

# **REVISTA CEJ**

ISSN 1414-008X  
Ano XXVI  
n. 83, jan./jun. 2022

**Centro de Estudos Judiciários  
Conselho da Justiça Federal**

# 83



**JUSTIÇA FEDERAL**  
Conselho da Justiça Federal  
Centro de Estudos Judiciários



## A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA DE REDUZIR OS RISCOS SOCIAIS E A DEMANDA DE DROGAS ILÍCITAS COM O EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO

79

### *THE BRAZILIAN EXPERIENCE IN REDUCING ILLICIT DRUG DEMAND AND SOCIAL RISKS BY USING A WIDE WINDOW OF DETECTION DRUG TEST*

Adriana Rizzotto

#### **RESUMO**

O artigo traz uma nova perspectiva para desarticular a economia do narcotráfico internacional mediante a redução da demanda e dos riscos sociais causados pelo abuso de drogas, com base nos resultados da experiência piloto brasileira de exame toxicológico de larga janela de detecção obrigatório para motoristas profissionais.

#### **PALAVRAS-CHAVE**

Direito Administrativo; tráfico internacional de drogas; redução da demanda; prevenção e redução de danos; exame toxicológico; Agenda 2030.

#### **ABSTRACT**

*The article brings a new perspective to dismantle the economy of international drug trafficking by reducing demand, as well as the social risks and harms caused by drug abuse, based on the results of the Brazilian pilot experience of requiring professional drivers to pass a wide window of detection drug test.*

#### **KEYWORDS**

*Administrative Law; international drug trafficking; drug demand reduction; harm prevention and reduction; drug test; 2030 Agenda.*

## 1 INTRODUÇÃO

O Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime – UNODC define o narcotráfico como um mercado global ilícito que envolve o cultivo, a manufatura e a distribuição de substâncias sujeitas a proibição legal.

De acordo com o relatório mundial sobre drogas das Nações Unidas – ONU (2021), em 2020, cerca de 275 milhões de pessoas usaram entorpecentes no mundo. Em 2019, aproximadamente 36 milhões de indivíduos apresentaram transtornos associados ao uso de drogas ilícitas. O aumento do consumo e do número de pessoas com transtornos por uso de substâncias psicoativas coincidiu com a entrada no mercado de centenas de drogas sintéticas e com a dramática expansão do uso de opióides para fins não médicos. Algumas drogas são atualmente muito mais potentes do que há dez anos, o que agrava o risco para os usuários e sobrecarrega os sistemas de saúde.

*O Brasil apresenta a peculiaridade de o transporte rodoviário constituir o principal sistema logístico nacional e o país, de dimensões continentais, contar com 1.720.700 km de estradas e rodovias, humanamente impossíveis de fiscalizar sem o uso intensivo de tecnologia*

80

Segundo o referido relatório da ONU, o princípio ativo da planta da maconha, responsável por seus efeitos alucinógenos, o THC (tetra-hidrocarbinol), quadruplicou nos Estados Unidos, onde disparou de 4% para 16%, no período de 1995 a 2019; e dobrou na Europa, que registrou um aumento aproximado de 6% para 11%, no período de 2002 a 2019. Apesar das evidências de transtornos mentais causados a longo prazo pelo consumo crônico de altas doses de THC, houve uma queda acentuada, de aproximadamente 40%, na percepção pública a respeito da periculosidade da maconha, sobretudo entre os jovens. O marketing agressivo de algumas empresas privadas que comercializam produtos de *cannabis* com alto índice de THC e a promoção em mídias sociais contribui para a baixa percepção dos riscos e a elevação do consumo.

O relatório em apreço também revela que o acesso a drogas, insumos e substâncias químicas precursoras nunca foi tão fácil com as vendas on-line e sem contato pessoal, tendência possivelmente acelerada pela pandemia global e que pode transformar os padrões de distribuição e consumo de drogas em todo o mundo. Mercados de substâncias ilícitas na denominada *dark web* ainda representam uma fração mínima do narcotráfico global, mas já movimentam aproximadamente 315 milhões de dólares por ano, com tendência de alta.

Projeções demográficas sugerem que até 2030, haverá um crescimento de 11% no número de pessoas que usam drogas globalmente e um aumento acentuado de 40% na África, de modo que prevenir e reduzir os danos associados ao uso e ao comércio de drogas ilícitas é um dos maiores desafios das políticas sociais de nosso tempo.

## 2 O SISTEMA INTERNACIONAL DE CONTROLE DE DROGAS

A Comissão sobre Drogas Narcóticas – CND constitui o principal órgão de controle de drogas no sistema da ONU, responsável pela governança e harmonização das políticas públicas dos Estados-membros sobre a redução da oferta e da demanda de drogas ilícitas.

A agenda da CND está estruturada em duas partes distintas: I) um segmento que desempenha funções normativas, baseadas nos três tratados da ONU que formam o marco legal internacional do regime de controle de drogas; e II) um segmento operacional, que exerce o papel de órgão dirigente do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime – UNODC.

O UNODC elabora, anualmente, o relatório mundial sobre drogas da ONU, monitora e oferece assistência aos Estados-membros na implementação dos três aludidos tratados internacionais sobre drogas: I) a Convenção Única sobre Entorpecentes de 1961 (emendada pelo Protocolo de 1972); II) a Convenção sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971; e III) a Convenção contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas de 1988.

As três referidas convenções representam a pedra fundamental da política global sobre drogas e sistematizam, de forma complementar, as principais medidas de controle internacional vigentes. Os Estados-membros aderentes se comprometem a proibir o abuso das substâncias sob controle internacional constantes dos anexos das três convenções, combater a sua distribuição por meios ilícitos e garantir a sua disponibilidade para o uso médico e científico, bem como para o uso industrial legítimo, na hipótese de precursores químicos e congêneres.

A adição, transferência ou retirada de substâncias das listas de controle internacional anexadas às três mencionadas convenções da ONU (2020), o denominado *scheduling process* (procedimento de enquadramento), são efetuadas após votação na CND, considerando as recomendações sobre o potencial de abuso, dependência química e danos à saúde expedidas pela Organização Mundial de Saúde – OMS e pelo International Narcotics Control Board – INCB.

