

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 4.607, DE 2009

Altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aumentando a progressividade das penalidades nos casos em que o condutor de veículo automotor dirigir após ter consumido bebida alcoólica.

Autor: Deputado PEDRO HENRY

Relator: Deputado POMPEO DE MATTOS

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei que visa a alterar dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aumentando a progressividade das penalidades nos casos em que o condutor de veículo automotor dirigir após ter consumido bebida alcoólica.

Pretende-se a modificação dos arts. 165 e 306 do CTB, relativamente aos âmbitos administrativo e penal, prevendo o acréscimo de um terço na penalidade para os casos de reincidência e de aplicação de progressão geométrica para cada infração subsequente.

Tendo em mira o controle da preocupante conduta de direção de veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ao projeto de lei principal, foram apensadas outras propostas, a saber:

a) PL nº 4.408, de 2012, do Deputado Laercio Oliveira, que altera o art. 165 do CTB, aumentando o fator multiplicador da multa de cinco para dez vezes e estabelecendo a apreensão e remoção do veículo;



b) PL nº 6.739, de 2010, do Deputado William Woo, que altera os arts. 165 e 306 do CTB, estabelecendo idêntica sanção nos âmbitos administrativo e penal, prisão de sete dias consecutivos, sem direito a fiança;

c) PL nº 7.126, de 2010, do Deputado Marco Maia, que altera o art. 165 do CTB, agravando o fator multiplicador da multa de cinco para sete vezes e prevendo a apreensão e remoção do veículo;

d) PL nº 3.809, de 2012, da Deputada Nilda Gondim, que altera o art. 165 do CTB, agravando o fator multiplicador de cinco para dez vezes e estabelecendo a sanção administrativa progressiva e mais severa para os casos de reincidência, na seguinte sequência: primeira – suspensão do direito de dirigir por três anos; segunda – suspensão do direito de dirigir por cinco anos; terceira – direito de dirigir cancelado definitivamente, com a devida averbação nos órgãos de trânsito do país;

e) PL nº 4.712, de 2012, do deputado Antonio Bulhões, que altera o art. 165 do CTB, agravando pela metade o valor da multa aplicada ao motorista profissional de veículo automotor;

f) PL nº 5.594, de 2013, do Deputado Rogério Peninha Mendonça, que altera o art. 165 do CTB, agravando de cinco para dez vezes o valor da multa, com suspensão do direito de dirigir por três meses e prestação de serviços comunitários por nove meses e previsão de aplicação da multa em dobro, com suspensão do direito de dirigir por doze meses, em caso de reincidência;

g) PL nº 1.760, de 2015, do Deputado Flavinho, que altera a redação do artigo 165 da Lei N.º 9.503, de 1997, estabelecendo a obrigatoriedade de que o infrator conduza, por período determinado, apenas veículos que contenham etilômetro ligado ao sistema de partida do motor; e,

h) PL nº 2.718, de 2015, do Deputado Subtenente Gonzaga, que modifica a medida administrativa dos art. 165 e 228, de retenção para remoção do veículo, nessa última figura ainda é suprimido o parâmetro de volume ou frequência sonora, estabelecido pelo Contran; finalmente, reforma-se o art. 271, que cuida da remoção, prevendo que nas “localidades em que



não houver local apropriado ou pátio credenciado para recebimento do veículo, este deverá ser encaminhado à cidade mais próxima, até o limite máximo de 150 km de distância”, e que não havendo a possibilidade do cumprimento nessa última regra, o “veículo será liberado desde que atendido, no que couber, o disposto nos arts. 262 e 270” (esses dois últimos artigos referem-se à apreensão e retenção);

