



**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2021**  
(Do Sr. HUGO LEAL)

Institui o Dia Nacional da Lei Seca

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Dia Nacional da Lei Seca.

Art. 2º Fica instituído o Dia Nacional da Lei Seca, a ser celebrado anualmente em 19 de junho, em todo o território nacional.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A violência no trânsito ainda representa importante desafio global enfrentado pela sociedade moderna. Ocorrências de trânsito constituem a oitava maior causa de mortes no mundo. São mais de 1,35 milhão de vidas perdidas e 50 milhões de feridos anualmente<sup>1</sup>. No Brasil, os números são igualmente alarmantes e, embora apresente tendência de queda, o Ministério da Saúde registrou 32.655 mortes no trânsito em 2018<sup>2</sup>. Dados preliminares de 2019 e 2020, apresentam, respectivamente, 31.307 e 30.168 mortes.

Em esforço conjunto com a sociedade, o Parlamento brasileiro trabalha ativamente no sentido de contribuir para a

1 Relatório Global da OMS sobre o Estado da Segurança Viária 2018.

2 <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obt10uf.def>.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218467202000>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

construção de um trânsito verdadeiramente seguro. Entre as iniciativas legislativas destaca-se a aprovação da Lei Seca, em 2008.

A legislação sobre álcool no Brasil iniciou em 1928, por meio do Decreto nº 18.323, de 24 de Julho de 1928, do Presidente Washington Luís, que criou “a polícia das estradas de rodagem” – hoje, Polícia Rodoviária Federal, sendo considerada a primeira legislação de trânsito nacional. Em seu art. 87, letra “c”, estabelecia “multa de cem mil réis para quem dirigisse qualquer veículo em estado de embriaguez”.

A legislação evoluiu a partir do Decreto-Lei 3.651, de 1941, que estabeleceu o primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT). O artigo 129/A previa a apreensão do documento de habilitação pelo prazo de um a doze meses ao condutor que dirigir em estado de embriaguez. Já no artigo 130, estava prevista a cassação do documento de habilitação de condutor alcoólatra ou toxicômano.

Em 1966, com a Lei 15.108, de 1966, que instituiu o novo Código Nacional de Trânsito (CNT), temos uma nova alteração. Os artigos 89 e 97 estabeleciam a proibição de dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza e a cassação do documento de habilitação após duas apreensões por esse motivo.

Mas foi a partir da Lei 9.503, de 1997, que criou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que foi definido um índice máximo que o condutor poderia ingerir como limite para a direção de veículo automotor: seis decigramas de álcool por litro de sangue (equivale a 0,3 mg/l de ar no bafômetro). Além disso, foram estabelecidas as penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação no caso de reincidência no período de 12 meses. Também foi incluído no Capítulo dos Crimes de Trânsito, um dispositivo definindo como crime





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

dirigir embriagado expondo a dano potencial, chamado de perigo de dano concreto, estabelecendo como penas: detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Em 2006, com a publicação da Lei 11.275, de 2006, “no caso de recusa do condutor à realização dos testes, exames e da perícia previstos” passou a ser possível caracterizar “a infração mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor, resultantes do consumo de álcool ou entorpecentes, apresentados pelo condutor”.

Mas um fato foi determinante para a mudança de concepção em relação à combinação álcool e direção no país. O Natal de 2007 nas estradas brasileiras foi descrito, nos meios de comunicação, como o “mais sangrento em 20 anos”. Apenas nas rodovias federais, foram registradas 196 mortes e mais 1.870 pessoas feridas, nas 2.561 ocorrências no feriadão natalino – um aumento de 51% no número de vítimas fatais em relação ao ano anterior. Os vilões eram os mesmos de um ano para o outro: excesso de velocidade e consumo de bebida alcoólica.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro já previsse a proibição de dirigir alcoolizado, o Presidente da República apresentou a Medida Provisória nº 415, de 23 de janeiro de 2008, estabelecendo a proibição da venda de bebidas alcólicas em estabelecimentos comerciais localizados às margens das rodovias federais a partir de 1º de fevereiro.

