

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.380-A, DE 2016 **(Do Sr. Flavinho)**

Modifica a Lei nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o transporte de passageiro alcoolizado em assento adjacente ao do motorista; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 6795/17, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 6795/17
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para proibir a condução, em assento adjacente ao do motorista de veículo automotor, de passageiro que esteja sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – inclui-se o seguinte artigo 64-A:

“Art. 64-A. É proibida, em assento adjacente ao do motorista, a condução de passageiro que esteja sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.”

II – inclui-se o seguinte artigo 168-A:

“Art. 168-A. Transportar, em assento adjacente ao do motorista, passageiro que esteja sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei proíbe que se transporte, em assento dianteiro de veículo automotor, passageiro que esteja sob a influência de álcool ou substância psicoativa que determine dependência. O objetivo da medida é impedir que a condução do veículo seja afetada por quem, ao lado do motorista e em estado alterado, tome atitudes que representem perigo para a segurança do trânsito. Há

exemplos óbvios: o indivíduo embriagado que, por brincadeira, tenta movimentar o volante, atrapalhando o condutor; o indivíduo embriagado que, com ânsia de vômito, tira a atenção do motorista. Porém, a relação de situações potencialmente perigosas é extensa. Basta considerarmos o quanto o álcool e outras drogas podem comprometer o julgamento de uma pessoa. O simples estado de euforia de quem está ao lado do condutor pode influenciá-lo, fazendo-o dirigir em velocidade inadequada ou executar manobras arriscadas.

Embora a proposta possa causar certo estranhamento, de início, é preciso notar duas coisas. Primeiro, ela não representa novidade em termos de regra de conduta no trânsito. Há pelo menos dois países que adotam essa restrição: Macedônia e Bósnia-Herzegovina. Segundo, existem regras de conduta mais severas do que essa, relacionadas à preservação do condutor de qualquer influência advinda do álcool. Lembro que nos Estados Unidos e no Canadá, o passageiro, esteja ao lado do motorista ou não, nem precisa estar embriagado para causar problemas ao responsável pela condução. Basta que esteja com uma latinha de cerveja em mãos para se configurar uma ofensa à lei, pois, em tese, o conteúdo poderia ser oferecido ao condutor. Também nos EUA, o mero fato de garrafas de bebida alcoólica estarem sendo transportadas sem o devido acondicionamento pode levar o motorista a responder por grave infração de trânsito.

O que queremos, aqui, é um avanço mais modesto. Nem por isso desimportante. Por certo, muitas vidas serão salvas se os condutores, sóbrios, não forem importunados por quem já perdeu a capacidade de julgar se suas atitudes podem produzir um acidente. Melhor que, abrigados no banco de trás, o raio de alcance dessas pessoas seja diminuído, em especial no que diz respeito à possibilidade de interferirem nos comandos do veículo.

Tendo em vista o exposto, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 16 de fevereiro de 2016.

FLAVINHO

Deputado Federal – PSB/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.795, DE 2017 (Do Sr. Lucio Mosquini)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para proibir a ingestão de bebida alcoólica no interior de veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4380/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir que os passageiros façam ingestão de bebida alcóolica no interior de veículos.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 66-A:

“Art. 66-A. É proibido aos passageiros ingerir bebida alcóolica no interior de qualquer tipo de veículo.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 166-A:

“Art. 166-A. Permitir a ingestão de bebida alcóolica no interior de qualquer tipo de veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – do Código de Trânsito Brasileiro. ”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei em comento tem o nobre objetivo de proibir a ingestão de bebida alcóolica no interior de veículos. Dessa forma, o seu propósito é incrementar a segurança dos veículos e, conseqüentemente, do trânsito brasileiro.

Precisamos ter em mente que atualmente é enorme a quantidade de acidentes que ocorrem no nosso País, há uma verdadeira epidemia. Nesse quadro, salientamos que uma grande parcela dos acidentes teria como ser evitada se não houvesse o consumo de bebida alcóolica no interior dos veículos, não só pelos condutores, mas também por qualquer passageiro. Isso se deve ao fato de que, se um passageiro estiver ingerindo bebida alcóolica, podem ocorrer situações que representem perigo para a segurança do trânsito.

Podemos citar vários exemplos desse tipo de situação, como a tentativa de movimentação do volante pelo passageiro que está bebendo substância alcóolica, como que por brincadeira, mas que pode atrapalhar o condutor e causar acidentes. Destacamos que a pessoa fica com as emoções alteradas quando está bebendo, assim facilmente pode exaltar-se e tirar a atenção do condutor por

diversos meios. Assim, o rol de situações comprometedoras à segurança é bastante significativo.

Outro problema reside no fato de o passageiro oferecer bebida ao condutor. Dessa maneira, fica mais fácil a este ceder à tentação de tomar um ou outro gole de álcool, o que já é terminantemente proibido em nossa legislação de trânsito.

A proposição em tela visa, portanto, contribuir para o aperfeiçoamento do CTB, de modo a melhorar o nosso trânsito, principalmente no que diz respeito à segurança.

Por tudo aqui relatado, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2017.

Deputado LUCIO MOSQUINI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

- III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;
- IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrar os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [*Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009*](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009](#))

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

Art. 166. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:

Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

.....

