



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**PROJETO DE LEI N. 1.794, DE 2022**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito, para responsabilizar os ocupantes de veículos que incentivem ou se omitem em relação ao cometimento do crime de dirigir embriagado.

**Autor:** Dep. Vinicius Carvalho (REPUB/SP)

**Relator:** Dep. Delegado Paulo Bilynskyj

**I. RELATÓRIO:**

Trata-se de projeto de lei visando alterar o art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB para fazer incidir a mesma pena aplicável ao motorista sob influência de álcool (ou outro psicoativo) aos demais ocupantes do veículo - 6 meses a 3 anos, multa e suspensão ou proibição de direito de dirigir.

Pretende, ainda, tornar responsáveis solidariamente os ocupantes aos danos patrimoniais e morais eventualmente causados pelo condutor.

Em justificativa, o autor sustenta que a proposta busca “*chamar à responsabilidade os ocupantes de veículos no sentido de contribuírem para a redução dos acidentes de trânsito envolvendo motoristas embriagados*”.

Recebo a proposta com parecer pela aprovação e substitutivo da Comissão de Viação e Transportes - CVT, para análise da CCJC (mérito e art. 54 do RICD), em rito ordinário, sem emendas. Sujeita à apreciação do Plenário.

É a síntese do necessário.

**II. VOTO DO RELATOR:**





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

À CCJC compete, no caso, o exame de mérito e de admissibilidade da proposta nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

De imediato, o projeto original vem articulado em três artigos, com o objetivo de, como dito, equalizar a responsabilidade do motorista que opta por conduzir veículo embriagado/intoxicado para com os seus passageiros, desde a esfera penal e administrativa até o núcleo cível. De pronto, sem adentrar ainda a seara de constitucionalidade, reputo inadmissível tal pareação.

O substitutivo ofertado e aprovado pela CVT, contudo, traz olhar outro para a medida, alterando os arts. 291, 297 e 298 do CTB, para, em síntese, no que compete ao mérito original do projeto, promover a seguinte alteração:

CTB	TEXTO PROPOSTO AO ART. 291
<p>Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a <a href="#">Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995</a>, no que couber.</p> <p>§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:</p> <p>I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;</p> <p>.....</p> <p>§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal.</p> <p>§ 3º (VETADO).</p> <p>§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), <b>dando especial atenção à culpabilidade do agente e às circunstâncias e consequências do crime.</b></p>	<p>Art. 291..... .....</p> <p>§ 4º O juiz fixará a pena-base segundo as diretrizes previstas no art. 59 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), dando especial atenção à culpabilidade do agente e, <b>eventualmente, de quem tenha contribuído para a ação dele, inclusive passageiros</b>, assim como às circunstâncias e consequências do crime.</p>

No art. 297, que trata da multa reparatória às vítimas ou sucessores, a CVT trouxe elemento novo ausente da proposta original, pretendendo a redução proporcional da multa de acordo com eventual parcela de culpa da própria vítima, o que reputo válido para os tipos associados ao trânsito viário, no





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

ponto.

Já no art. 298, que trata das circunstâncias agravantes, a CVT traz novo inciso para ampliar a penalidade quando o condutor “*ignorar pedido ou recomendação de terceiro para que não conduzisse o veículo, em razão de seu estado de saúde, física ou mental, ou de embriaguez*”.

Aqui trago, sem ainda adentrar na admissibilidade, breve reflexão: *como seria produzida a prova desse elemento?* Sejam práticos: oralmente; e com isso a coexistência dos propostos textos do § 4º do art. 291 e inc. VIII do art. 298 leva a uma via estreita de responsabilidade inafastável do passageiro e agravante do motorista, pois a resposta negativa a um quesito implica na configuração do outro.

Explico: se o passageiro for perguntado se recomendou ao condutor não dirigir, ou ele falará que o fez, assim admitindo seu conhecimento da condição do motorista, sendo flagelado pela “conivência” do art. 291, § 4º, e ao mesmo tempo impondo ao condutor a agravante do art. 298, inc. VIII, ou falará que não o fez, assim **também** sendo flagelado pela “conivência” do art. 291, § 4º, isentando contudo o motorista.

A fuga seria alegar desconhecimento do estado de consciência do condutor, coisa que, sabe-se, após algum incidente de trânsito com vítima ou danos patrimoniais, realizado o bafômetro, simplesmente não será aceito pela autoridade, mais uma vez impondo ao passageiro a pena do art. 291.

Em síntese, nem sequer adentrando a admissibilidade do projeto, já não se visualiza meios de tornar a proposta exequível, seja na forma original, seja nos moldes do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte.

