores e clientes, fazem uso de anfetaminas – os chamados

Divisão de Exames Teóricos e Práticos do DETRAN/RS

Rua Voluntários da Pátria, 1358 – 6º andar

Porto Alegre | Rio Grande do Sul

“rebites” – para manter a vigília prolongada por mais tempo, de modo a percorrer mais quilômetros antes de parar para descansar. Entretanto, incluir o ET no processo de habilitação de condutores é atitude inédita – já que não existe, no mundo, iniciativa semelhante – e não encontra comprovação científica de eficácia no combate à violência no trânsito. Assim, ao implantar a exigência do ET, o Brasil faz uma grande aposta, bancada pelos motoristas que são obrigados a pagar caro pelo exame se quiserem obter ou renovar as categorias profissionais. Existe, inclusive, a intenção de ampliar o experimento para todas as categorias da CNH: é o que propõe o deputado Aguinaldo Ribeiro, através do Projeto de Lei nº 2.823/2011, que está na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a qual possui, como Vice-Presidente, o próprio autor do PL.

Apesar dos argumentos apresentados pelos que são favoráveis ao ET, até o momento sua relação com a segurança no trânsito é apenas hipotética – já que o exame não tem condições de avaliar se o motorista dirige sob o efeito de drogas. Para isto já existe uma ferramenta – o chamado “drogômetro” – que está em uso em diversos países, como os Estados Unidos e a Austrália, e passa por testes aqui no Rio Grande do Sul. O ET é capaz apenas de avaliar se o cidadão fez uso de determinadas drogas nos últimos 90 dias – ou mais tempo, já que a janela mínima é de três meses mas o laboratório pode considerar janelas maiores – e, no formato especificado na Portaria nº 116/2015 do MTPS, não informa a quantidade e a frequência do uso destas drogas – não servindo para diferenciar quem é usuário de quem é dependente de drogas. Além disto, entre as substâncias testadas pelo ET não está o álcool – considerada, entre todas as drogas, a mais nociva no ambiente do trânsito.

O ET serviria como uma medida de combate ao uso ilícito de drogas?

Se não há evidências de que o ET contribuirá para a prevenção de acidentes, poderíamos então supor que serviria como uma medida de combate ao uso de drogas por parte de alguns brasileiros – especificamente os motoristas profissionais de veículos de grande porte.

Para testarmos esta hipótese, teríamos que verificar se o ET encontra guarida na Lei nº 11.343/2006, que institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – SISNAD. Em suma, a lei prevê o desenvolvimento de atividades (1) de prevenção do uso indevido de drogas e (2) de atenção e de reinserção social de usuários ou dependentes de drogas, através da adoção de conceitos objetivos e de fundamentação científica, evitando-se preconceitos e a estigmatização das pessoas.

As estratégias de reinserção devem ser diferentes para os usuários, os dependentes de drogas e os respectivos familiares, devendo ser consideradas as peculiaridades socioculturais. Tais atividades se aplicariam, portanto, aos motoristas que se tornaram usuários ou dependentes de anfetaminas ou outro tipo de droga.

Entretanto, como vimos, o ET, nos moldes estabelecidos, não quantifica o uso, não avalia a frequência, e não especifica quando a droga foi utilizada. Desta forma, são tratados da mesma maneira os que consumiram apenas uma vez, os usuários e os dependentes de drogas. Ademais, o ET é procedimento excludente – já que o resultado positivo no exame implica na suspensão do direito de dirigir por 90 dias –, o que vai na contracorrente da proposta de reinserção social das políticas públicas sobre drogas, podendo implicar, inclusive, na demissão de motoristas.