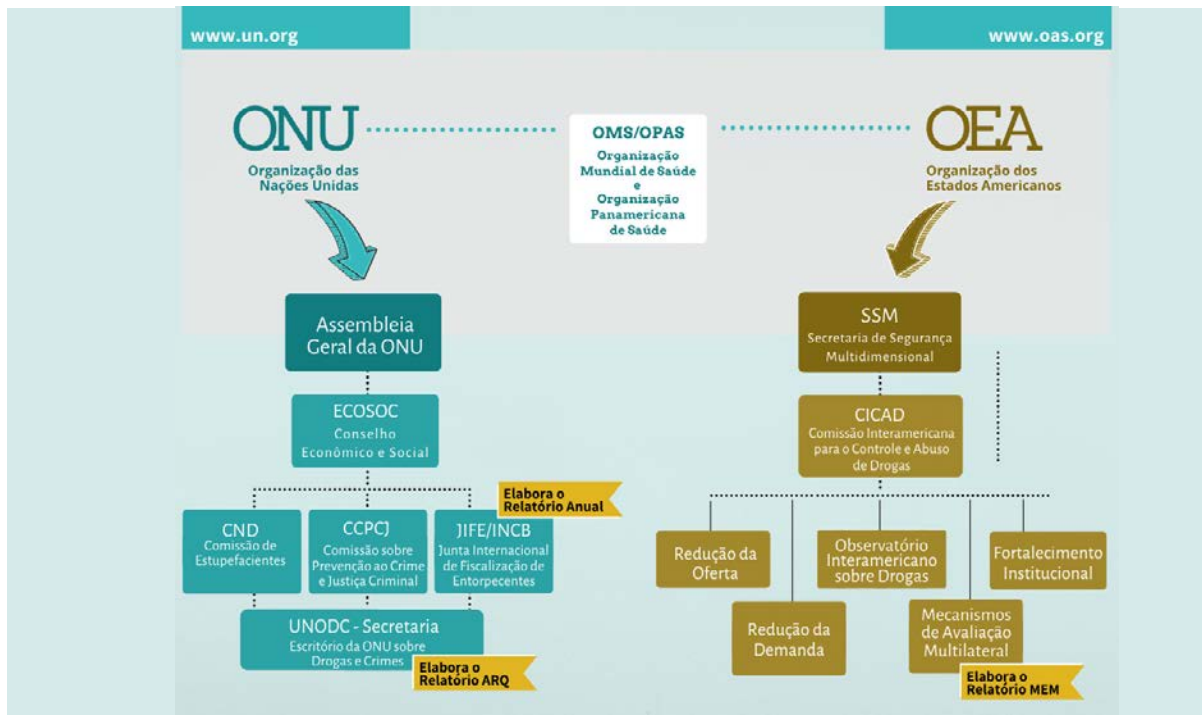
O INCB constitui órgão técnico especializado e independente, com grande influência no sistema internacional de controle de drogas. Além de participar do enquadramento de substâncias no regime de controle internacional, o INCB monitora e auxilia os Estados-membros na implementação das três convenções sobre controle de drogas e elabora relatório anual com recomendações.

O Brasil articula políticas sobre drogas junto aos organismos internacionais, através da Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – SENAD, que faz parte do Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas – SISNAD, instituído pela Lei n. 11.343/2006.

Na esteira da ONU, a Organização dos Estados Americanos – OEA criou uma agência regional para a governança de políticas públicas sobre drogas e temas conexos, a denominada Comissão Interamericana para o Controle do Abuso de Drogas – CICAD.

A CICAD dispõe de um Observatório Interamericano sobre Drogas e adota um procedimento de coleta sistemática de informações para monitorar o cumprimento dos compromissos assumidos pelos Estados-membros da OEA referentes à problemática das drogas e ao Mecanismo de Avaliação Multilateral – MAM.

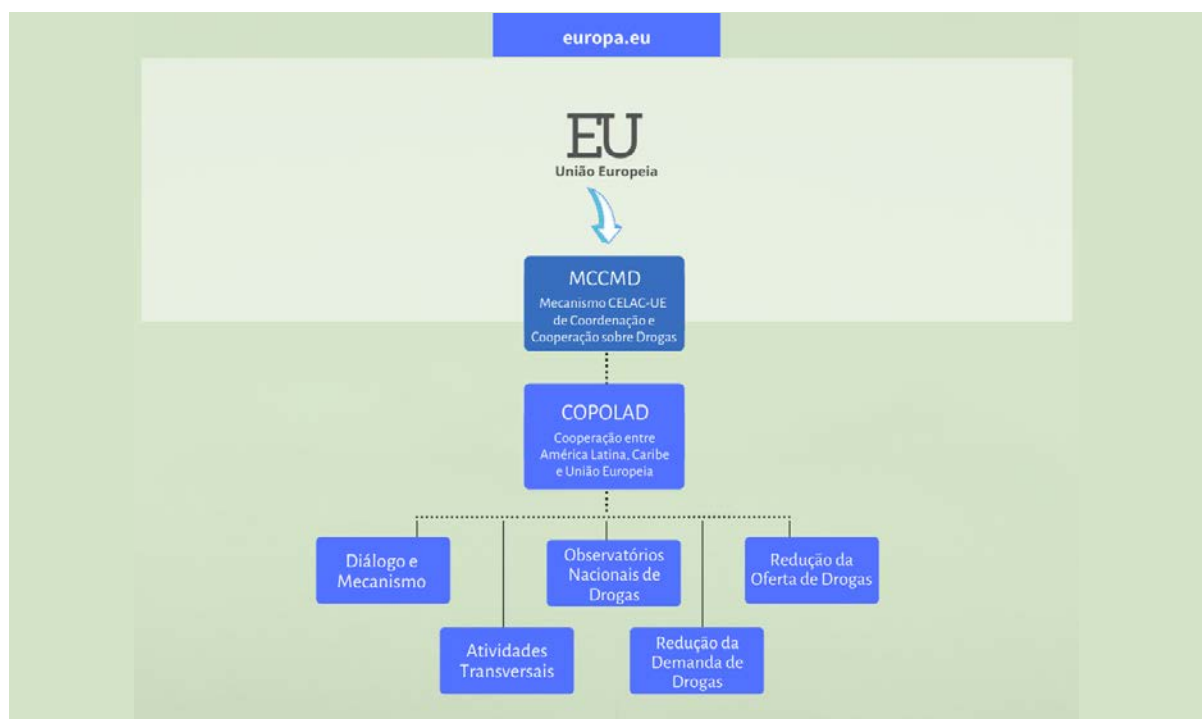
Imagem I



A União Europeia mantém igualmente um diálogo técnico e político permanente com o Brasil em matéria de drogas, principalmente por meio do Programa de Cooperação entre a América Latina, Caribe e a União Europeia sobre a Políticas de Drogas – COPOLAD. O programa promove mecanismos de coordenação e

cooperação bi regional de políticas sobre drogas e está em sua terceira fase de atividades (COPOLAD III), que opera alinhada com a estratégia da União Europeia sobre drogas para o período de 2021 a 2025, aprovada pelo Conselho Europeu (2021).

Imagem II



<sup>1</sup>Imagens I e II *supra*

As políticas internacionais de controle de drogas se cruzam com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da ONU e a promessa de não deixar ninguém para trás. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS n. 3.5 e 16.4<sup>2</sup> são um apelo global à ação para a prevenção e o tratamento do abuso de substâncias, e ao combate ao crime organizado, respectivamente.