i) PL 8.005, de 2017, do Deputado Marcos Soares, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre penalidades ao condutor flagrado dirigindo sob efeito de álcool. Alterando o parágrafos do art. 165, prevê que, cessada a suspensão do direito de dirigir, o infrator flagrado na direção sob influência de álcool fica obrigado, pelo prazo de 24 meses, a dirigir somente veículo que possua etilômetro acoplado ao sistema de partida, conforme especificações do CONTRAN; os custos relativos à aquisição e instalação do equipamento de que trata o § 1º ficarão a cargo do condutor infrator; em caso de reincidência no período de até 36 (trinta e seis) meses, aplicam-se em dobro a multa e os prazos de suspensão do direito de dirigir previstos no caput, bem como o prazo de restrição para condução de veículo com etilômetro acoplado ao sistema de partida previsto no § 1º. Modifica o art. 306, para modificar a pena para detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão do direito de dirigir ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor; no mesmo artigo prevê que Cessada a suspensão do direito de dirigir prevista no caput, o condenado flagrado na direção sob influência de álcool fica obrigado, pelo prazo de 24 meses, a dirigir somente veículo que possua etilômetro acoplado ao sistema de partida, conforme especificações do CONTRAN; finalmente, estatui que Os custos relativos à aquisição e instalação do equipamento de que trata o § 4º ficarão a cargo do condenado.

j) PL 1.103, de 2019, do Deputado Davi Soares, que altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre penalidades ao condutor flagrado dirigindo sob efeito de álcool, com conteúdo análogo ao PL 8.005, DE 2017.

k) PL 8.558, de 2017, do Deputado Bacelar, Altera a Lei nº 9503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, alterando normas gerais de circulação e conduta, infrações administrativas e o disposto no inciso



VI do § 1º do art. 302, para prever, como majorante, do homicídio culposo na condução de veículo automotor, o aumento da pena em um terço;

l) PL 4.958, de 2019, da Deputada Magda Mofatto, Dispõe alteração do artigo 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, objetivando o uso do drogômetro, estabelecendo sancionamento escalonado conforme o tipo de resultado dos testes (alcoolemia ou indicação de utilização de substância psicoativa); é previsto, ainda, a determinação de entrega de comprovante da realização do teste, no qual deverá constar o número de identificação do equipamento;

m) PL 2.072, de 2021, da Deputada Christiane de Souza Yared, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre penalidade de detenção referente a conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, a pena cominada para o tipo penal é aumentada até o dobro, se houver concentração entre 30 e 60 decigramas de álcool por litro de sangue ou entre 1,5 e 3,0 miligramas de álcool por litro de ar alveolar; e será aumentada até o triplo se houver concentração superior a 60 decigramas de álcool por litro de sangue ou superior a 3,0 miligramas de álcool por litro de ar alveola;

n) PL 72, de 2022, do Deputado Severino Pessoa, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, DOS CRIMES DE TRÂNSITO, a pena cominada ao art. 306 do CTB passa a ser de detenção, de 2 anos e meio a 18 anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor no prazo de 10 anos.

Todos os aludidos projetos de lei, nas respectivas justificações, externam a necessidade de aperfeiçoamento do CTB, em razão do aumento das ocorrências de acidentes de trânsito, mesmo após a promulgação da Lei nº 11.705, de 2008, alcunhada de Lei Seca, e da Lei nº 12.760, de 2012, que alterou alguns dos seus dispositivos.



Sujeita a apreciação pelo Plenário, o Projeto de Lei nº 4.607/2009, apresentado em 4 de fevereiro de tal ano, foi despachado para análise da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, às quais também estão sujeitas as matérias a ele apensadas.

Na Comissão de Viação e Transportes, o Deputado Hugo Leal apresentou parecer em 17/07/2014, o qual foi aprovado, à unanimidade, por tal Colegiado, em 05/11/2014. Eis a sua conclusão: *os projetos de lei em foco perderam oportunidade, tornando-se inócuos, pelo que votamos pela REJEIÇÃO da proposta principal, PL nº 4.607, de 2009, e de seus apensos, PL nº 6.739, de 2010; PL nº 7.126, de 2010; PL nº 3.809, de 2012; PL nº 4.408, de 2012; PL nº 4.712, de 2012; e PL nº 5.594, de 2013.*

Os PLs nºs 1.760 e 2.718, de 2015, 8.005 e 8.558, de 2017, e 1.103, de 2019, em razão de ulterior apensação, não receberam prévio parecer específico, sujeitando-se ao que se tem chamado de “parecer emprestado”.