Devemos considerar também que o uso de substâncias capazes de alterar o estado da consciência é hábito antigo, e há séculos é debatido nos campos das ciências humanas, jurídicas, e da saúde. Há milhares de anos as sociedades humanas fazem uso de psicotrópicos para fins recreativos, religiosos e medicinais. Como a

alteração no juízo crítico pode comprometer a saúde e a capacidade da pessoa de conviver pacificamente com os outros, as sociedades, através de códigos, disciplinam o uso destas substâncias, elegendo algumas como lícitas e outras como proibidas. A análise sobre o uso de drogas merece, portanto, um olhar multidisciplinar; nesta linha, a composição do Conselho Nacional Antidrogas – CONAD, conforme o Decreto nº 5.912/2006, a quem compete exercer orientação normativa sobre as atividades previstas para o SISNAD, contempla profissionais da área da medicina, psicologia, antropologia, direito, assistência social, enfermagem, educação e artes, entre outros. Parece, portanto, que se o ET fosse uma medida de combate ao uso de drogas, deveria passar pelo crivo do CONAD e ser especificado por resolução deste Conselho.

Então qual o fundamento para a exigência do ET?

Permanecem em aberto muitos questionamentos técnicos a respeito da exigência do ET para motoristas. Entretanto, uma afirmação é possível fazer, sem risco de errar: o ET custa caro e não possui relação cientificamente comprovada com a segurança no trânsito.

Referências:

SOCIEDADE BRASILEIRA DE TOXICOLOGIA - SBTOX. **Manifesto da Sociedade Brasileira de Toxicologia sobre a Resolução CONTRAN nº 460/2013.** Disponível em:

< http://www.abramet.com.br/files/manifesto_sbtox_res_460.pdf>. Acesso em: 02 de maio de 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO – ABRAMET. **Parecer da ABRAMET sobre a Resolução CONTRAN nº460.** Disponível em:

< http://www.abramet.com.br/conteudos/noticias/parecer_abramet_resolucao_460/>. Acesso em: 02 de maio de 2016. SZINVELSKI, Ildo Mário. O drogômetro, o médico perito e o exame toxicológico. **Jornal Piratini**, 2015. Disponível em:

<http://www.rs.gov.br/conteudo/229653/o-drogometro-o-medico-perito-e-o-exame-toxicologico-por-ildo-mario-szinvelski>>. Acesso em: 02 de maio de 2016

ALVES JÚNIOR, Dirceu Rodrigues. Exame Toxicológico: excesso ou realidade. **Perkons**: notícias/ opinião, 04 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.perkons.com/pt/noticia/1692/exame-toxicologico-excesso-ou-realidade>>. Acesso em: 02 de maio de 2016.

Orientação sobre Narração das Faltas Durante a Prova

Conforme **Manual de Exames (2015)** item 6.10.8 e 6.10.9, o Examinador deverá conduzir o candidato ao local de término do exame, de forma discreta, tão logo o mesmo tenha cometido falta eliminatória ou tenha atingido mais de 3 pontos por faltas cometidas, sem mencionar a reprovação, que deverá ser informada somente após a chegada no local das balizas, fora do veículo e na presença do representante do CFC. As eventuais faltas cometidas após a reprovação também deverão ser registradas.



Fonte:
noticias.universia.com.br

Desta forma, salienta-se que o Examinador poderá alertar o candidato da falta que gerou a sua reprovação de forma cordial e didática, durante a realização do percurso. As demais faltas cometidas no retorno deverão ser registradas, mas o Examinador não deve alertar todas as faltas cometidas a partir da reprovação, ou seja, deve se abster

de comentários, visto que a cada falta cometida pelo candidato e narrada pelo Examinador fará com que o candidato venha a aumentar seu grau de ansiedade, podendo diminuir a sua atenção na condução do veículo e gerar uma situação de insegurança e risco.

Solicitação de Passagem

De acordo com o **Manual Brasileiro de Fiscalização do Trânsito (2014)** que especifica a fiscalização das infrações que constam no Código de Trânsito Brasileiro (1997), observamos as definições em relação ao artigo 198: Veículo que, transitando na(s) faixa(s) da esquerda, em local com duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, não se deslocar para a(s) faixa(s) da direita, quando receber a indicação de outro veículo que tem a intenção de passá-lo. Salienta-se que para indicar ao veículo que segue à frente a intenção de passá-lo, **o condutor deverá acionar a luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo.** Fora das áreas urbanas, é permitido o uso de buzina, desde que em toque breve.