Neste cenário de intensa harmonização multilateral de estratégias para enfrentar o uso problemático de drogas e o narcotráfico internacional, a OMS e o UNODC uniram forças para publicar a segunda edição atualizada das Normas Internacionais sobre a Prevenção do Uso de Drogas (*National Standards on Drug Use Prevention*).

O documento objetiva identificar os principais componentes de um sistema nacional eficaz de prevenção do uso de drogas focado na saúde, para nortear governos e entidades no desenho de programas sobre o tema. As intervenções sugeridas incluem drogas não controladas, como o tabaco, o álcool e os inalantes, e visam diferentes estágios do desenvolvimento infantil até idade adulta, incluindo a prevenção durante a gravidez, no âmbito familiar, escolar e iniciativas de base comunitária.

Nesta toada, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD (2019) e parceiros lançaram as Diretrizes Internacionais sobre Direitos Humanos e Política de Drogas – Diretrizes, para servir de referência sobre quais medidas os Estados devem implementar para maximizar as proteções aos direitos humanos e ao mesmo tempo, observar os compromissos concomitantes assumidos em relação às três supracitadas convenções internacionais sobre controle de drogas.

### 3 A LEGITIMIDADE JURÍDICA DO USO DO EXAME TOXICOLÓGICO COMO POLÍTICA DE PREVENÇÃO E REDUÇÃO DE DANOS

Um Estado Democrático de Direito garante ao indivíduo o exercício do direito fundamental de autonomia pessoal e de livre desenvolvimento da própria personalidade, que inclui a liberdade de fazer escolhas existenciais de natureza privada e não ofensivas a terceiros, sem interferências externas.

Constitui fato notório e incontroverso, entretanto, que uma pessoa sob o efeito de substâncias psicoativas apresenta alterações no sistema nervoso central, com efeitos depressores, estimulantes e/ou perturbadores que a tornam inapta ao exercício de determinadas atividades, sob pena de colocar bens jurídicos alheios em situação de risco.

Dentro da atual abordagem global de prevenção e redução dos danos causados pelo abuso de drogas, o Poder Público tem a obrigação de adotar uma política de contenção de riscos de lesão a bens jurídicos fundamentais potencialmente causados por quem atua sob o efeito de substâncias psicoativas.

Em outras palavras, o Estado tem um dever genérico de proteção preventiva que exige a tomada de providências concretas, necessárias e adequadas, para garantir os direitos fundamentais de feição coletiva, tais como o direito à saúde, à segurança aeroviária, à segurança viária, dentre muitos outros, contra a potencial agressão de terceiros sob o efeito de drogas.

A racionalidade da proposição é intuitiva e transcende as acirradas discussões fáticas e filosóficas sobre a descriminalização e a legalização de drogas ilícitas. Ninguém, em juízo perfeito, quer ser operado por um cirurgião sob o efeito de entorpecentes, nem viajar em um avião cujo piloto seja dependente de drogas, nem ser transportado em um ônibus conduzido por motorista que consumiu anfetaminas, tendo em vista o grave risco individual e à coletividade que o usuário de drogas representa em tais contextos.

Nessa ordem de ideias, o Poder Público não pode mostrar-se indiferente ao aumento exponencial do consumo de substâncias psicoativas em escala global e dos correspondentes riscos de lesões a bens jurídicos de interesse público. O Estado tem a incumbência de atuar positivamente e produzir um mecanismo concreto de prevenção e redução de danos para garantir os direitos fundamentais contra a agressão de terceiros, sob pena de incidir em censurável omissão inconstitucional.

Em suma: o uso de drogas ilícitas por indivíduos que exercem atividades sensíveis constitui risco de violação a direitos fundamentais individuais e coletivos, o que acarreta deveres de proteção do Estado, cujo cumprimento se dá através de procedimentos concretos de efetivação, tais como a exigência do exame toxicológico negativo como requisito para o desempenho de certas funções.

Inexiste dilema jurídico na intromissão do Estado na intimidade e na vida privada para condicionar o exercício de determinada atividade ao exame toxicológico negativo. A harmonia axiológica do sistema normativo ocorre através de direitos fundamentais que se restringem mutuamente, em um processo dinâmico de ponderação de valores. A compreensão constitucionalmente adequada da autonomia da vontade e da liberdade individual deve ser compatibilizada com o dever de prevenção de riscos e danos sociais. Respeitado o dever de

### ***A Lei n. 14.071/2020, conhecida como "Nova Lei do Trânsito", alterou a penalidade a quem for flagrado conduzindo veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem a comprovação de exame toxicológico negativo no prazo de validade.***

No que tange à prevenção e à redução de danos por meio da atuação antecipada do Estado, as Diretrizes sugerem a implementação de medidas de proteção diante dos efeitos colaterais do uso de entorpecentes para a saúde, como, por exemplo, a distribuição de seringas descartáveis para usuários de drogas injetáveis, com o escopo de reduzir contaminações por HIV e hepatite C. Recomenda-se, outrossim, a promoção de atividades pedagógicas e a oferta de estruturas de tratamento, melhoria das condições de vida, promoção geral da saúde da população, fortalecimento de vínculos interpessoais, conscientização e proteção dos fatores de risco.

As Diretrizes, assim como as aludidas Normas Internacionais de Prevenção, entretanto, estabelecem um conjunto de padrões com alto grau de viés e subjetividade, sem impacto objetivamente mensurável em um horizonte de curto prazo. Não há uma estratégia de ação global coordenada e direcionada a maximizar a proteção aos direitos humanos coletivos em relação aos riscos sociais representados pelo usuário habitual de drogas em determinados contextos.



proporcionalidade, a exigência do exame toxicológico negativo constitui uma ferramenta válida para implementar uma política de prevenção e redução de danos decorrentes do uso problemático de drogas, e a sua adoção situa-se no âmbito da discricionariedade do legislador.

No caso da aviação civil brasileira, por exemplo, o inciso XII do art. 8º da Lei n. 11.182/2005 dispõe que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC tem competência legal para regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos e exploradoras de infraestrutura aeroportuária para a prevenção, quanto ao uso de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, por todo o pessoal que tenha acesso às aeronaves.

A preponderância do risco trazido à coletividade foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal – STF (2011) no julgamento do recurso extraordinário que versou sobre a constitucionalidade da exigência do exame de ordem para o exercício da advocacia. A atividade interventiva estatal foi considerada justificada, em razão da possibilidade de perigo gerado pela atividade profissional.

O STF (2020b) tem jurisprudência firme no sentido de que a cláusula da liberdade de profissão comporta limitação pelo legislador, restrita ao indispensável para viabilizar a proteção de outros bens jurídicos de interesse público igualmente resguardados pela Constituição, como a segurança, a saúde, a ordem pública, a incolumidade das pessoas e do patrimônio, a proteção especial da infância, dentre outros. Quando a execução individual de determinada atividade puder implicar risco a valor fundamental imprescindível para o bem-estar da coletividade, o legislador está autorizado a restringir a liberdade de trabalho. As limitações serão legítimas se obedecerem a critérios de adequação e razoabilidade, aferidos de forma lógica e objetiva.

