

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 5.512, DE 2013

(Apensos: PL nº 5.568, de 2013; PL nº 7.178, de 2014; e PL nº 1.468, de 2015)

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.

**Autor:** Deputada GORETE PEREIRA

**Relator:** Deputado EFRAIM FILHO

## I – RELATÓRIO

Busca a proposição principal alterar os artigos 165, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para fixar um índice tolerável de alcoolemia na direção de veículos automotores.

Analisando o ordenamento jurídico vigente, no que diz respeito à embriaguez decorrente de álcool, depreende-se o seguinte: por força do art. 276 do CTB, qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeitaria o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código, ou seja, ocorre infração administrativa com qualquer concentração de álcool no sangue.

A infração penal, por seu turno, exige 6 (seis) decigramas ou mais de álcool por litro de sangue (art. 306).

Dessa forma, os condutores são penalizados, nas esferas administrativa ou criminal, a depender do índice medido ou se apresentarem sinais evidentes de embriaguez.

O Projeto de Lei nº 5.512, de 2013, visa a estabelecer um índice de tolerância de alcoolemia no sangue para a direção de veículo

automotor, qual seja: de 5 (cinco) decigramas de álcool por litro de sangue para aplicação das penalidades administrativas (cuja tolerância legal em vigor é zero) e de 8 (oito) decigramas de álcool por litro de sangue para aplicação das sanções penais.

Em suas justificações, alega que o índice de tolerância zero de alcoolemia fere a isonomia, pois dispensa o mesmo tratamento a pessoas em situações muito distintas, já que, de acordo com o regramento atual, os condutores com qualquer teor de álcool no sangue são penalizados da mesma maneira, não importando se ingeriram pequena quantidade de álcool e sua capacidade cognitiva continua plena ou se estão visivelmente embriagados, representando risco à segurança do trânsito.

Encontra-se apensado à proposta em análise o Projeto de Lei nº 5.568, de 2013, de autoria da Deputada Keiko Ota, que pretende aumentar as penas dos crimes de trânsito previstos nos artigos 302, 303 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro, se o condutor estiver sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos e revogar o índice de tolerância de alcoolemia previsto no art. 306, acima citado, para configurar o ilícito penal.

Outrossim, o Projeto determina a revogação das infrações administrativas previstas no artigo 165 do CTB e seguintes, bem como dos artigos 276 e 277 do Código, que são os dispositivos que tratam das multas, suspensões e punições administrativas à condução de veículos sob a influência de álcool ou de substância tóxica ou entorpecente, além de outras disposições.

Apresenta-se também apensado o Projeto de Lei nº 7.178, de 2014, do Deputado Laércio Oliveira, que busca acrescentar um parágrafo ao art. 302 do CTB, a fim de converter em homicídio qualificado a ocorrência de homicídio culposo na direção de veículo automotor se o condutor estiver com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, tendo por base a qualificadora constante do inciso III, do §2º, do art. 121, do Código Penal.

Por último, foi apensado o Projeto de Lei nº 1.468, de 2015, do Deputado Pompeo de Mattos, com o propósito semelhante ao da proposição principal, a fim de aumentar os índices de tolerância de alcoolemia na direção de veículo automotor, tanto no que concerne às infrações administrativas, quanto às infrações penais.

As aludidas proposições foram distribuídas à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise e parecer, nos termos do que dispõem os artigos 24 e 54 do Regimento Interno desta Casa, sob regime de tramitação ordinária, estando sujeitas à apreciação do Plenário.

O Parecer aprovado pela Comissão de Viação e Transportes foi pela rejeição do PL 5.512/13 e do PL 7.178/2014, apensado, e pela aprovação do PL 5.568/13, apensado, com substitutivo e subemenda.

É o Relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados se manifestar sobre as proposições referidas quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito, nos termos regimentais.

Sob o prisma da constitucionalidade formal, os Projetos não contêm vícios, tendo sido observadas as disposições constitucionais pertinentes à competência privativa da União para legislar sobre direito penal, trânsito e transporte, sendo legítima a iniciativa e adequada a elaboração de lei ordinária para tratar da matéria neles versada (CF, art. 22, *caput* e incisos I e XI; e art. 61, *caput*).

No tocante à constitucionalidade material, não se vislumbram também quaisquer discrepâncias entre os Projetos de Lei e a Constituição Federal.

Em relação à juridicidade, algumas proposições não estão em conformação ao direito, porquanto violam princípios do ordenamento jurídico vigente, conforme será demonstrado.

A técnica legislativa empregada contém algumas imperfeições, que serão adiante elucidadas, mas trata-se de vícios sanáveis.

No tocante ao mérito do Projeto de Lei nº 5.512, de 2013, e do Projeto de Lei nº 1.468, de 2015, que flexibilizam o uso do álcool, em

quantidades moderadas, pelos condutores de veículos automotores, entendemos que as proposições não devem prosperar.

