



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Comissão de Viação e Transportes

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 5.512, DE 2013 (Aposos: PL nº 5.568, de 2013, e PL nº 7.178, de 2014)

Altera dispositivo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o índice tolerável de alcoolemia na direção de veículos automotores.

**Autora:** Deputada GORETE PEREIRA

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

#### I - RELATÓRIO

Para análise desta Comissão comparece o **Projeto de Lei nº 5.512, de 2013**, de autoria da **Deputada Gorete Pereira**. Conforme a proposta, dirigir veículo automotor sob influência de álcool – cujo limite legal em vigor é zero – passaria a ser infração apenas quando o condutor apresentasse nível superior a cinco decigramas de álcool por litro de sangue.

Já para caracterização de crime de trânsito – cuja concentração vigente é de seis decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar – a concentração encontrada passaria a ser igual ou superior a oito decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,4 miligrama de álcool por litro de ar alveolar.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

Na justificação da proposta, a autora defende que deve ser dada certa tolerância ao índice zero de alcoolemia, na medida em que entende ser injusto dar o mesmo tratamento a condutores que ingerem pequena quantidade de álcool e cuja capacidade cognitiva continua plena, e para aqueles infratores visivelmente embriagados que, de fato, representam risco à segurança do trânsito.

Apensado ao projeto principal, o **PL nº 5.568, de 2013**, cuja autora é a **Deputada Keiko Ota**, tenciona incluir dispositivos nos artigos 302, 303 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro, que tratam dos crimes de trânsito.

Conforme a proposta, a pena prevista para o homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, que é de detenção de dois a quatro anos, passaria a ser de reclusão, de cinco a oito anos, se o condutor estiver sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

A influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos também aumentaria, de um terço à metade, a pena do crime de lesão corporal culposa na direção de veículo automotor. Já para o crime de conduzir veículo automotor, em via pública, sob a influência de álcool ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a pena de detenção, de seis meses a três anos, passaria a ser de detenção, de um a três anos.

A proposta ainda busca explicitar, em todos os artigos alterados, a possibilidade de realização de exame clínico ou perícia que, por meio técnico, permita ao médico legista certificar o estado do condutor, além da constatação pelo agente de trânsito, mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

Por fim, o projeto determina a revogação da infração administrativa prevista no art. 165 e seguintes do CTB, bem como dos artigos 276 e 277 do Código, que são os dispositivos que tratam das multas,



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

suspensões e punições administrativas à condução de veículos sob a influência de álcool ou de substância tóxica ou entorpecente. Também buscar excluir do art. 291 do CTB as partes que fazem referência à aplicação da Lei nº 9.099, de 1995, que dispõe sobre os juizados especiais cíveis e criminais.

Tramita também apensado o **PL nº 7.178, de 2014**, do **Deputado Laércio Oliveira**, que busca tipificar crime de homicídio qualificado praticado na direção de veículo automotor. Para tanto, acresce § 2º ao art. 302 do CTB, com objetivo de converter em crime de homicídio qualificado, previsto no inciso III do § 2º do art. 121 do Código Penal, quando for cometido por condutor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, com pena de reclusão, de doze a trinta anos.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, as proposições serão encaminhadas para a análise de mérito e de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeitas à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Os três projetos que ora analisamos, embora tratem de matérias correlatas, representam três abordagens distintas, e mesmo divergentes, em relação ao mesmo tema: direção de veículos automotores e uso de álcool ou drogas.

Em maio do ano em curso, esta Comissão, mediante a apresentação do Requerimento nº 269/2014, de minha autoria, realizou Audiência Pública com o escopo de discutir os projetos objeto da presente análise, com a participação de representantes do Ministério Público, Ministério



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

da Justiça, Organização Não Governamental, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público e Magistrados, cujo resultado convergiu com o pensamento expresso neste Parecer.

Senão vejamos.

O **PL nº 5.512/2013**, proposição principal, quando comparada à legislação em vigor, traz uma flexibilização em relação ao uso do álcool pelos condutores de veículos, em quantidade moderada. Sairíamos do atual índice zero, instituído pela chamada “Lei Seca”, para retornarmos a índice de tolerância bastante próximo ao anteriormente permitido.