Requerida a desapensação do PL nº 2.718, de 2015, restou a pretensão indeferida pelo senhor Presidente desta Casa, em despacho de 27/10/2015.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

A esta Comissão Permanente compete a apreciação da constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, quanto aos temas penais, do mérito, nos termos dos arts. 32, IV, “a”.

O Projeto de Lei principal, PL nº 4.607, de 2009, em termos formais, não se ressentia de inconstitucionalidade, inexistindo qualquer vício de iniciativa. Tal situação se repete em relação aos demais apensos, ressalva feita ao PL nº 2.718, de 2015.

Nesta última proposição, verifica-se que a sugerida reforma impõe atribuição a órgão da Administração Pública, relativamente ao deslocamento de veículo removido. Igualmente, no que concerne à supressão, para fins de reconhecimento da infração do art. 228 (abuso de equipamento sonoro), do parâmetro fixado pelo Contran, apura-se que o PL nº 2.718, de 2015, de iniciativa parlamentar, imiscuiu-se em campo de atuação da Administração Pública. Tais dispositivos, assim, contrapõem-se ao teor do art. 84, VI, da Constituição da República.

Em termos materiais, contudo, o PL nº 4.607, de 2009, mostra-se em dissintonia com o Texto Maior, porquanto contraria o seu artigo 5º, inciso XXXIX, princípio da legalidade penal, que tem como apanágio a ideia do *nullum crimen sine lex certa*.

O estabelecimento de fator de incremento sancionatório cifrado em progressão geométrica, de compreensão inacessível ao grosso da população, não terá o esperado efeito pedagógico/dissuasório no âmago da sociedade.

Ademais, no atinente ao apenso PL nº 6.739, de 2010, apura-se violação do cânone do devido processo legal (CF, artigo 5º, LIV), cláusula que, em sua dimensão substancial, alberga o primado da proporcionalidade,



que giza o exercício da atividade legislativa. Nesse sentido, confira-se a compreensão do Supremo Tribunal Federal:

“O Estado não pode legislar abusivamente. A atividade legislativa está necessariamente sujeita à rígida observância de diretriz fundamental que, encontrando suporte teórico no princípio da proporcionalidade, veda os excessos normativos e as prescrições irrazoáveis do Poder Público. O princípio da proporcionalidade – que extrai a sua justificação dogmática de diversas cláusulas constitucionais, notadamente daquela que veicula a garantia do ‘substantive due process of law’ – acha-se vocacionado a inibir e a neutralizar os abusos do Poder Público no exercício de suas funções, qualificando-se como parâmetro de aferição da própria constitucionalidade material dos atos estatais. A norma estatal que não veicula qualquer conteúdo de irrazoabilidade presta obséquio ao postulado da proporcionalidade, ajustando-se à cláusula que consagra, em sua dimensão material, o princípio do ‘substantive due process of law’ (CF, art. 5º, LIV). Essa cláusula tutelar, ao inibir os efeitos prejudiciais decorrentes do abuso de poder legislativo, enfatiza a noção de que a prerrogativa de legislar outorgada ao Estado constitui atribuição jurídica essencialmente limitada, ainda que o momento de abstrata instauração normativa possa repousar em juízo meramente político ou discricionário do legislador.” (RTJ 176/578-580, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Pleno).¹

Como o Direito Penal notabiliza-se como *ultima ratio*, cominar-se idêntica sanção nas searas administrativa e criminal traduz ruptura da proporcionalidade.

Em relação ao PL 2.718, de 2015, verifica-se inconstitucionalidade material, na medida em que se colima o desproporcional enrijecimento da medida administrativa.