E agora retomando a análise da proposta original, vejo por bem citar as razões do relator da CVT, por contextualização:

“Note-se que, para a caracterização do crime, não se exige que o condutor esteja embriagado ou visivelmente alterado em virtude do consumo de alguma substância psicoativa. Se essas condições não estiverem presentes, o agente público só pode apurar a existência de crime mediante o uso de etilômetro ou outros testes, exames ou perícias.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

Considerando essa limitação, convém perguntar: mesmo que o passageiro presencie o consumo de bebida alcoólica por quem tomará o volante do automotor, **de que maneira** poderá saber se a dose ingerida será capaz de levar o motorista ao grau de alcoolemia necessário para caracterizar o crime?

Não é fácil acreditar que, descontada a situação de embriaguez, seja trivial para a maioria das pessoas avaliar se aquele que assume a condução está com sua capacidade psicomotora comprometida, e em que grau. **Culpá-las, nessa circunstância, seria temerário.**

De fato, **tão somente no exame de casos concretos, a posteriori, pode-se estabelecer um nexo entre o comportamento do passageiro e a conduta do motorista flagrado** com concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar, como estabelecido no art. 306 do CTB. [...]

Parece de todo **conveniente** trazer para o contexto dos crimes de trânsito a figura da colaboração de terceiros para a conduta culposa ou dolosa do agente, o que aumentaria a atenção dos que atuam nos processos de apuração e de julgamento dos crimes de trânsito para essa possibilidade.”

Como se vê, o próprio parecer parece de todo contraditório, pois a problemática envolvendo eventual responsabilização de terceiros é observada, mas depois superada, sendo citada por “conveniente”. E aponto isso com todas as vênias ao relator da CVT, mas não se pode verificar-se problemas em eventual aplicação da norma e simplesmente mantê-la vigente, especialmente regramentos de natureza penal e de responsabilidade patrimonial, da maior lesividade.

E cito isso pois tanto o projeto original como o substitutivo da CVT limitaram-se a refletir a “ideia”, mas não a sua prática pois, como visto, o meio processual pelo qual será aferida a responsabilidade tende a tornar, na prática, todos os terceiros em condenados, sem que se possua elementos claros de convicção de eventual responsabilidade pela falha cometida pelo motorista, que é quem responde - ou deveria responder - por seus próprios atos.

E nessa esfera, agora explico o porquê de deixar a admissibilidade para a finalização do parecer, confunde-se com a constitucionalidade e juridicidade material da proposta, pois a aplicação prática desse instituto levaria, sem dúvidas, à ofensa dos incs. XLV, XLVI (individualização da pena) e LV (ampla defesa) do





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

art. 5º da Constituição Federal.

A conduta tipificada na norma é clara, e define o ato consciente da pessoa que decide conduzir automóvel sob influência de tóxicos, não podendo-se exigir de terceiros, por mais próximos que sejam, o intervencionismo quase que paraestatal de impedir um ilícito que, como bem asseverou o relator da CVT, não se pode, na maioria dos casos, verificar a ocorrência sem exames ou testes profundos.

No mais, no caso em debate não se verifica a presença dos verbos elementares dos arts. 13, § 2º, e 135 do Código Penal, por exemplo, não trata-se de caso em que a omissão é conduta vedada pois, na espécie, o **resultado** poderia ser tanto a condução em si (art. 306 do CTB) como eventual dano resultante do ato.

Os meandros para atingir-se convicção da responsabilidade dos terceiros, nesse caso, são tamanhos que eventual prática dessa tipificação traria, sem dúvida alguma, vultosos custos e extensiva investigação que, certamente, acabaria baseada unicamente nos depoimentos orais antes citados, elementos frágeis que não bastariam para eventual condenação **com mínimo grau de certeza** para extinguir de um cidadão o direito de dirigir, seus bens ou, inclusive, a sua liberdade.

Trata-se, portanto, de instituto impraticável, ainda injusto por dar ao passageiro, terceiro, que não optou por aquele ato, a mesma pena ou próxima do agente que o praticou de forma deliberada e consciente.

Diante do exposto, no âmbito desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, voto pela **inadmissibilidade / inconstitucionalidade material** do Projeto de Lei 1.794, de 2022, bem como do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte e, no mérito, pela sua **rejeição**.

Sala da Comissão, 13 de dezembro de 2024.

Deputado **DELEGADO PAULO BILYNSKYJ**  
Relator





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Federal Delegado Paulo Bilynskyj**  
**Praça dos Três Poderes, Anexo IV, Gabinete 509**  
**70160-900 - Brasília-DF**

Apresentação: 17/12/2024 09:31:25.107 - CCJC  
PRL 1 CCJC => PL 1794/2022

**PRL n.1**



\* CD 2 4 9 7 3 5 7 2 2 8 0 0 \*