Em nossa opinião, que já manifestamos reiteradas vezes e recebemos amplo apoio dos colegas desta Comissão, esse tipo de proposta representa claro retrocesso no que diz respeito à segurança do trânsito, visto que entendemos não haver limite seguro de consumo de álcool para a direção de veículos automotores.

Cada organismo reage de forma diferente na metabolização do álcool e no que diz respeito à alteração sensorial, de forma que a ingestão de determinada quantidade bebida alcóolica que pode ser praticamente indiferente para uma pessoa, também pode alterar e prejudicar significativamente os sentidos de outra. Desse modo, julgamos que o mais adequado é manter o índice zero em vigor, para que os condutores saibam que se forem dirigir, não devem beber.

Admitida *ad argumentandum tantum* a aprovação do projeto de lei, a existência jurídica do bafômetro (Teste do Etilômetro), bem como outros exames ou perícias, estará em risco, tornando-se letra morta, sob o argumento de proposições com igual escopo, que “beber e dirigir É CRIME e não mera infração administrativa”.

O PL nº 5.568/2013, por sua vez, pretende revogar a infração administrativa descrita no art. 165 do CTB, isto é, que tipifica o ato de beber e dirigir como infração gravíssima de trânsito, bem como os artigos 276 e 277, do mesmo diploma legal, que constituem o fundamento jurídico de



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

existência do poder de polícia para que as autoridades de trânsito e seus agentes possam validamente realizar o teste de dosagem de alcoolemia.

O agravamento das penas dos autores de crimes de trânsito, quando praticados sob a influência do álcool, como sugere a autora da proposição, pode soar aos leigos como o canto das sereias que seduzem os pescadores aos seus encantos. Não obstante, sua redação constitui equívoco irreparável, vez que viola o princípio da proibição do retrocesso social ao revogar a infração administrativa prevista no art. 165 e as medidas administrativas descritas nos artigos 276 e 277 do CTB.

A proposição, com comando revogador dos dispositivos, impedirão (se aprovado o PL), a realização dos testes, exames, perícias ou procedimentos técnicos ou científicos visando certificar a influência de álcool, sob pena de a autoridade de trânsito sobre a via e seus agentes violarem o princípio da Legalidade e realizarem conduta ilícita que poderá ser considerado crime de abuso de autoridade ou constrangimento ilegal. Inevitável o uso da expressão “retrocesso perigoso”, a configurar risco de morte, em proporções ainda mais alarmantes, de motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres. Fosse desta Comissão a competência, e não da CCJC, poderia aqui afirmar tratar-se de proposta eivada do vício de inconstitucionalidade ao violar o princípio da proibição do retrocesso social e o direito fundamental ao trânsito seguro.

É de se ressaltar que a legislação de trânsito vem tendo uma evolução decorrente de propostas de políticas sociais voltadas à realização do trânsito seguro, como responsabilidade da sociedade e dever do Estado, inserindo-se entre os direitos fundamentais (à vida e à integridade física), não se admitindo qualquer retrocesso social.

Reproduzimos trecho das lapidares e emblemáticas considerações do Dr. Cássio Honorato (Promotor de Justiça no Estado do Paraná e Mestre em Direito e Especialista em Trânsito), presente na Audiência Pública em maio: “(...) *Qualquer decisão ou projeto de lei (ainda que venha a ser sancionado em lei) tendente a reduzir o nível de tutela já alcançado constitui grave retrocesso social, que não pode ser admitido no Estado Democrático de Direito brasileiro, em especial durante a Década Mundial de Ações para*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

*Segurança Viária, cujo objetivo é reduzir o número de mortes e de lesões no trânsito. (...)*”.

É de se ressaltar, ainda, que recentemente foi aprovado nesta Casa o PL nº 2.592, de 2007, que altera diversos dispositivos do Código de Trânsito, para dispor sobre sanções administrativas e crimes de trânsito. A mencionada proposição, transformada na Lei nº 12.971/2014, inclui as alterações pretendidas pelo PL nº 5.568/2013.