No mesmo diapasão, o STF (2020) reconheceu, com repercussão geral, a constitucionalidade da imposição da pena de suspensão de habilitação para dirigir veículo automotor ao motorista profissional condenado por homicídio culposo no trânsito. A liberdade de profissão prevista no texto constitucional constitui norma de aplicação imediata e eficácia contida, sujeita a restrições por parte do legislador, voltadas a garantir a segurança de terceiros. Neste sentido, firmou-se o entendimento de que a suspensão da habilitação de quem comete delito de trânsito configura restrição legal a atividade profissional, apta a proteger a vida e a integridade física dos demais motoristas e pedestres. A suspensão do direito de dirigir, por outro lado, não impossibilita o motorista profissional de auferir recursos para sobreviver mediante o exercício de outras atividades econômicas.

#### **4 A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA COM O EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO PARA MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

A inclusão de metas específicas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável -ODS n. 3.6 e 11.2<sup>5</sup> da Agenda 2030 da ONU (2020) posicionou a segurança no trânsito como prioridade mundial. Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS, os sinistros de trânsito são a principal causa de mortes de crianças e jovens em todo o mundo, e causam cerca de 1,3 milhão de mortes evitáveis e 50 milhões de feridos por ano. Mantidas as tendências atuais, acidentes de trânsito devem causar mais de 13 milhões de mortes evitáveis e aproximadamente

500 milhões de feridos, durante a próxima década.

Em reconhecimento à inaceitabilidade desses números e da necessidade imediata de agir, a Assembleia Geral da ONU publicou a Resolução 74/299, que estabelece uma segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 – 2030, com a meta ambiciosa de reduzir mortes e lesões graves no trânsito em pelo menos 50%, durante esse período. A redução almejada será de aproximadamente 650.000 mortes evitáveis por ano, em todo o mundo.

O Brasil apresenta a peculiaridade de o transporte rodoviário constituir o principal sistema logístico nacional e o país, de dimensões continentais, contar com 1.720.700 km de estradas e rodovias, humanamente impossíveis de fiscalizar sem o uso intensivo de tecnologia.

#### ***A abstinência induzida repercute diretamente na redução da demanda para a traficância e no aumento da percepção do risco social do uso de entorpecentes. Com efeito multiplicador, contribui para a desarticulação da economia do narcotráfico [...]***

A extensão total da malha rodoviária federal brasileira, excluindo as vias planejadas, é de 75.553 km, dos quais 65.528 km (87%) correspondem a rodovias pavimentadas (CNT 2018). No período acumulado de 2007 a 2021, foram registradas, apenas na malha federal, 1.916.935 ocorrências de acidentes, sendo 917.115 com vítimas. Apenas no ano de 2021, ocorreram, em média, 80 acidentes com vítimas a cada 100 km de rodovia federal, com um custo anual estimado de R\$ 12,19 bilhões (CNT 2022).

Os prejuízos supracitados repercutem diretamente no Sistema Único de Saúde – SUS. O Conselho Federal de Medicina alerta que para cada pessoa morta nesses acidentes, há cerca de 70 atendimentos emergenciais e 15 internações hospitalares. Os traumatismos no trânsito sobrecarregam os setores de emergência, radiologia, fisioterapia e reabilitação. Lesões de trânsito, em alguns casos, demandam a ocupação de mais da metade dos centros cirúrgicos e mais de 80% das hospitalizações.

Os sinistros rodoviários têm igualmente um impacto previdenciário de grande magnitude. Estudo da Fundação de Apoio a Pesquisa, Ensino, Tecnologia e Cultura – FAPETEC revela que no período de 2003 a 2012, a Previdência Social brasileira pagou um total estimado de R\$ 25,6 bilhões de benefícios previdenciários em decorrência de acidentes de trânsito, uma média de 2,6 bilhões de reais por ano (em valores de dezembro de 2012). Claudio Contador (2015), da Escola Nacional de Seguros, calculou o valor estatístico da vida humana e fez estimativas da perda de produto causada pela morte e incapacitação produtiva decorrente de acidentes de trânsito, que totalizaram R\$ 220 bilhões, ou cerca de 4 % do PIB, em 2014.

Diagnóstico do Ministério Público do Trabalho – MPT (2013) sobre as péssimas condições laborativas dos motoristas profissionais brasileiros identificou longas jornadas de trabalho associadas ao uso regular de drogas. As grandes empresas embarcadoras impõem uma selvagem “lei de mercado” às empresas transportadoras e aos transportadores autônomos, levando-os a

buscar formas de baratear o preço do frete rodoviário, tais como realizar extenuantes jornadas de trabalho e transportar cargas acima do limite de peso autorizado.

Esta dinâmica de exploração consentida pela parte mais fraca ocorre mediante pagamento de prêmios para entregas mais rápidas, combinado com o estabelecimento de baixos pisos salariais. Para garantir uma renda digna e conseguir cumprir as metas estabelecidas pelos embarcadores, muitos motoristas profissionais fazem uso de drogas estimulantes para se manter acordados na estrada e provocam acidentes evitáveis, causadores de mortes e lesões graves a milhares de usuários das rodovias brasileiras.

Há também o problema gravíssimo do aliciamento de caminhoneiros para a logística do crime organizado. O Brasil faz fronteira terrestre com o Paraguai, que é o maior produtor de maconha da América do Sul, e com os três países que são notoriamente os grandes produtores de cocaína da região andina: Colômbia, Peru e Bolívia. Segundo o Relatório de Gestão do Ministério da Justiça e da Segurança Pública, em 2020, a Polícia Rodoviária Federal – PRF, ao realizar o policiamento ostensivo nas rodovias federais, apreendeu mais de 30 toneladas de cocaína/cloridrato de cocaína, 652.727 toneladas de maconha e 121,2 milhões de pacotes de cigarros descaminhados.

Atento a todas estas questões prementes, o legislador constituinte brasileiro, através da Emenda Constitucional – EC n. 82/2014, incluiu o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, para destacar o valor constitucional da segurança viária.

Nesse contexto, com o objetivo de aumentar a segurança nas vias públicas, o legislador ordinário editou a Lei n. 13.103/2015, conhecida como “Lei do Caminhoneiro”, a qual inseriu o art. 148-A, no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, de modo a tornar obrigatória, para os condutores das categorias C, D e E<sup>4</sup>, empregados ou autônomos, a comprovação de resultado negativo em exame toxicológico de larga janela de detecção, para a obtenção e a renovação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, bem como na periodicidade de 30 meses.

### Imagem III<sup>5</sup>



O referido exame tem como objetivo aferir o consumo habitual de substâncias psicoativas que comprovadamente comprometam a capacidade de direção e tem janela de detecção mínima de 90 dias, nos termos das normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. A escolha específica do exame toxicológico de larga janela de detecção se deu em razão de ser a única

tecnologia atualmente acessível capaz de identificar o uso habitual de drogas.

