



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.269, DE 2016

Dá nova redação ao art. 258 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estipular o salário mínimo como parâmetro e limitador para a fixação dos valores das multas de trânsito.

Autor: Deputado GOULART

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Goulart, tem por objetivo alterar os arts. 258 e 283 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para estipular o salário mínimo como parâmetro e limitador para a fixação dos valores das multas de trânsito e dispor sobre efeito suspensivo de recurso contra aplicação de penalidade de trânsito.

O autor propõe que o valor das multas de trânsito seja, no mínimo, igual a um décimo do salário mínimo e, no máximo, igual a um salário mínimo. Propõe, ainda, que o agravamento do valor da multa, em razão de certas infrações previstas no CTB, respeite o valor máximo de um salário mínimo. Por fim, o autor propõe que o recurso interposto perante a autoridade competente, em relação à aplicação de penalidade por infração de trânsito, terá efeito suspensivo até o julgamento definitivo do recurso.

Segundo o nobre Deputado, a medida visa proteger o cidadão da indústria das multas, impondo limites para os valores a serem cobrados pela aplicação da penalidade. Quanto à questão do efeito suspensivo, o autor alega que o projeto busca garantir o direito do contraditório, da presunção de inocência e da ampla defesa.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, que está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania



CÂMARA DOS DEPUTADOS

deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

É louvável intenção do autor em proteger o cidadão da indústria das multas, contudo é sempre oportuno frisar a importância e a finalidade da multa de trânsito, que é uma das penalidades previstas no CTB, a ser aplicada à infração de trânsito. Trata-se de valioso instrumento de que dispõe a autoridade de trânsito para assegurar o cumprimento das normas de circulação e conduta e, assim, garantir a segurança de motoristas, passageiros, pedestres e outros usuários das vias públicas. Tem sido recorrente a discussão acerca da indústria de multas no Brasil. Evidentemente, somos contrários a qualquer forma de abuso na arrecadação de recursos dos cidadãos, no entanto, consideramos de extrema efetividade o efeito das multas para coibir a violência no trânsito. Estudos e mais estudos comprovam que a fiscalização e, sobretudo, a aplicação de penalidade rigorosa são os meios mais eficazes para garantir o cumprimento das normas de trânsito.

No tocante aos valores das multas, a recente Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, alterou o CTB em diversos dispositivos, inclusive estabelecendo novos valores das multas, que agora variam de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos), no caso de infração de natureza leve, a R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos), para as infrações de natureza gravíssima. Sobre este último valor, são aplicados fatores de multiplicação nos casos previstos no CTB, conforme a gravidade da infração.

Nota-se que o limite mínimo já é bem próximo a um décimo do salário mínimo e o limite máximo está bem aquém de um salário mínimo, hoje em R\$ 937,00 (Novecentos e trinta e sete reais). Ou seja, não vemos abuso nos valores em vigor. Apenas algumas infrações preveem fatores multiplicadores que elevam o valor das multas acima do salário mínimo.

Outro aspecto que necessita nossa atenção no presente Projeto de Lei é que os valores das multas estão sendo retirados do art. 258 do CTB, estabelecendo-se apenas um parâmetro delineador baseado no salário mínimo, delimitando a cobrança entre 1/10 (um décimo) e 1 (um) salário mínimo. Ou seja, cria-se o parâmetro e deixa que cada órgão de trânsito estabeleça o seu próprio valor para cada infração, contrariando a ideia de uma legislação nacional.

Como consequência prática dessa situação, citamos o art. 169 do CTB (Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança), que é infração leve, punível na legislação atual com multa de R\$ 88,38 (oitenta e oito



CÂMARA DOS DEPUTADOS

reais e trinta e oito centavos). Caso a proposta seja aprovada como pretende o autor, retirando-se o valor das multas do art. 258 do CTB, um órgão de trânsito poderá estabelecer o valor de R\$ 93,70 (Noventa e três reais e setenta centavos) e outro poderá estabelecer o valor de, por exemplo, R\$ 200,00 (duzentos reais), pois ambos estariam dentro da faixa prevista no presente projeto. Essa exclusão não pode ser admitida. A regra de estabelecimento dos valores das multas contida na atual redação do CTB impede que condutas iguais sejam tratadas de formas diferentes entre os órgãos de trânsito (União, Estados, Distrito Federal e Municípios).

O nobre deputado João Rodrigues, em seu Voto em Separado, compara o presente projeto de Lei ao que já ocorre “*em outras normas legais, como os Códigos Penal, Processual Penal, Civil, Processual Civil, entre outros regulamentos [...]*”. Ele apresenta diversos exemplos de normas que utilizam esse tipo de parâmetro delimitador. Nesse contexto, é importante lembrar que o próprio Código de Trânsito já utiliza esse modelo, mas com valores expressos em “Reais”, como no caso do § 3º do art. 95, que estabelece um parâmetro para a aplicação da multa, entre R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), deixando para a autoridade de trânsito definir o valor da multa a ser aplicada no caso concreto. Portanto, não está sendo apresentado no presente Projeto de Lei nenhuma novidade no ordenamento jurídico, todavia esse parâmetro, quando adotado, é feito em relação a uma infração específica, nunca em um conjunto de infrações, as quais têm punições proporcionalmente distintas, a depender de sua gravidade, razão pela qual, o art. 258 diferencia os valores pela gravidade da infração (seja ela leve, média, grave ou gravíssima). A contribuição do Voto em Separado é importante porque trazemos à discussão uma solução equilibrada para o dilema.