Na exposição de motivos, a proposta foi apresentada com a alarmante estatística da Organização Mundial de Saúde – OMS, que estimava em aproximadamente 2 (dois) bilhões o número de





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

consumidores de bebidas alcoólicas no mundo. Do ponto de vista da Saúde Pública, 76,3 milhões de pessoas apresentavam problemas diagnosticáveis associados ao consumo de bebidas alcoólicas. O álcool causava, em 2008, 1,8 milhão de mortes, 3,2% do total, e era responsável por 4% dos “anos perdidos de vida útil” no mundo. Entre as décadas de 70 e 90 o consumo de álcool cresceu mais de 70% entre os brasileiros.

Pelo texto, os estabelecimentos localizados à beira de todas as estradas não poderiam vender bebidas com teor de álcool igual ou acima de 0,5%, o que abrange quase todos os tipos à venda no país. A MP, restrita às estradas federais, foi mal recebida entre especialistas em trânsito, dentro e fora do Congresso Nacional, por uma série de razões, sendo a principal o fato que tirava o foco dos motoristas, responsáveis pelas tragédias no trânsito, e transferia a responsabilidade para os comerciantes. Em meu primeiro mandato, tive a honra de ser designado relator da MP.

Foram pelo menos 30 dias de debates intensos com a realização de duas audiências públicas e um sem-número de encontros com setores da sociedade civil organizada, incluindo a ABRAMET. Desde o começo, nosso objetivo era introduzir o conceito da alcoolemia zero: o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelecia até então, no seu artigo 165 (combinado com o artigo 276), que era considerada infração gravíssima dirigir com concentração de álcool acima do limite de 6 dg/L (decigramas de álcool por litro de sangue).

Dentre os diversos especialistas ouvidos destacam-se o professor José Mauro e o Dr. Fabio Racy.

Titular da cadeira de Neurologia da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro, o professor José Mauro havia participado de uma pesquisa do Programa Acadêmico sobre





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Álcool e outras Drogas da UFRJ que evidenciou a presença de álcool em 75% dos casos de acidentes de trânsito com vítimas fatais, encaminhadas para o Instituto Médico Legal (IML) do Rio, além de ter constatado que a concentração de álcool no sangue (alcoolemia) em cerca de 30% dos corpos analisados era menor que o limite de 6 dg/L, até então estabelecido por lei. Especialista em Medicina do Trabalho e em Medicina do Tráfego, o Dr. Fabio Racy sustentou que todos os estudos indicavam, entretanto, que o álcool – bem como outras substâncias psicoativas – agia de maneira diferente em cada indivíduo e, portanto, era impossível estabelecer um índice a partir do qual o condutor seria afetado pela bebida alcoólica.

Em acordo com outros parlamentares da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, apresentamos a proposta de alterar a suspensão do direito de dirigir, passando de um a doze meses, para especificamente 12 meses. Da mesma forma, o Projeto de Lei de Conversão também transformava em crime dirigir com concentração acima de 6 dg/L, em qualquer circunstância. O CTB, até ali, estabelecia que só seria crime se levasse perigo aos outros, o que tornava praticamente impossível provar o crime, a não ser em casos de acidentes com vítimas.

O PLV foi aprovado e sancionado pelo Presidente, transformando-se na Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, popularmente chamada de “LEI SECA”. Essa Lei colocou o Brasil entre os países com legislação mais rígida com relação ao uso de álcool no volante. Essa verdadeira conquista da sociedade brasileira tornou inaceitável qualquer quantidade de álcool no sangue do condutor do veículo.

Com o avanço da fiscalização e a necessidade de dar mais eficiência e eficácia na aplicação da norma vigente, apresentei Projeto de Lei nº 5607/2009, com a principal proposta de que o crime

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218467202000>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

do art. 306 também poderia ser configurando quando o condutor apresentasse “sinais notórios de embriaguez”. Essa proposta foi aprovada, na forma de substitutivo, que culminou na Lei nº 12.760, de 2012, a qual agravou a penalidade de multa gravíssima de 5 (cinco) para 10 (dez) vezes e incluiu outros meios de prova para o crime previsto no artigo 306 do CTB.

Posteriormente, foi sancionada a Lei nº 13.281, de 2016, que trouxe um importante aprimoramento à Lei Seca, incluindo a previsão de uma sanção administrativa para quem se recusasse a realizar o teste de embriaguez durante a fiscalização de trânsito.