A ideia de modificação de “retenção” para “remoção” do veículo, nas hipóteses em testilha, vai de encontro com a *ratio* de tais institutos, que, segundo a página eletrônica do Detran, seguem a seguinte lógica:

*A **retenção** do veículo consiste na sua imobilização no local de abordagem, pelo tempo necessário à solução de determinada irregularidade. A retenção tem caráter de segurança e visa à correção de irregularidades. Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado após a regularização. Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por*



¹ RMS 28.135, decisão do Presidente em Exercício, Min. CELSO DE MELLO, 17.07.2009, DJE nº 146, divulgado em 04/08/2009.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222627950000>

condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do CRLV, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização.

*A **remoção** do veículo é medida administrativa que tem por objetivo proceder à desobstrução da via pública em favor de seus usuários, seja nas pistas, seja nos acostamentos ou calçada, ou onde lhe seja vedado permanecer. A **remoção** está prevista em todas as autuações por estacionamento proibido, entre outras.*

(<http://www.detran.sc.gov.br/index.php/infracao/apreensao-de-veiculo>, consulta em 20/8/2019)

Com todo o respeito, tanto nos casos em que há embriaguez ao volante quanto naqueles em que se abusa de mecanismos sonoros, há possibilidade de pronta regularização da situação. Daí, não se afigura adequada a previsão da medida administrativa de remoção para as hipóteses *sub examen*.

O PL nº 6.739, de 2010, é inconstitucional, por violação do princípio (regra, segundo alguns) da proporcionalidade (CRFB, art. 5º, LIV), na dimensão da proibição da proteção deficiente, em razão da redução da pena para apenas “7 (sete) dias consecutivos, não admitida a fiança, e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses”. Ainda que vedada a fiança, o que já seria inconstitucional, por ampliar, indevidamente, o rol de hipóteses que somente devem estar previstas na Lei Maior, nada impediria que tal reprimenda fosse cumprida em regime aberto. Atualmente, a pena é de detenção de seis meses a três anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor. Além de inconstitucional, é, injurídico, por implicar prejuízos para o caráter sistemático do ordenamento jurídico.

O PL nº 7.126, de 2010, também vulnera a proporcionalidade, agora na dimensão da proteção deficiente, pois, dada a modificação do CTB pela Lei 12.760, de 2012, a penalidade, hoje, é mais rigorosa. A proposta colima a fixação de multa (7 vezes), suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses e apreensão do veículo. Atualmente, a sanção é de multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Quanto à alteração da penalidade de retenção para remoção, valem as considerações já realizadas no atinente ao PL nº 2.718, de 2.015.



O PL nº 3.809, de 2012, foi apresentado dias antes da Lei 12.760, de 2012, mostrando-se, portanto, em parte, desatualizado, em razão da, obviamente, desconsiderada evolução do art. 165 do CTB. Por outra volta, é possível dizer que haveria inconstitucionalidade material, na medida em que prevista sanção administrativa desproporcional, por mencionar cancelamento definitivo do direito de dirigir (CRFB, art. 5º, LIV e XLVII, “b”).

No atinente ao PL 4.408, de 2012, incidem as mesmas considerações lançadas quanto à atualidade da proposição, anterior à Lei 12.760, de 2012, sobre a penalidade, e quanto à proporcionalidade da sanção de remoção.

O PL nº 4.712, de 2012, sofre do mesmo problema de ter sido apresentado anteriormente à modificação promovida pela Lei nº 12.760, de 2012, sujeitando-se, ainda, à inconstitucionalidade pela violação da proporcionalidade, pois o aumento da pena de multa não guarda relação de pertinência com a o exercício da atividade profissional, podendo, antes, diante da reprovabilidade da conduta vincular-se com o tempo de suspensão do direito de dirigir.

O PL nº 5.594, de 2013, resente-se de inconstitucionalidade ao prever como sanção administrativa reprimenda prevista como resposta estatal de caráter penal (prestação de serviços comunitários, cf. o art. 43, IV, do CP). No mais a pretendida alteração, para autorizar o incremento sancionatório, independentemente de prazo, mostra-se na contramão da proporcionalidade (CRFB, art. 5º, LIV).