Desta forma **se o veículo que tem a intenção de ultrapassá-lo não demonstrar através do uso de luz baixa e alta intermitente, não se caracteriza a cobrança da falta 211, artigo 198 do CTB.**

Ainda, deve-se observar o artigo 219 do CTB: Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, **salvo se estiver na faixa da direita.**

Sequência das marchas no desenvolvimento e redução da velocidade do veículo

Relembramos que as trocas de marchas no veículo para desenvolvimento de velocidade (“subir de marcha”) deverão ocorrer de forma sequencial, adaptando-se a velocidade do veículo à marcha engrenada. Caso contrário, o candidato deverá ser pontuado a **falta de código 210 – engrenar ou utilizar as marchas de maneira incorreta, durante o percurso.**

Já na redução de marchas, seja no terreno plano ou no aclive, não há essa necessidade, desde que não ocorram trancos no veículo e que seja resguardada a segurança na condução.



Fonte:
impactocentroautomotivo.com.br

Medição do estacionamento entre meio-fio e veículo

A medição da distância do veículo em relação ao meio-fio é aferida através dos pares de balizas e de marcações no pavimento, que são colocadas na via com a devida medição antes do início dos exames, de modo a possibilitar a aferição da distância durante a aplicação dos mesmos.

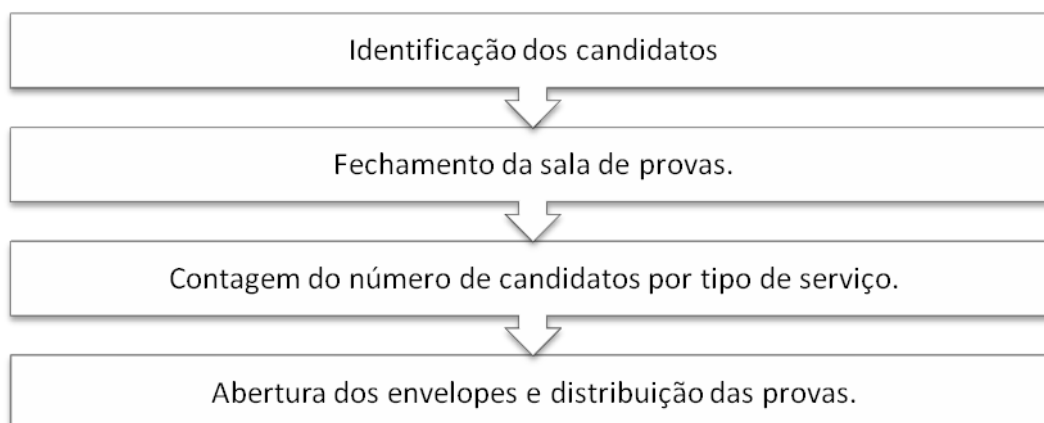
Caso o candidato ultrapasse tal marcação, deverá ser pontuado na **falta 108**, cometer qualquer infração de natureza leve. Neste caso, especificar a infração cometida no CTB (1997), artigo 181 – Estacionar o veículo: II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro ou III – afastado da guia de calçada (meio-fio) a mais de um metro. A especificação pode ser realizada logo acima do registro da falta 108 ou no verso do formulário de provas.

Exames Teórico-Técnicos Impresso: identificação de candidatos e distribuição dos cadernos de prova

A identificação dos candidatos deve iniciar no horário previsto na agenda. Encerrada essa etapa, o Examinador de Trânsito deve fechar a porta da sala de provas para início do exame. Apenas candidatos aptos a realizar o exame poderão permanecer na sala a partir desse momento, não sendo permitida a entrada de terceiros,

incluindo candidatos atrasados. O Examinador de Trânsito deve contar o número de candidatos por tipo de serviço, a fim de abrir apenas o número necessário de envelopes.

Somente após a realização das etapas anteriores é que deve ocorrer a abertura dos envelopes e distribuição dos cadernos de provas.