A Lei nº 13.546, de 2017, reestabeleceu o agravamento da pena do crime previsto no art. 302 do CTB, que havia sido retirado em 2008, prevendo que a pena para o condutor de veículo automotor que, sob influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa, cometer homicídio de trânsito, será aumentada de detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos para reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos.

No entanto, como o crime ainda continuava culposos, havia a possibilidade de aplicação do Inciso I do art. 44 do Decreto-Lei nº 2.848 de 1940 (Código Penal), que previa a substituição da pena para crimes culposos, independente do quantum da pena, de prisão para medidas restritivas de direito. Mas isso foi resolvido a partir da Lei 14.071, de 2020, que excluiu a aplicação do referido disposto do Código Penal para os crimes previstos no § 3º do art. 302 e no § 2º do art. 303 do CTB.

Em mais de uma década, a Lei seca produziu resultados expressivos, reconhecidos internacionalmente. A Organização Mundial de Saúde destacou em seu Relatório sobre segurança viária de 2018 a redução de 16% nas fatalidades em São Paulo, atribuída à edição





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

da Lei e sua aplicabilidade. Um levantamento do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro<sup>3</sup> mostrou que a Lei seca, até 2018, teria evitado aproximadamente 41 mil mortes o que, além de poupar as famílias do sofrimento pelas perdas, ainda “teria evitado a perda de produto e renda em valores próximos a 1,0 % do PIB em 2016”.

Apesar de todas as evidências dos riscos da combinação álcool e direção, dos esforços das autoridades, das campanhas e do número elevado de vítimas anuais, muitos ainda insistem em conduzir seus veículos após ingerir bebidas alcoólicas. Segundo a Pesquisa Nacional de Saúde 2013 do IBGE<sup>4</sup>, a proporção de pessoas de 18 anos ou mais de idade que dirigiram logo depois de beber chega a 24,3%.

Em decorrência de todos esses fatos, é adequado que se tenha uma data específica no calendário anual para que o assunto seja fortalecido nas campanhas e ações dos órgãos públicos e sociedade em geral.

Nesse contexto, a fim de atender às disposições da Lei nº 12.345, de 9 de dezembro de 2010, que fixa critério para instituição de datas comemorativas, em decorrência do Requerimento 61/2021 CVT, de minha autoria e subscrito pelo Deputado Paulo Vicente Caleffi, **foi realizada Audiência Pública na Comissão de Viação e Transportes (CVT), com o tema “Dia Nacional da Lei Seca”, ocorrida em 20 de setembro de 2021”.**

**A referida audiência pública teve a participação dos seguintes convidados:**

**- FREDERICO CARNEIRO** - Secretário da Secretaria Nacional de Trânsito;

3 <https://www.ens.edu.br/arquivos/A%20LEI%20SECA,%20IMPACTOS%20ECON%20C3%94MICOS%20E%20A%20CONTRIBUI%20C3%87%20C3%83O%20DO%20SEGURO%20%E2%80%93%20TEXTOS%20DE%20PESQUISA%20L%20N%20C2%B0%205.pdf>

4 <ftp://ftp.ibge.gov.br/PNS/2013/pns2013.pdf>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218467202000>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

- **FÁBIO VARGAS MENDES** - Assessor da Secretaria Nacional de Trânsito;

- **MARCELO DE AZEVEDO** - Vice-Presidente da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF);

- **RODRIGO DE SÁ BARBOSA** - Vice-Presidente da Associação Nacional dos Departamentos Estaduais de Trânsito (AND) e Presidente do DETRAN Amazonas;

- **ANTÔNIO COELHO MEIRELES NETO** - Presidente da Associação Nacional dos Agentes de Trânsito (AGTBRASIL).

Os palestrantes foram unânimes em afirmar a relevância do tema e da importância de se ter uma data para ser lembrada e comemorada todos os anos, com o fortalecimento da discussão do tema em toda a sociedade.

Assim, propõe-se neste Projeto de Lei a criação do Dia Nacional da Lei Seca. O objetivo da medida é celebrar os avanços conquistados pela Lei e, ao mesmo tempo, destacar a importância de se avançar na conscientização da população dos riscos envolvidos na prática de beber e dirigir.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 23 de setembro de 2021.

Deputado **HUGO LEAL**  
PSD/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218467202000>