O PL nº 1.760, de 2015, que prevê a instalação de etilômetro nos veículos que serão dirigidos pelo por aquele que praticar a infração administrativa prevista no art. 165 do CTB não supera o filtro da proporcionalidade. Caso se pensasse como alternativa, mais branda à suspensão do direito de dirigir, ainda seria admissível, mas como penalidade extra representaria duro golpe à proporcionalidade, na dimensão da proibição do excesso. Ainda é possível divisar empecilho relativo ao exercício do direito de locomoção e ao exercício profissional, pois não se saber ao certo o custo de aquisição do equipamento; imagine-se, ainda, o embaraço que tal pode



representar para o empregado que teria que modificar um caminhão ou ônibus de seu empregador (CRFB, art. 1º, IV, art. 5, *caput*, e, art. 6º).

Os PLs nº 8.005, de 2017, e 1.103, de 2019, sujeitam-se, inicialmente, às mesmas considerações feitas ao PL 1.760, de 2015, acerca da sujeição à instalação de etilômetro no veículo, em razão da prática da infração administrativa do art. 165 do CTB. Ademais, a modificação no art. 306 apenas repete a proposição inserta no art. 165, afirmando que o termo inicial da sanção administrativa (de instalação de etilômetro no veículo) ocorrerá após a suspensão do direito de dirigir.

O PL nº 8.558, de 2017, traz uma série de alterações administrativas e uma modificação no § 1º do art. 302 do CTB, sendo que esta última disposição mostra-se desatualizada e inócua em razão do advento da Lei nº 13.546, de 2017, que trouxe tratamento mais rigoroso sobre a matéria, podendo-se, mesmo, falar que a proposição, no ponto, implicaria violação da proporcionalidade, na dimensão da proibição da proteção insuficiente. Sobre as alterações administrativas, verifica-se ausência de atendimento do bem jurídico *segurança viária* (CRFB, art. 144, § 10). Note-se que não há indicativo da necessidade de alteração art. 64 do CTB, para determinar que pessoas sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa devam ser transportadas no banco traseiro. As mesmas considerações podem ser feitas quanto à idealizada inserção do art. 168-A. Já alteração ao art. 165-A e ao 168-B, para precisar que seria o “condutor” que deve ser submetida ao teste de alcoolemia mostra-se na contramão da proporcionalidade e da razoabilidade, pois é ele o destinatário das regras em foco. A pretensão de inserção do art. 168-C, de punição administrativa da recusa do passageiro à aferição de influência de álcool ou outra substância psicoativa, na linha do já afirmado, também se mostra em rota de colisão com a proporcionalidade. Idem quanto à idealizada repressão administrativa, presente o art. 168-D, de transportar bebida alcoólica fora do bagageiro. Já a proposta de modificação do art. 258, para que as multas levem em consideração o valor do veículo, revela-se viés desligado do fato, atrelando-se a critério dissociado da reprovabilidade concreta, em franca violação do disposto no *substantive due process of law* (CRFB, art. 5º, LIV).



Podem ser estendidas as considerações já feitas ao disposto no art. 165-C à modificação do art. 277, por promover a extensão da fiscalização de trânsito sobre passageiro, eventualmente, sob influência de álcool ou substâncias psicoativas.

No que concerne à técnica legislativa, o Projeto de Lei principal, PL nº 4.607, de 2009, não se mostra o mais consentâneo com os artigos 5º e 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. A ementa não se mostra devidamente esclarecedora. Não bastasse, o artigo primeiro não contém a menção ao objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, tratando diretamente da modificação idealizada. Em relação aos projetos apensados, tem-se o seguinte cenário:

- 1) PL nº 6.839, de 2010: situação idêntica à da proposição principal;
- 2) PL nº 3.809, de 2012: o artigo primeiro não contém a menção ao objeto da lei e ao respectivo âmbito de aplicação, tratando diretamente da modificação idealizada;
- 3) PL nº 4.408, de 2012: além de a ementa mostrar-se lacônica, no artigo primeiro emprega-se a primeira pessoa do plural, trazendo pessoalidade incompatível com o formalismo legístico;
- 4) PL nº 5.594, de 2013: a ementa mostra-se lacônica;
- 5) PL nº 2.718, de 2015: a ementa é lacônica, não se referindo à pretendida reforma do art. 271 do CTB, o mesmo ocorrendo com o art. 1º da proposição;
- 6) PL nº 7.126, de 2010: violação do art. 11, II, “f”, da LC nº 95, de 1998, pela utilização indevida da referência a número por extenso e em forma cardinal;
- 7) PL nº 4.712, de 2012, nº 1.760, de 2015: violação dos arts. 5º e 7º, da LC nº 95, de 1998, dado o caráter lacunoso da ementa e do artigo primeiro, no que concerne ao objeto da lei, visto que omitida qual a alteração seria feita. Não bastasse, no art. 2º, não constou que haveria a



necessidade de renumeração do parágrafo único para primeiro, com a inclusão do § 2º;

8) PL nº 8.005, de 2017, e PL nº 1.103, de 2019: violação do art. 11, II, “f”, da LC nº 95, de 1998, pela utilização indevida da referência a número em forma cardinal, em vez da representação por extenso;

9) PL 8.558, de 2017, violação do art. 5º da LC nº 95/1998, visto que a ementa não indica o objeto da lei;

10) PL 4.958, de 2019, resente-se de problemas de técnica legislativa. A ementa ao mencionar “e dá outras providências” é genérica, contrariando o disposto no art. 5º da LC 95/1998;

11) PL 2.072, de 2021, resente-se de problemas de técnica legislativa, despontando o emprego indevido do termo *caput*, sem a utilização do itálico, dado que se trata de termo em Latim;

12) PL 72, de 2022, resente-se de problemas de técnica legislativa. A redação mostra-se equívoca, podendo-se mencionar o emprego indevido da maiúscula na palavra “Institui” no *caput*, além da ausência do destaque, seja por negrito, seja por itálico ao se referir à alínea c do art. 2º do CTB. Mais do que isso é que, o objeto da colimada lei não se refere a qualquer alteração do art. 2º (como constou do primeiro artigo do projeto), mas, sim, do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro.

Passa-se, então, a cuidar do mérito da proposição principal e seus apensos. Repisa-se que, nesta Comissão, o exame restringe-se, nos termos regimentais, à temática penal, sendo certo que, em larga medida, quando do tratamento da constitucionalidade material, já foram tecidas considerações, conglobantes, acerca da injuridicidade e, em alguma medida, do mérito.



Como já destacado no parecer aprovado pela Comissão de Viação e Transportes, no ano de 2008 o Congresso Nacional aprovou a Lei nº 11.705, que alterava o Código de Trânsito Brasileiro e ficou conhecida popularmente como “Lei Seca”, devido à circunstância de propalarem a tolerância zero para a mistura de álcool e direção.

Agravando, ainda mais, a resposta estatal para tal reprovável comportamento, promulgou-se a Lei nº 12.760, em 2011, que além de elevar a sanção administrativa, pertinente à multa, com fator de multiplicação de cinco para dez vezes, e prever a aplicação em dobro desse valor para os casos de reincidência, procurou solucionar entraves na aplicação penal da versão inicial da “Lei Seca”, Lei nº 11.705, de 2008.

Houve claro aprimoramento da disciplina do tema. Assim, a norma ora vigente evidencia a tomada de posição dos congressistas contrária à elevação regular e contínua de acidentes de trânsito, cujas ocorrências mostram óbitos e feridos com sequelas permanentes, os quais impactam os orçamentos públicos da Saúde e Previdência.

Adveio, então, significativo debate no seio da sociedade brasileira, em fóruns técnicos apropriados e por entidades representativas legítimas. Com efeito, a sanção da Lei nº 12.760, de 2012, veio cobrir o vácuo jurídico e a fragilidade da Lei nº 11.705, de 2008.