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação](#))

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação](#))

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação](#))

§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º resultará em

recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto no art. 271. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. [\(Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação\)](#)

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende acrescentar dois artigos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor regramento sobre a condução de passageiro que esteja sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. A primeira inserção é do art. 64-A, que proíbe a condução de passageiro na condição descrita em assento adjacente ao do motorista de veículo automotor, ressalvadas exceções a serem regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Complementar a essa medida, a inserção do art. 168-A tipifica como infração gravíssima o ato de “transportar, em assento adjacente ao do motorista, passageiro que esteja sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. O texto prevê a aplicação de penalidade de multa, acompanhada da medida administrativa de retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada. O autor justifica a iniciativa alegando que o passageiro alcoolizado pode causar problemas para o responsável pela condução do veículo, citando alguns exemplos de regramento em outros países.

Apenso ao presente Projeto de Lei temos o PL 6795, de 2017, de autoria do deputado Lúcio Mosquini, que altera o CTB para proibir que os passageiros façam a ingestão de álcool no interior de qualquer veículo e prevê punição para o condutor que permitir essa conduta, caracterizando infração grave, punível com multa, recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria deverá ser apreciada, em caráter conclusivo e regime ordinário, pela Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que fará a análise quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em sua versão original, considerava infração gravíssima o ato de dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis

decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica (art. 165). A Lei nº 11.275/2006, chamada Lei Seca, alterou esse dispositivo, passando a tipificar como infração o ato de dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, excluindo o limite do nível de alcoolemia e agravando as penalidades aplicáveis. Novas alterações (Leis nº 11.705/2008 e nº 12.760/2012) tornaram ainda mais severas as punições para o condutor infrator.

Paralelamente, o CTB passou a considerar crime o ato de conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência (art. 306), com pena de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. A conduta prevista pode ser constatada por 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, ou, ainda, por sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito, alteração da capacidade psicomotora (art. 306, § 1º, incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

Ao longo desses anos, as mudanças na legislação e o aperto na fiscalização têm levado à formação e à gradual consolidação de uma nova postura dos condutores, mais conscientes a respeito dos perigos da combinação entre álcool e direção. Por esse motivo, entendemos que não é o momento adequado para novas alterações, sendo mais prudente observar as estatísticas acerca da evolução do número de ocorrências de trânsito relacionadas ao uso de álcool por condutores de veículos automotores, assim como passar a incluir nessas estatísticas dados sobre a eventual participação de passageiros embriagados como fator de causa de acidentes.

Note-se que uma das ações fomentadas pelo Poder Público para combater a mistura álcool e direção é o Projeto Amigo da Vez”, iniciado pelo Ministério dos Transportes em campanhas educativas de trânsito. O Projeto, que se baseia em ideia já testada com sucesso em países da Europa e nos Estados Unidos, tem por objetivo disseminar entre frequentadores de bares, restaurantes e festas o hábito de eleger sempre um integrante do grupo que se comprometa a não ingerir bebida alcoólica e fique responsável pela condução dos demais.

Se aceitarmos o pressuposto de que o simples estado de euforia de quem está ao lado do condutor pode influenciá-lo a dirigir em alta velocidade ou executar manobras arriscadas, seríamos levados a questionar, também, o possível efeito deletério, para a segurança do trânsito, de três pessoas embriagadas, juntas, no banco de trás do veículo. O que dizer, então, de um grupo de amigos que, para não dirigir sob efeito de álcool, resolve utilizar o transporte público? Certamente poderiam atrapalhar o condutor e contribuir para a ocorrência de um acidente. Como se vê, o excesso de zelo acabaria resultando na proibição de conduzir qualquer pessoa embriagada em veículo automotor!

Finalmente, com relação aos exemplos citados pelo autor, de adoção da restrição pretendida (Macedônia e Bósnia-Herzegovina), bem como de outros em que as regras de conduta em relação à mistura álcool e direção são mais severas (Estados Unidos e Canadá), devemos ter em mente que são outras realidades sociais, onde o mero consumo de bebida alcoólica é tratado com maior rigor. Na Província de Ontário (Canadá), por exemplo, até mesmo um pedestre está proibido de consumir bebida alcoólica em locais públicos. Nos países nórdicos também há restrições para o consumo de álcool em áreas públicas. Suécia e Noruega restringem até mesmo a aquisição de bebidas alcoólicas. Cada legislação responde a uma situação específica e, nem sempre, abraçar indiscriminadamente soluções adotadas em outros países traz resultados positivos para nossa sociedade.

Quanto ao PL apensado, acrescentamos que o foco da legislação de trânsito em relação às condutas de risco no trânsito é o condutor, que necessita ter a noção de sua responsabilidade e o seu cuidado em relação aos passageiros que transporta. Não nos parece razoável criar uma punição para o condutor no caso de pessoas que ingerem bebidas alcoólicas no interior do veículo, pois nem sempre ele é o proprietário do veículo, bem como nem sempre ele terá condições de intervir nas ações dos passageiros. Caso estes venham colocar em risco sua segurança, ele pode buscar auxílio dos agentes públicos até mesmo para retirar o passageiro do seu veículo. Se o condutor for motorista de ônibus, por exemplo, ele poderá até mesmo deixar de transportar um passageiro que esteja em estado de embriaguez. Inclusive, de forma genérica, o art. 132 do Código Penal já prevê como crime “expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente”, com “detenção de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave”. Assim, já existe sanção para condutas de risco como a que o autor pretende regular. Se o condutor beber, já temos o devido enquadramento legal no CTB, por meio dos arts. 165 e 165-A.

Diante do exposto, somos pela **rejeição**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.380, de 2016, e de seu apenso, PL nº 6.795, de 2017.

Sala da Comissão, em 8 de maio de 2017.

Deputado HUGO LEAL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.380/2016 e o PL 6795/2017, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Jaime Martins, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Magda Mofatto, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danlei de Deus Hinterholz, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Presidente em Exercício

FIM DO DOCUMENTO