De acordo com a Quest Diagnostics (2016), um dos maiores laboratórios de análises clínicas do mundo, os três exames prevalentes na identificação de uso de drogas em ambiente laboral são os testes de amostra de urina, saliva e cabelo (queratina). O exame de urina identifica apenas o uso recente, no período de 1 a 3 dias antes da realização do teste. O exame de saliva tem uma janela de detecção ainda menor, de somente 24 a 48 horas (e de até 36 horas, no caso de THC). Já o teste de cabelo oferece uma janela de detecção muito mais ampla, capaz de verificar o consumo de drogas em análise retrospectiva de até 90 dias, o que o torna ideal para identificar o uso recorrente ou habitual de certas substâncias.

Cumprir destacar que a supracitada Lei n. 13.103/2015 estabelece apenas um patamar legal mínimo de proteção contra os riscos sociais causados por condutores profissionais sob o efeito de drogas. Na hipótese de motoristas empregados, o setor privado pode adotar programas internos adicionais de rastreamento de substâncias psicoativas, como os testes randômicos e de outras tecnologias.

Quanto ao exame toxicológico obrigatório periódico, os condutores profissionais das categorias C, D e E com idade inferior a 70 anos são submetidos a um novo exame a cada período de 2 anos e 6 meses, a partir da obtenção ou renovação da CNH. Para o motorista profissional com 70 anos ou mais, com habilitação em uma dessas categorias, o exame é exigido a cada 3 anos, de forma coincidente com a renovação da CNH, que também ocorre a cada 3 anos para esta faixa etária.

O resultado positivo no exame acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Registro Nacional de Carteira de Habilitação – RENACH, de resultado negativo em novo teste. A lei garante o sigilo do resultado e o direito à contraprova e a recurso administrativo.

A Lei n. 14.071/2020, conhecida como “Nova Lei do Trânsito”, alterou a penalidade a quem for flagrado conduzindo veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem a comprovação de exame toxicológico negativo no prazo de validade. Além da suspensão do direito de dirigir por três meses, cujo levantamento estará condicionado à inclusão no RENACH de resultado negativo em novo exame, o infrator comete infração de trânsito considerada gravíssima e está sujeito a penalidade de multa no valor de cinco vezes o valor da tabela padrão (atualmente R\$ 1.467,35, montante superior ao salário-mínimo nacional no Brasil).

A compatibilidade do exame em apreço com a Constituição Federal é um dos temas questionados na ADI 5322/DF, em fase de julgamento no STF (2021). O relator, Ministro Alexandre de Moraes, já apresentou voto no plenário virtual, onde considerou

constitucional o tratamento normativo diferenciado conferido aos motoristas profissionais, com fundamento, em apertadíssima síntese, na observância do princípio da proporcionalidade. Cumpre destacar os seguintes trechos da minuta de voto então apresentada:

[...] A exigência do exame toxicológico para os motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, veiculada pela Lei 13.103/2015, está adequadamente ponderada por diversos fatores, a saber:

- (a) o transporte rodoviário, no Brasil, representa mais de 61% da movimentação anual de cargas e passageiros, demonstrando a relevância do setor;
- (b) o número de acidentes de trânsito, no país, apesar de estar diminuindo, ainda atinge patamares alarmantes;
- (c) dados científicos comprovam que a condução de veículo motor sob a influência de álcool ou substâncias psicoativas, que causem dependência, potencializam o risco de acidentes no trânsito;
- (d) a utilização dessas substâncias psicoativas é uma triste realidade na vida dos motoristas profissionais, o que justifica um maior rigor e controle por parte do Poder Público no tocante à fiscalização da segurança nas vias públicas;
- (e) a exigência do exame toxicológico faz parte de um conjunto de medidas tendentes a melhorar a segurança no trânsito, na conformidade de ação global proposta pela ONU nesse sentido.

Segundo a Constituição Federal, é dever do Estado garantir melhores condições de segurança no trânsito, além de ser direito e responsabilidade de todos, de forma que a exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais, para condutores das categorias C, D e E, se revela como importante instrumento para o cumprimento do dever estatal. Em outras palavras, a medida atende ao interesse público consubstanciado na proteção de todos os usuários das vias públicas, incluído o próprio motorista.

Assim, não se afigura desarrazoado nem desproporcional que o Estado edite legislação visando a melhorar a segurança nas ruas e rodovias do país, seguindo um movimento mundial, ainda que tenha que impor alguma restrição para o exercício da profissão.

Como visto, atende aos critérios de adequação e de razoabilidade a necessidade de exame toxicológico para motoristas profissionais, condutores das categorias C, D e E, uma vez que o ofício por eles exercido possui relação direta com a segurança no trânsito, afora os já mencionados problemas relacionados com o uso de substâncias que potencializam os riscos de acidente nas estradas.

Portanto, ao exigir o refe-

rido exame por ocasião da a) admissão; b) desligamento; c) habilitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); d) renovação da CNH; e e) periodicamente a cada dois anos e seis meses, a lei acaba por impor razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, pois, além de reduzir os riscos sociais inerentes à categoria, atende a um bem maior, que é a incolumidade de todos os usuários de vias públicas.

Por fim, observo que a lei ainda tomou o cuidado de preservar a intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado dos exames. [...]

## 5 OS PRIMEIROS RESULTADOS DA POLÍTICA PÚBLICA

Aproximadamente seis anos após o início da implementação da exigência legal em tela, o Portal Estradas (2022), dedicado à segurança viária, avaliou os primeiros resultados da política pública, com base em dados oficiais do RENACH, os quais informam que já foram realizados cerca de 14 milhões de exames toxicológicos de larga janela de detecção em condutores, em todo o Brasil.

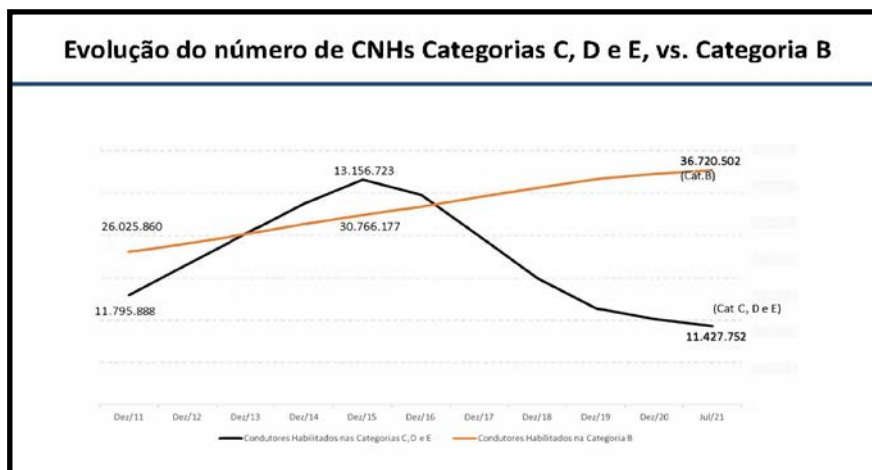
A cocaína foi identificada como a droga predominante, encontrada em mais de 67,1% do total de exames positivos, seguida dos opiáceos (21,7%), das anfetaminas (5,8%) e da maconha (5,4%).