Conforme já explicitado no Parecer aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, houve a realização de uma Audiência Pública com a participação de representantes do Ministério Público, Ministério da Justiça, Organização Não Governamental, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público e Magistrados, com o objetivo de discutir os temas sobre os quais versam os presentes projetos.

Depois de amplos debates, chegou-se à conclusão de que não há limite seguro de consumo de álcool para a direção de veículos automotores. Como é sabido, cada organismo reage de maneira distinta na metabolização do álcool, o que nos impede de afirmar que determinado índice de alcoolemia no sangue não apresentará grave risco à segurança do trânsito.

Além disso, é necessário ressaltar que a política de tolerância zero de álcool no trânsito vem repercutindo em maciças campanhas de educação e prevenção de acidentes.

É imprescindível conscientizar a população de que álcool e direção não é uma combinação segura. Além de ser um risco à vida do condutor, também o é à das outras pessoas. Isso pode ser constatado diariamente nos noticiários através dos relatos de trágicos acidentes causados por esta perigosa mistura.

Dessa maneira, entendemos não ser conveniente e oportuno aumentar o índice de tolerância em vigor.

No que diz respeito ao mérito do Projeto de Lei nº 5.568, de 2013, acreditamos ser oportuna e conveniente a proposição no ponto em que torna mais rigorosa a punição daqueles que, sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos, venham a causar homicídio ou lesão corporal, na direção de veículo automotor.

A perigosa conduta de dirigir sob a influência de álcool ou outra substância análoga, causadora de muitos acidentes de trânsito, justifica a tomada de medidas estatais mais rígidas, como o aumento de penas do homicídio e da lesão corporal de natureza grave.

Diariamente acompanhamos na mídia tragédias no trânsito envolvendo motoristas embriagados. A dinâmica de um acidente de trânsito acontece em segundos e o fato do motorista estar com sua percepção prejudicada pelo álcool é determinante.

Mesmo que todos saibam que a combinação álcool e direção é extremamente perigosa, é notório que muitos ainda persistem na prática dessa conduta.

Por esse motivo, insta utilizar a instância penal, como *ultima ratio*, para conter essas condutas com alto poder de lesividade, uma vez que as esferas cível e administrativa não têm solucionado o problema.

Como é cediço, a finalidade da pena consiste em reprovar e prevenir o crime. Através da prevenção, busca-se, dentre outras coisas, intimidar os membros da coletividade acerca da gravidade e da imperatividade da pena, retirando-lhes eventual incentivo quanto à prática de infrações penais.

Embora seja esse o propósito almejado pela Deputada autora do Projeto de Lei em debate, não vemos razoabilidade e proporcionalidade em se promover os aumentos de pena no patamar por ela apresentado, nem tampouco no Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

Urge, nesse contexto, trazer à baila as lições do doutrinador Paulo Queiroz (Direito Penal: Parte Geral. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 36.), que se refere ao princípio da proporcionalidade da pena sob três aspectos: 1º) proporcionalidade abstrata (ou legislativa); 2º) proporcionalidade concreta ou judicial (ou individualização) e o 3º) proporcionalidade executória.

Necessário aduzir que a proporcionalidade abstrata, de acordo com o aludido Professor, resta configurada quando o legislador define as sanções (penas e medidas de segurança) mais apropriadas (seleção qualitativa) e quando estabelece a graduação (mínima e máxima) das penas cominadas aos crimes (seleção quantitativa).

Assim, é preciso destacar que o legislador, ao efetuar a cominação da pena em abstrato, deve verificar e ponderar a relação entre a gravidade da ofensa ao bem jurídico e a sanção que será imposta ao infrator, fixando os seus parâmetros de forma proporcional e equilibrada.

Dessa maneira, após acurada análise do Substitutivo apresentado pela Comissão de Viação de Transportes, entendemos mais adequado fixar a pena de reclusão de 3 (três) a 8 (oito) anos para a figura prevista no art. 302, quando o condutor estiver com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, sob pena de macular a harmonia e proporcionalidade existentes no sistema jurídico, já que a pena abstratamente cominada para a figura do homicídio culposo no Código Penal é de 1 (um) a 3 (três) anos.

Outrossim, no que tange ao crime de lesão corporal de natureza grave na direção de veículo automotor sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa, pelos mesmas razões acima explicitadas, estipulamos a pena de reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos.

Por outro lado, quanto à pretensão de revogar as infrações administrativas previstas nos artigos 165 e seguintes do CTB, além de se mostrar injurídica, é inadequada no mérito, pois retiraria a possibilidade da Administração exercer o seu poder de polícia tão necessário ao pleno funcionamento do sistema de segurança viária.

O sistema punitivo, adotado pelo Código de Trânsito Brasileiro, compreende, nos artigos 162 a 255, um total de 243 condutas consideradas infrações de trânsito e, portanto, passíveis de punição.