No caso em análise, se não forem estabelecidas as exceções referentes às infrações mais graves, enfrentaríamos um grande problema, como no caso do art. 165 do CTB (Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência), cujo valor da multa é de R\$ 2.934,70 (dois mil, novecentos e trinta e quatro reais e setenta centavos), dobrando o valor no caso de reincidência no período de doze meses, ultrapassando a limitação do salário mínimo.

Na tentativa de corrigir essa questão específica das infrações mais graves, o Voto em Separado apresentado excluiu do limite as infrações contidas nos arts. 162, 164, 165, 165-A, 173, 174 e 175 do CTB, mas deixou de fora outras condutas infracionais que também necessitam um maior rigor na punição. Precisariam ser incluídos, dentre outros, os seguintes dispositivos do CTB:

- art. 191, que enfrenta a conduta de forçar passagem entre veículos, que está entre as infrações que mais causam colisões frontais;
- arts. 202 e 203, que combatem as infrações por ultrapassagem proibida;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- art. 231, inciso V, que pune o excesso de peso, cujos valores dependem da quantidade desse excesso, mas que facilmente ultrapassam mil reais (no caso de um excesso 10.000 kg, o valor chega a quase três mil reais), sendo que segundo a PRF existem casos de excesso de 20, 30, 40 toneladas, conduta que causa danos irreparáveis ao pavimento das rodovias;

- art. 231, inciso X, que pune quem excede a capacidade máxima de tração do veículo de carga;

- art. 246, que sanciona quem deixa de sinalizar qualquer obstáculo ou obstaculizar a via indevidamente;

- art. 253-A, que foi inserido no CTB por meio da Lei nº 13.281/2016 e pune quem usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização, cuja multa pode chegar a quase seis mil reais para o condutor e quase dezoito mil reais para os organizadores, dobrando o valor no caso de reincidência;

As infrações que foram deixadas de fora das exceções estabelecidas no Voto em Separado referem-se a condutas que colocam em risco efetivo a segurança no trânsito, sendo responsáveis por acidentes que ocasionam milhares de mortes em nosso País. Isso não pode ser ignorado por este Parlamento. Assim, necessitamos encontrar um ponto de equilíbrio que preserve a finalidade do CTB, que tem em seu fundamento a preservação da vida humana e a preservação do meio ambiente.

Em relação à limitação inferior de 1/10 (um décimo) do salário mínimo, é importante destacar que a proposta aumenta o valor de 23 (vinte e três) condutas infracionais do CTB, que passariam dos atuais R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos) para R\$ 93,70 (Noventa e três reais e setenta centavos). Acreditamos que não há necessidade, neste momento de tratar do valor mínimo, sendo que a principal preocupação está em não se estabelecer valores exorbitantes para as multas de trânsito.

Assim, para atendermos à proposta básica do autor, temos a opção de estabelecer um limitador máximo no art. 319-A do CTB, onde consta a atualização anual dos valores das multas. Nesse dispositivo pretendemos estabelecer o valor de um salário mínimo como limitador quando da aplicação do fator de correção, inclusive no caso de fator multiplicador, ultrapassar esse limite. Assim, se a correção somada ao valor atual da multa ultrapassar o valor do salário, este será o valor final da multa atualizada. Para tanto, estamos propondo a inserção de um parágrafo nesse artigo estabelecendo essa restrição, excetuando as infrações contidas nos arts. 162, 163, 164, 165, 165-A, 173, 174, 175, 176, 191, 202, 203, 231, incisos V e X, 246, 253-A, 257, § 8º, todos do CTB.

Por fim, no que se refere à questão do efeito suspensivo, salientamos que o art. 283 do CTB foi vetado no momento da sanção presidencial, ficando prejudicada a alteração proposta no § 1º desse dispositivo. A Lei nº 13.281, de 2016, em seu artigo 284 § 3º, já contempla a preocupação do



CÂMARA DOS DEPUTADOS

nobre relator, determinando que “não incidirá cobrança moratória e não poderá ser aplicada qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, enquanto não for encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades”.

Diante do exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.269, de 2016, na forma do SUBSTITUTIVO em anexo.

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2017.

Deputado HUGO LEAL
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.269, DE 2016

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para estabelecer limitador para os valores das multas de trânsito.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer limitador para os valores das multas de trânsito.

Art. 2º O art. 319-A da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º, com a seguinte redação:

“Art. 319-A 319-A.

§ 1º (renumerado)

§ 2º Aplicada a correção de que trata o **caput**, a multa não poderá ultrapassar o valor de um salário mínimo nacional, inclusive quando for aplicado fator multiplicador, excetuando-se dessa limitação as condutas previstas nos arts. 162, 163, 164, 165, 165-A, 173, 174, 175, 176, 191, 202, 203, 231, incisos V e X, 246, 253-A e 257, § 8º.”

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

Sala da Comissão, em 10 de maio de 2017.

Deputado HUGO LEAL
Relator