No período de 3/2016 a 9/2019, 125.145 condutores testaram positivo no exame toxicológico de larga janela de detecção, sendo que 22,7% desse universo de positivos, ou seja, 28.325 motoristas, testaram negativo para drogas em um exame superveniente. O dado revela que 22,7% dos condutores usuáries habituais de drogas se abstiveram de consumi-las durante período superior ao da janela de detecção (ou seja, 90 dias), de modo a se tornarem aptos a testar negativo em um exame posterior.

A abstinência induzida repercute diretamente na redução da demanda para a traficância e no aumento da percepção do risco social do uso de entorpecentes. Com efeito multiplicador, contribui para a desarticulação da economia do narcotráfico e para a difusão da cultura de um ambiente laboral livre de drogas.

As estatísticas oficiais do RENACH<sup>6</sup> também revelam que, após 2016, quando entrou em vigor a obrigatoriedade do exame toxicológico, houve uma surpreendente baixa na renovação da CNH de motoristas das categorias C, D e E, revertendo a tendência anterior de alta. O número de CNHs da categoria B, que não requer o exame toxicológico, seguiu a tendência de elevação, conforme o gráfico a seguir:

<sup>7</sup>Imagem IV





Uma explicação plausível para a reversão de tendência nas renovações de CNH das categorias C, D e E é a denominada “positividade escondida”, ou seja, aquela que não aparece na estatística oficial de exames positivos. De acordo com esta interpretação, mais de 1,7 milhão de condutores optaram por renunciar a CNH e não fazer o exame toxicológico porque estavam cientes de que testariam positivo.

A redução do risco social representado pelos condutores profissionais usuáries habituais de drogas, portanto, ocorreu em proporção bem maior do que a que aparece na estatística oficial de quem foi efetivamente reprovado no exame. Neste sentido, a política pública de segurança viária contribuiu, de forma transversal, para o alcance dos supracitados ODS n. 3.5 e 16.4 da Agenda 2030 da ONU, referentes a prevenção e ao tratamento do abuso de substâncias, e ao combate ao crime organizado, respectivamente.

De outra banda, informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE referentes ao monitoramento da implementação do referido ODS 3.6.1., sobre a segurança viária, revelam uma redução na taxa de mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil a partir de 2015, na série histórica referente ao período de 2000-2019, conforme gráfico a seguir:

#### <sup>8</sup>Imagem V



## 6 CONCLUSÃO

O narcotráfico constitui exemplo emblemático de crime transnacional perpetrado por poderosas organizações criminosas, com repercussões sociais extremamente nocivas e desestabilizadoras, sobretudo nas áreas de saúde e segurança públicas.

Prevenir e reduzir os danos associados ao uso de drogas é um dos maiores desafios das políticas sociais de nosso tempo. As estratégias internacionais adotadas fracassaram, como se depreende do aumento significativo do consumo e do comércio de substâncias psicoativas, em escala global.

As intervenções terapêuticas no sentido de distribuição de seringas descartáveis para usuáries de drogas injetáveis e oferta de tratamento para a dependência química, assim como a promoção de políticas públicas voltadas à redução de desigualdades econômicas e sociais *são dignas de elogios. Não produzem, entretanto, em um horizonte de curto prazo, resultados objetivamente mensuráveis de prevenção e redução dos riscos coletivos* que o usuárie regular de dro-

gas representa em determinados contextos. Há necessidade urgente de uma estratégia eficaz para reduzir os riscos sociais causados pelo uso problemático de substâncias psicoativas não apenas para o usuárie, mas também para a coletividade que com ele interage em situações de risco.

A política pública de exigência de exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais surgiu no Brasil com o viés de salvar milhares de vidas e reduzir as altíssimas taxas de violência no trânsito registradas no país, alinhada com os objetivos de desenvolvimento sustentável 3.6 e 11.2 da Agenda 2030 da ONU, referentes à segurança viária.

Apesar do número de sinistros rodoviários no Brasil ainda ser inaceitavelmente alto, decorridos 6 anos e realizados cerca de 14 milhões de exames toxicológicos, a tendência de redução de acidentes graves nas rodovias brasileiras é uma realidade. A legislação surtiu o efeito esperado de contribuir para a efetivação do direito fundamental ao trânsito seguro.

Restou demonstrado, outrossim, que após a exigência do exame toxicológico de larga janela, mais de 1,7 milhão de condutores das categorias C, D e E não renovaram a CNH. Esse dado sinaliza que motoristas com positividade toxicológica, cientes que não passariam no exame, decidiram não renovar a habilitação para dirigir profissionalmente. O fato de terem optado por deixar de exercer atividade

que apresenta alto risco social para usuáries de drogas, significa que deixaram de colocar em risco a integridade física de outros motoristas, de pedestres, além da sua própria.

Outros dados revelam dezenas de milhares de resultados toxicológicos negativos de motoristas que previamente

havam testado positivo. Esta informação demonstra que a política pública surtiu o efeito de incentivar um número significativo de condutores a abandonar o consumo regular de drogas ilícitas, predominantemente a cocaína (67,1%) e os opiláceos (21,7%), para conseguir testar negativo em exame superveniente e renovar a CNH. Ou seja: a abstinência induzida reduziu a demanda para a traficância, com a maximização da proteção aos direitos humanos de feição coletiva, e sem a necessidade da truculenta intervenção do Direito Penal. Nesse sentido, a política pública também contribuiu para o alcance dos ODS n. 3.5 e 16.4 da Agenda 2030 da ONU, referentes, respectivamente, à prevenção e ao tratamento do abuso de substâncias, bem como ao combate ao crime organizado.

Como visto neste artigo, o desafio global de enfrentar o narcotráfico motiva um intenso intercâmbio de informações, bem como a coordenação e a cooperação internacional em matéria de políticas sobre drogas. Nesse cenário de harmoni-

zação multilateral de estratégias, recomenda-se a SENAD compartilhar a experiência piloto brasileira ora analisada junto aos principais parceiros do Brasil no controle de drogas, em nível internacional (CND, UNDOC e INCB), regional (CICAD) e bi-regional (COPOLAD).

A extensão da política pública para outras atividades sensíveis e a sua aplicação em escala global tem o potencial de produzir um círculo virtuoso, com o duplo impacto positivo de contribuir: I) diretamente, para a redução dos riscos sociais causados pelo abuso de drogas; II) indiretamente, para a desarticulação da economia do narcotráfico com a redução da demanda para a traficância, o aumento da percepção pública dos riscos associados ao abuso de substâncias e a difusão da cultura de um mundo livre de drogas.