Diferentemente das sanções criminais, aplicáveis somente pelo Poder Judiciário, no caso das penalidades administrativas, a lei determina que as autoridades de trânsito fiscalizem e sancionem as infrações cometidas.

É possível verificar que a maior parte das infrações de trânsito é solucionada na esfera administrativa, não sendo necessário utilizar-se da esfera criminal para tanto. Assim, não se mostra oportuna a revogação dessa parte, pois iria descaracterizar todo o sistema punitivo estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Pelas mesmas razões, o mesmo se diz quanto à revogação dos artigos 276 e 277 do CTB, pois, caso tornada lei, a proposição em análise retiraria do ordenamento jurídico normas necessárias à fiscalização, pela autoridade administrativa, de condutores que estejam sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Desse modo, entendemos ser de grande importância a manutenção das infrações e medidas administrativas na forma como se apresentam no Código em vigor.

Ademais, a proposta em debate pretende excluir do art. 291 do CTB a possibilidade de aplicação da Lei 9.099, de 1995 (Lei dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais) aos crimes cometidos na direção de veículos automotores.

Nesse ponto, embora seja válida a preocupação da Nobre Deputada em relação à aplicação da mencionada Lei quando o condutor estiver sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ela é desnecessária, pois a norma em vigor já excetua a incidência da Lei 9.099, de 1995, se o agente estiver nessa condição ou em outras circunstâncias previstas nos incisos do §1º do art. 291 do Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, no que diz respeito à técnica legislativa, não recomendamos a supressão feita pelo Substitutivo, apresentado pela Comissão de Viação e Transportes, do vocábulo “permissão” dos artigos 293, 302, 303 e 308, pois macularia a harmonia do Código de Trânsito Brasileiro, o qual se refere às expressões habilitação e permissão conjuntamente em diversas normas, tendo em vista que não se trata do mesmo instituto.

Já o artigo 292, na forma como trazido pelo Substitutivo, é desnecessário, pois já fora incorporado pela legislação em vigor com a alteração promovida no CTB pela Lei 12.971, de 2014.

Por fim, é importante ressaltar o já consignado no Parecer aprovado pela Comissão de Viação e Transportes em relação à desnecessidade de 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 notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor”, já que tal possibilidade já está devidamente prevista no art. 277 e no §2º do art. 306 do CTB.

Em relação ao também apensado Projeto de Lei nº 7.178, de 2014, do Deputado Laércio Oliveira, que busca acrescentar um parágrafo ao art. 302 do CTB, a fim de converter em homicídio qualificado a figura do homicídio culposo na direção de veículo automotor se o condutor estiver com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, tendo por base a qualificadora constante

do inciso III, do §2º, do art. 121, do Código Penal - CP, cominando, para tanto, pena de reclusão de 12 (doze) a 30 (trinta) anos, urge consignar que tal pretensão é inadequada no mérito.

A qualificadora aludida em tal dispositivo do CP refere-se ao homicídio doloso. O elemento subjetivo do tipo previsto no artigo 302 do CTB é a culpa. Se o agente, com consciência e vontade, utiliza o veículo automotor para matar alguém, essa conduta não é considerada crime de trânsito.

Vejamos o entendimento do Superior Tribunal de Justiça:

*Em delitos de trânsito, não é possível a conclusão automática de ocorrência de dolo eventual apenas com base em embriaguez do agente. Sendo os crimes de trânsito em regra culposos, impõe-se a indicação de elementos concretos dos autos que indiquem o oposto, demonstrando que o agente tenha assumido o risco do advento do dano, em flagrante indiferença ao bem jurídico tutelado (HC 58826-RS, 6ª T., rel. Maria Thereza de Assis Moura, 29.06.2009, v.u.).*

Desse modo, constata-se que não é possível inferir automaticamente a ocorrência de dolo eventual sem analisar as circunstâncias do caso concreto, apresentando-se, portanto, inadequada a pretensão da proposição em discussão.

Diante do exposto, vota-se pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do Projeto de Lei nº 5.512, de 2013, do Projeto de Lei nº 5.568, de 2013, do Projeto de Lei nº 7.178, de 2014 e do Projeto de Lei nº 1.468, de 2015, e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.512, de 2013, do Projeto de Lei nº 7.178, de 2014, e do Projeto de Lei nº 1.468, de 2015, e pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.568, de 2013, nos termos do Substitutivo que ora oferecemos.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2015.

Deputado EFRAIM FILHO  
Relator



## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### 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. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, terá 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 será de um a cinco anos.” (NR)*

.....

*“Art. 302. ....*

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

*§ 1º .....*

.....

*§ 2º A pena é de reclusão, de três 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 permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.*

*§ 1º Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302.*

*§ 2º A pena é de reclusão, de dois a quatro 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. 3º Esta Lei entra em vigor após o transcurso de cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado EFRAIM FILHO  
Relator