

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 5.512, DE 2013

(Aposos: 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 propósito semelhante ao da proposição principal: 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 e o Substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes 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 eles e a Constituição Federal.

Em relação à juridicidade, algumas modificações pretendidas 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 vida 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 de natureza grave, 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 das penas nos casos acima citados.

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.

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.

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 Projeto em tela, entendemos mais adequado fixar a pena de reclusão de 4 (quatro) a 8 (oito) anos para a figura prevista no art. 302 do CTB, 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 tipo trazido pelo art. 303 do mesmo diploma, ao invés de criar uma causa de aumento de pena conforme pretendia a autora, optamos por instituir uma figura qualificada apenada com reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, quando resultar lesão corporal de natureza grave, se o agente estiver sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa, tendo em vista a maior reprovabilidade dessa conduta.

Em relação à ação descrita no art. 306 da supracitada Lei, acreditamos serem desnecessárias as alterações propostas pela Nobre Deputada, pois a norma em vigor já traz parâmetros razoáveis para uma adequada punição.

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.

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.

No que diz respeito às demais alterações trazidas pelo Substitutivo, cabe salientar que elas não se revestem de conveniência e oportunidade, na medida em que a legislação em vigor já prevê disposições suficientes para uma adequada punição.

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, do Projeto de Lei nº 1.468, de 2015 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, e, no mérito, pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.512, de 2013, do Projeto de Lei nº 7.178, de 2014, do Projeto de Lei nº 1.468, de 2015, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, 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 dispositivos 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 O art. 302 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 302.

§ 1º

§ 2º Se o agente conduz veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 3º Se o agente participa, em via, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou

demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente:

Penas – reclusão, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.” (NR)

Art. 3º O art. 303 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do §2º, renumerando-se o atual parágrafo único para §1º:

"Art. 303.

§ 1º

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, 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. 4º Esta Lei entra em vigor cento e vinte dias após sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado EFRAIM FILHO
Relator