## NOTAS

- 1 Imagens I e II. BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Organogramas dos parceiros internacionais: Disponível em: <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/sua-protecao/politicas-sobre-drogas/atuacao-internacional/atuacao-internacional-2> Acesso 22 de fev. 2022.
- 2 ODS n. 3.5 Reforçar a prevenção e o tratamento do abuso de substâncias, incluindo o abuso de drogas entorpecentes e uso nocivo do álcool. ODS n.16.4 Até 2030, reduzir significativamente os fluxos financeiros e de armas ilegais, reforçar a recuperação e devolução de recursos roubados e combater todas as formas de crime organizado.
- 3 ODS n. 3.6.: Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas (prorrogado para 2030 pela Resolução n. 74/299 da Assembleia Geral da ONU. ODS n.11.2: Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.
- 4 De acordo com as normas constantes do Capítulo XIV do CTB, no Brasil, a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico é apurada por meio de: i) exame de aptidão física e mental; ii) prova escrita sobre legislação de trânsito; e iii) teste de direção veicular em via pública; e pode se dar em 5 categorias que obedecem a seguinte graduação:  
I) Categoria A, veículo de 2 ou 3 rodas (motocicletas e congêneres);  
II) Categoria B, veículo cujo peso bruto total não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não exceda a 8 lugares, excluído o do motorista (a maioria dos carros de passeio);  
III) Categoria C, veículo cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (utilitários e pequenos caminhões);  
IV) Categoria D, veículo utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a 8 lugares, excluído o do motorista (ônibus, vans e congêneres); e  
V) Categoria E, combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semireboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 lugares (caminhões de grande porte).
- 5 Imagem V. Disponível em: <http://www.abraead.com.br/tipos-de-cnh-brasil/>. Acesso em 24 fev. 2022.
- 6 De acordo com o art. 14 da Resolução n. 691/2017 do CONTRAN, os laboratórios credenciados para realizar o exame toxicológico deverão inserir a informação confidencial contendo o resultado da análise do material coletado (se negativo ou positivo para cada uma das substâncias testadas) no prontuário do condutor, por meio do RENACH – Registro Nacional de Carteira de Habilitação, no prazo máximo de 15 dias contados a partir da coleta, e mediante autorização prévia e por escrito do condutor. Se não houver esta autorização, o exame não terá validade. O art. 17 da aludida Resolução dispõe que independentemente do resultado apurado, todos os exames toxicológicos realizados serão utilizados, de forma anônima e com fins estatísticos, para a formação de Banco de Dados para análise da saúde dos condutores, com vistas à implementação de políticas públicas.
- 7 Imagem IV. Portal Estradas (2022).
- 8 Imagem V. IBGE (2020).

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, 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: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Decreto n. 54.216, de 27 de agosto de 1964*. Promulga a Convenção Única sobre entorpecentes. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Atos/decretos/1964/D54216.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/decretos/1964/D54216.html). Acesso em: 29 fev. 2022.
- BRASIL. *Decreto n. 76.248, de 12 de setembro de 1975*. Promulga o protocolo de emendas à Convenção Única sobre Entorpecentes, 1961. Brasília, DF: Presidência da República, 1975. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Atos/decretos/1975/D76248.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/decretos/1975/D76248.html). Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Decreto n. 79.388, de 14 de março de 1977*. Promulga a Convenção Sobre Substâncias Psicotrópicas. Brasília, DF: Presidência da República, 1977. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-79388-14-marco-1977-428455-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Decreto n. 154, de 26 de junho de 1991*. Promulga a Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas. Brasília, DF: Presidência da República, 1991. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0154.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0154.htm) Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Emenda Constitucional n. 82, de 16 de julho de 2014*. Inclui o § 10 ao art. 144 da Constituição Federal, para disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm). Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm) Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005*. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111182.htm) Acesso em: 1 mar 2022.
- BRASIL. *Lei n. 11.343, de 23 de agosto de 2006*. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2006. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111343.htm). Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e n.º 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 n. 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm). Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. *Lei n. 14.071, de 13 de outubro de 2020*. Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/114071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/114071.htm). Acesso em: 28 fev. 2022.
- BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Relatório de Gestão Integrado 2020. Brasília, DF: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/a-informacao/atuacao-internacional/informativos-tecnicos/relatorio-de-gestao-2020.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2022.
- BRASIL. Ministério Público do Trabalho. Operação Jornada Lega: diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor de transporte rodoviário brasileiro. Brasília, DF: Ministério Público do Trabalho, 2013. Disponível em: [https://estradas.com.br/wp-content/uploads/2021/09/Ministerio\\_Publico\\_do\\_Trabalho\\_-\\_Operacao\\_Jornada\\_Legal.pdf](https://estradas.com.br/wp-content/uploads/2021/09/Ministerio_Publico_do_Trabalho_-_Operacao_Jornada_Legal.pdf). Acesso em: 24 fev. 2022.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário RE 603.583. Relator: Min Marco Aurélio, 26 de outubro de 2011. Tema 241. *Diário da Justiça Eletrônica DJe*, Brasília, DF, de 25 maio 2012. Acesso em: 22 fev. 2022.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário RE 607.107. Relator: Min. Roberto Barroso, 12 de fevereiro de 2020. Tema 486. *Diário da Justiça Eletrônica DJe*, Brasília, DF, 14 abr. 2020. Acesso em: 22 fev. 2022.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. 2020b. Recurso Extraordinário RE 1.263.641. Relator: Min. Alexandre de Moraes, 13 de outubro de 2020. Tema 445. *Diário*

da Justiça Eletrônico DJe, Brasília, DF, 28 out. 2020. Acesso em: 22 fev. 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Plenário Virtual). ADI 5322/DF. Em julgamento. Relator: Min. Alexandre de Moraes, junho de 2021. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925>. Acesso em: 25 jun. 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. *Anuário CNT do transporte: estatísticas consolidadas: 2018*. CNT, Brasília, DF, 2018. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/Rodoviario/1-3-1-1-1-1-/Malha-rodoviaria-total>. Acesso em: 23 fev. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Painel CNT de acidentes rodoviários: principais dados: 2021. CNT, Brasília, DF, fev. 2022. fl. 4/135. Disponível em: <https://cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 23 fev. 2022.

CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA (Brasil). CFM alerta para a necessidade de evitar acidentes como forma de reduzir a pressão sobre as emergências. CFM Notícias, Brasília, DF, 28 jul. 2021. Disponível em: <https://portal.cfm.org.br/noticias/cfm-alerta-para-a-necessidade-de-evitar-acidentes-como-forma-de-reduzir-a-pressao-sobre-as-emergencias/>. Acesso em: 24 fev. 2022.