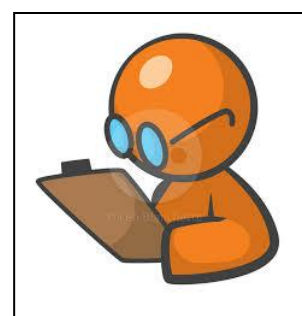
Horário de Trabalho dos Examinadores

O horário de trabalho dos Examinadores de Trânsito é das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min, estando as agendas de exames previstas rigorosamente dentro desses parâmetros, de forma a garantir os horários de início e término dos trabalhos, bem como o intervalo interjornada de 1h30min para repouso e alimentação. Eventuais trocas de horários de exames entre turnos de trabalho, decorrentes de dificuldades no atendimento da agenda, deverão ser autorizadas pela Coordenadoria de Apoio Operacional, com posterior liberação, pela Coordenadoria de Exames Práticos, da emissão de etiquetas por parte do CFC.

Casos excepcionais em relação ao cumprimento das agendas de exames teóricos e práticos deverão ser informados para a Divisão de Exames para autorização.

A importância da Supervisão

O processo de supervisão dos exames teóricos e práticos foi criado com o objetivo de aproximar a comunicação entre a Autarquia, os Examinadores e os Centros de Formação de Condutores, visando garantir a qualidade, a segurança e o bom andamento dos exames e dos serviços prestados pelo DETRAN/RS. **Neste sentido, a presença dos Supervisores-Examinadores não visa dificultar os exames para quaisquer candidatos.** As supervisões consistem em um processo guiado por demandas específicas, bem como por um acompanhamento sistemático e aleatório, motivo pelo qual **cabe ao Supervisor deliberar pelas provas a serem acompanhadas, sem a interferência dos profissionais do CFC ou dos Examinadores de Trânsito.** A partir desta prática, é possível reforçar os procedimentos e orientações de forma a eliminar divergências nas avaliações dos Examinadores, bem como dúvidas e procedimentos dos CFCs.



Fonte:
www.clipartpanda.com

Dúvida: Qual a falta caso o candidato realize a baliza com luz alta ligada?

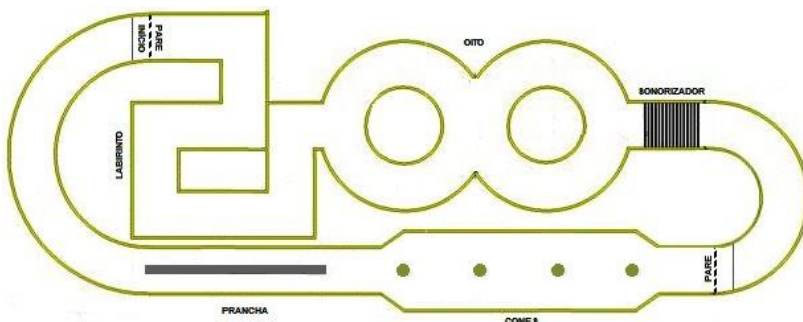
Segundo artigo 40 – II do CTB (1997) – O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo. Lembramos que o

CTB considera uma infração fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública (artigo 224). No caso da realização do exame prático, entende-se que o candidato que realizar a etapa de balizas com farol alto deverá ser pontuado com a falta de código 105 (Utilizar ou interpretar incorretamente os instrumentos do painel do veículo), uma vez que deve perceber e saber interpretar a indicação luminosa no painel do veículo.

Dúvida: Categoria A – sinalização no labirinto

Conforme disposto no Manual de Exames(2015), o candidato deverá sinalizar: para a direita (parado ou depois de movimentar o veículo) antes de passar do primeiro para o terceiro segmento do "labirinto";

Sendo assim, o candidato não será pontuado se movimentar a motocicleta sem estar com o sinal ligado para a direita, desde que o faça antes de realizar o primeiro movimento.



Mande suas dúvidas e sugestões sobre temas a serem abordados para o e-mail:

supervisao-examespraticos@detran.rs.gov.br

Responsável pela elaboração: Coordenadoria de Exames Práticos
Periodicidade do Informativo: Mensal