Seguindo a análise do projeto, julgamos desnecessária a repetição, em cada artigo que trata do tema, de que poderá ser realizado *“exame clínico ou perícia que, por meio técnico, permita ao médico legista certificar o estado do condutor, além da constatação pelo agente de trânsito, mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor”*. Essa possibilidade já está adequadamente explicitada no art. 277 e no § 2º do art. 306 do CTB.

Quanto à exclusão, do art. 291 do CTB, das partes que fazem referência à aplicação da Lei nº 9.099, de 1995, que dispõe sobre os juizados especiais cíveis e criminais, entendermos tratar-se de medida equivocada. Esse entendimento decorre do fato de a Lei nº 11.705, de 2008, já ter excetuado a aplicação da lei dos juizados especiais nos casos em que o condutor estiver: 1) sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência; 2) participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente; e 3) transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h.

Ainda sobre o PL nº 5.568, de 2013, discordamos da revogação sugerida para a infração administrativa prevista no art. 165 e seguintes do CTB, bem como dos artigos 276 e 277 do Código. Consideramos que as multas, suspensões e punições administrativas à condução de veículos sob a influência de álcool ou de substância tóxica ou entorpecente são



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

instrumentos que devem ser aplicados concomitantemente às penas previstas nos crimes de trânsito, e em nada prejudicam a aplicabilidade daquelas.

Por fim o **PL nº 7.178, de 2014**, ao buscar tipificar o crime de homicídio qualificado praticado na direção de veículo automotor, quando for cometido por condutor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, retoma tema que já foi objeto de diversos debates neste Parlamento.

Os homicídios ocorridos no trânsito não podem ser classificados, de pronto, como culposos ou dolosos, com ou sem qualificação. Somente a análise caso a caso pode permitir que a autoridade judicial, com base nas circunstâncias de cada ocorrido, realize adequadamente essa caracterização, situação que já vem ocorrendo, de fato.

Aqui, apesar de explicitarmos nosso posicionamento de mérito, reiteramos que a análise jurídica mais refinada do tema deverá ocorrer no âmbito da CCJC.

Sabemos que a violência no trânsito, especialmente nos casos resultantes da combinação de álcool e direção, ou mesmo de outras drogas, tem causado danos irreparáveis a nossa sociedade, com a morte ou mutilação de vítimas inocentes.

Melhorias já foram alcançadas com algumas recentes mudanças em nossa legislação, as quais mostram sua eficácia quando acompanhadas de sistema de fiscalização efetivo, amplo e eficaz.

Por todas as razões supra, nosso voto é pela **REJEIÇÃO**, quanto ao mérito, dos Projetos de Lei nº 5.512, de 2013 e nº 7.178, de 2014, e pela aprovação do PL nº 5.568, de 2013, na forma do substitutivo que ora apresentamos.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

Sala da Comissão, em 19 de março de 2015.

**Deputado HUGO LEAL**

Relator





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**  
**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.568, DE 2013**

Altera dispositivo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores.

Art.2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 291. ....

.....  
§ 3º Nos casos previstos no § 2º do art. 302, § 2º do art. 303, e §§ 1º e 2º do art. 308, aplica-se a substituição prevista no art. 44, inciso I, do Código Penal, quando aplicada pena privativa de liberdade não superior a cinco anos, atendidas às demais condições previstas nos incisos II e III.

§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes do art. 59 do Código Penal, dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

“Art. 292. A suspensão ou a proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta isolada ou cumulativamente com outras penalidades.”

“Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos, salvo nos casos do § 2º do art. 302, § 2º do art. 303, art. 306 e §§ 1º e 2º do art. 308, em que a duração é de um a cinco anos.” (NR)

"Art. 302. ....

Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º .....

I – não possuir habilitação;

.....

§ 2º A pena é de reclusão, de quatro a oito anos, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.” (NR)

"Art. 303. ....

Penas – detenção, de seis meses a dois anos, e suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do artigo anterior



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Comissão de Viação e Transportes**

§ 2º A pena é de reclusão, de três a seis anos, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave.

"Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, de corrida, disputa, competição automobilística, ou praticar exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, não autorizadas pela autoridade competente.

Penas – detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a habilitação para dirigir veículo automotor." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após o transcurso de cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 19 de março de 2015.

***Deputado*** HUGO LEAL

***Relator***