CONTADOR, Claudio R.; OLIVEIRA, Natália. Estatísticas da dor e da perda do futuro: novas estimativas. Escola Nacional de Seguros, CPES, nov. 2015. (Texto de pesquisa; 2). Disponível em: [https://www.ens.edu.br/arquivos/ESTATISTICAS DA DOR E DA PERDA DO FUTURO.pdf?fbclid=IwAR0dMu7c-nxzi-ZBL-jyHjvh9DcYgxmckAX0DgzGcThRBL\\_c0-6ZZA\\_HA](https://www.ens.edu.br/arquivos/ESTATISTICAS DA DOR E DA PERDA DO FUTURO.pdf?fbclid=IwAR0dMu7c-nxzi-ZBL-jyHjvh9DcYgxmckAX0DgzGcThRBL_c0-6ZZA_HA). Acesso em: 25 fev. 2022.

CONSELHO NACIONAL DO TRÂNSITO (Brasil). *Resolução n. 691, de 27 de setembro de 2017*. Dispõe sobre o exame toxicológico de larga janela de detecção, em amostra queratínica, para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, decorrente da Lei n. 13.103, de 02 de março de 2015. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 153, n. 187, p. 94, 28 set. 2017. Disponível em: [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/KujrW0TZC2Mb/content/id/19322890/do1-2017-09-28-resolucao-n-691-de-27-de-setembro-de-2017-19322462](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/KujrW0TZC2Mb/content/id/19322890/do1-2017-09-28-resolucao-n-691-de-27-de-setembro-de-2017-19322462). Acesso em: 1 mar 2022.

EXAME toxicológico pode ter evitado que 3,6 milhões de usuários de drogas renovassem a CNH. Portal Estradas.com, [S.l.], fev. 2022. Disponível em: [https://estradas.com.br/exame-toxicologico-pode-ter-evitado-que-36-milhoes-de-usuarios-de-drogas-renovassem-a-cnh/?fbclid=IwAR1dyNrPorClg3Vf1k9Nu43AarEAOQXejEQd8s07WzwxWd0G5m0Je\\_Bbgs](https://estradas.com.br/exame-toxicologico-pode-ter-evitado-que-36-milhoes-de-usuarios-de-drogas-renovassem-a-cnh/?fbclid=IwAR1dyNrPorClg3Vf1k9Nu43AarEAOQXejEQd8s07WzwxWd0G5m0Je_Bbgs). Acesso em 1 mar 2022.

FUNDAÇÃO DE APOIO A PESQUISA, ENSINO, TECNOLOGIA E CULTURA. Estudo sobre a questão da saúde e da segurança do trabalho e as implicações para os regimes próprios e o regime geral de previdência social: construção de perfil epidemiológico previdenciário: os Impactos e custos dos acidentes de trânsito para a Previdência Social. FAPETEC, São Paulo, nov. 2015. Disponível em: <http://sa.previdencia.gov.br/site/2016/10/sausegimimpactcustos.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2020. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável-ODS. Meta 3.6. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/objetivo3/indicador361>. Acesso em: 23 fev. 2022.

INTERNATIONAL NARCOTICS CONTROL BOARD. Monitoring and supporting governments' compliance with the international drug control treaties. INCB, Vienna, 2022. Disponível em: <https://www.incb.org/incb/en/index.html>. Acesso em 22 fev. 2022.

JUPE, Nicole. By the numbers: drug detection window by specimen type. *Quest Diagnostic Employer Solution Blog*, Secaucus, NJ, Dec. 5, 2016. Disponível em: <https://blog.employersolutions.com/by-the-numbers-drug-detection-windows-by-specimen-type/>. Acesso em: 22 fev. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. *Commission on Narcotic Drugs*. UNODC, Vienna, 2022. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/commissions/CND/index.html>. Acesso em 22 fev. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Escritório contra Drogas e Crime. International standards on drug use prevention. 2nd. updated ed. UNODC, Vienna, 2018. Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/prevention/UNODC-WHO\\_2018\\_prevention\\_standards\\_E.pdf](https://www.unodc.org/documents/prevention/UNODC-WHO_2018_prevention_standards_E.pdf). Acesso em: 1 mar 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Sustainable Development Goals. Take action for the sustainable development goals. United Nations, New York, [2022]. Disponível em: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>. Acesso em: 23 fev. 2022.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. Comissão Interamericana para o Controle de Drogas (CICAD). OEA, Washington, D.C., 2022. Disponível em: <https://www.oas.org/pt/topicos/drogas.asp>. Acesso em: 22 fev. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE; NAÇÕES UNIDAS. Comissões Regionais. Plano global: década de ação pela segurança no trânsito: 2021-2030. WHO, [S.l.], 2020. Disponível em: [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_33&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true). Acesso em: 1 mar. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Office on Drugs and Crime. *Drug production & trafficking*. UNODC, [S.l.], 2022. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/drug-production-and-trafficking.html>. Acesso em 22 fev. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Office on Drugs and Crime. *World drug report 2021=Relatório mundial sobre drogas 2021*. UNODC, [S.l.], jun. 2021. Elaboração própria da tradução para o português. Disponível em: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/wdr2021.html>. Acesso em: 22 fev. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. Resolução 74/299. UNODC, [S.l.], set. 2020. Disponível em: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>. Acesso em: 23 fev. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. Scheduling Procedures Under the International Drug Control Conventions. UNODC, [S.l.], 2020b. Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/commissions/CND/Scheduling\\_Resource\\_Material/19-11955\\_Drug\\_Conventions\\_eBook\\_2.pdf](https://www.unodc.org/documents/commissions/CND/Scheduling_Resource_Material/19-11955_Drug_Conventions_eBook_2.pdf). Acesso em: 22 fev. 2022.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. *International Guidelines on Human Rights and Drug Policy= Diretrizes Internacionais sobre Direitos Humanos e Política de Drogas*. PNUD, New York, 6 nov. 2020. Disponível em: <https://www.undp.org/publications/international-guidelines-human-rights-and-drug-policy>. Acesso em: 22 fev. 2022.

UNIÃO EUROPEIA. *Estrategia de la UE en materia de lucha contra la Droga 2021-2025*. Consejo de la Unión Europea, Bruselas, 18 dic. 2020. Disponível em: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14178-2020-INIT/es/pdf>. Acesso em: 22 fev. 2022.

UNIÃO EUROPEIA. *Programa de Cooperação entre a América Latina, Caribe e a União Europeia sobre a Políticas de Droga*. COPOLAD, [Barcelona], 2022. Disponível em: <http://copolad.eu/>. Acesso em: 22 fev. 2022.

Artigo recebido em 4/5/2022.

Artigo aprovado em 4/7/2022.

---

**Adriana Rizzotto** é juíza federal titular na 2ª Região, *Fulbright alumni* no *Hubert Humphrey Fellowship Program* e ex-pesquisadora acadêmica na *Fordham Law School*, nos Estados Unidos da América.