No que concerne ao PL nº 1.760, de 2015, que propõe a sujeição dos infratores à instalação de etilômetros nos veículos, por certo período, para se inviabilizar a partida quando acusada determinada alcoolemia, já houve, em proposição assemelhada, manifestação contrária por parte da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, desta Casa. Acolhendo parecer do Deputado Antonio Balhmann, no PL nº 4.394, de 2012, de autoria do Deputado Manato, rejeitou-se a modificação legal, a meu sentir, com propriedade, nos termos que correm:

Em que pese a meritória intenção das proposições em tela, a obrigatoriedade de utilização de etilômetro em veículos automotores não diminuirá a ingestão de álcool por parte de motoristas. O uso do bafômetro, proposto pelos projetos em apreço, pode ser facilmente burlado pelo motorista, dada a



difficuldade em se aferir quem realizou o teste de alcoolemia. Acreditamos que serão justamente aqueles que fazem uso abusivo do álcool que encontrarão uma forma de fraudar o teste, tornando a medida inócua.

Em nosso entendimento, existem estratégias mais eficazes para inibir o consumo de álcool. A esse respeito, já está previsto no ordenamento legal brasileiro restrições à publicidade de bebidas alcóolicas, à sua venda em rodovias, bem como a proibição de dirigir após haver consumido tais bebidas. Há ainda normas que poderiam ser implementadas, como limites relativos à densidade de pontos de venda e às horas e dias de venda.

Em sintonia com o relator do PL 3.999/08 - que torna o etilômetro equipamento obrigatório em estabelecimentos que sirvam bebidas alcóolicas, tendo sido arquivado nos termos do art. 105 do Regimento Interno desta Casa - julgamos que a proposta contida nos projetos sob análise transfere uma responsabilidade do Estado para a iniciativa privada. “O poder de polícia, que consiste em uma série de limitações à propriedade e à liberdade em prol do coletivo, é uma prerrogativa do Estado”, conforme salienta o deputado Guilherme Campos em seu parecer, não devendo a iniciativa privada controlar a conduta dos cidadãos.²

Quantos aos últimos projetos de lei apensados, procede-se à análise conglobante da constitucionalidade material, da juridicidade e do mérito.

O PL 4.958, de 2019, não deve ser aprovado. Observa-se que, conquanto engenhosa a proposta do escalonamento sancionatório, ele não se afigura adequado. Isso porque, à luz do bem jurídico objeto de tutela (segurança viária), é desinfluyente qual o motivo da perda da capacidade motora para a escoreita condução do veículo. O que, antes, é decisivo é o comprometimento da aptidão para o exercício da direção.

Igualmente, o PL 2.072, de 2021, não deve ser aprovado. Os acréscimos de até o dobro e de até o triplo na pena encontram-se na contramão da proporcionalidade, na sua dimensão da proibição do excesso, como já assentou o Supremo Tribunal Federal: RE 979962, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 24/03/2021, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-113 DIVULG 11-06-2021 PUBLIC 14-06-2021.



Do mesmo modo, o PL 72, de 2022, não deve ser aprovado. O intervalo sancionatório proposto de “dois anos e meio a dezoito anos”, além da assistemática referência a “meio ano”, traduz insegurança jurídica, visto que o hiato entre o mínimo o máximo da pena autoriza uma desmesurada gama de sanções, o que, aliás é incompatível mesmo com o emprego da detenção, cujo regime inicial de cumprimento restringe-se ao semiaberto (CP, art. 33, segunda parte).

Ante o exposto, meu voto é pela inconstitucionalidade, injuridicidade, inadequada técnica legislativa e, no mérito, pela REJEIÇÃO da proposta principal, PL nº 4.607, de 2009, e de seus apensos, PL nº 6.739, de 2010; PL nº 7.126, de 2010; PL nº 3.809, de 2012; PL nº 4.408, de 2012; PL nº 4.712, de 2012; PL nº 5.594, de 2013, PL nº 1.760, de 2015, PL nº 2.718, de 2015, PL 8.005, de 2017, PL nº 1.103, de 2019, PL nº 8.558, de 2017, PL nº 4.958, de 2019, PL nº 2.072, de 2021 e PL nº 72, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado POMPEO DE MATTOS
Relator

multipartFile2file8482100799800843618.tmp



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pompeo de Mattos
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222627950000>

