

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 279, DE 2003

Apensados: Projetos de Lei nºs 744, de 2003, 1.365, de 2003, e 1.706, de 2003

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas no trânsito.

Autor: Deputado Léo Alcântara

Relator: Deputado Paulo Rubem Santiago

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 279, de 2003, de autoria do nobre Deputado Léo Alcântara, visa a alterar o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, para redefinir a destinação do produto da receita oriunda de multas de trânsito, incluindo, entre as aplicações previstas no dispositivo em vigor, a infra-estrutura de transportes, e destinando a esta finalidade um quarto da referida receita.

Apensos ao principal, encontram-se:

a) o Projeto de Lei nº 744, de 2003, de autoria do nobre Deputado Bispo Rodrigues, que propõe seja alterado o parágrafo único do referido art. 320 do CTB, para aumentar de cinco para vinte por cento o percentual da arrecadação com multas de trânsito a ser destinada ao Fundo de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

b) o Projeto de Lei nº 1.365, de 2003, de autoria do ilustre Deputado Almir Moura, que destina a totalidade dos recursos arrecadados com multas de trânsito a Fundo nacional, cujos recursos seriam repartidos, segundo percentuais fixados, entre os Entes da Federação, e aplicados não somente nas atividades atualmente previstas em lei, como também na conservação e melhoramento do sistema viário de cada Ente, também segundo parcelas percentualmente definidas;

c) o Projeto de Lei nº 1.706, de 2003, de autoria do ilustre Deputado Joaquim Francisco, que propõe seja o produto da arrecadação das multas de trânsito prioritariamente aplicado no melhoramento das condições das vias onde hajam sido cometidas as respectivas infrações. O PL acrescenta, ainda, a iluminação de vias entre as aplicações previstas dos recursos arrecadados, e comete ao CONTRAN a atribuição de fixar os termos em que se dará o repasse dos recursos, sempre que “o órgão ou entidade rodoviária ou de trânsito que houver aplicado a penalidade não tiver competência legal para promover, diretamente, o melhoramento” das vias, da forma proposta.

As proposições foram inicialmente encaminhadas à Comissão de Viação e Transportes, que deliberou pela sua rejeição. O feito vem a esta Comissão de Finanças e Tributação, para análise da adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, e de mérito, não tendo recebido emendas no prazo regimental. A matéria deverá, a seguir, ser submetida à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Examinada a matéria sob o enfoque das Finanças Públicas, não nos resta dúvida quanto à conveniência e oportunidade de se reexaminar a destinação e a forma de aplicação do produto da arrecadação das multas de trânsito, especialmente tendo em vista que, desde a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em 1997, essa receita tem-se multiplicado de forma desmesurada, como resultado da disseminação do uso de instrumentos eletrônicos de controle de velocidade em nossas vias, gerando o que tem sido chamado com propriedade de “indústria de multas”, que se aproveita, na grande

maioria das vezes, de pequenos descuidos do cidadão-contribuinte para flagrá-lo conduzindo seu veículo em velocidade ligeiramente superior à permitida para a via e impor-lhe pesada penalidade pecuniária.

Além disso, deve-se ter muito bem em conta que a fiscalização da aplicação do montante arrecadado com multas é, para dizer o mínimo, extremamente precária, a estimular a voracidade arrecadadora de muitos administradores públicos, não havendo qualquer norma que determine a divulgação, com regularidade, de informações à sociedade sobre os montantes efetivamente arrecadados, sua destinação e sobre os resultados obtidos com a aplicação dos recursos, em termos, principalmente, de redução de acidentes de trânsito e de melhoria da trafegabilidade das vias, tanto federais como estaduais e municipais.

Observe-se, adicionalmente, que o agigantado crescimento da arrecadação de multas de trânsito permite perfeitamente que se amplie o leque de aplicações legais previstas, sem qualquer prejuízo para o atendimento das despesas originalmente estabelecidas no art. 320 do CTB. Essa ampliação dos itens de despesas a serem cobertas ensejará a destinação de recursos para a conservação e a ampliação do sistema viário, que se constitui nitidamente em ponto crítico na infra-estrutura brasileira, causa de uma infinidade de acidentes de trânsito, com nefastos resultados, tanto no que diz respeito a danos pessoais, com mortos e feridos, como também pela sobrecarga que representam para o sistema público de saúde, e, ainda, pelo aumento do desgaste dos veículos e, conseqüentemente, de fretes e seguros, acarretando redução da competitividade da economia brasileira, ainda fortemente dependente do sistema rodoviário para o transporte de mercadorias.

Examinadas as proposições à luz dessas considerações, entendemos que mereça aprovação, quanto ao mérito, o PL nº 1.365, de 2003, que destina a totalidade dos recursos arrecadados com multas de trânsito no País a Fundo de âmbito nacional, do qual participarão Estados, Distrito Federal e Municípios, com percentuais fixos de aplicação dos recursos em cada grupo de atividades previstas. Essa proposta, a um tempo, desincentivará a referida “indústria de multas” e garantirá melhor distribuição e controle sobre os recursos arrecadados e aplicados.

No entanto, julgamos carecer o PL nº 1.365, de 2003, de aprimoramento no que diz respeito aos seguintes aspectos:

- o percentual a ser destinado a cada Ente da Federação deve ser redefinido, tendo em vista que, da forma proposta, seu somatório não atinge cem por cento;

- os recursos a serem destinados à União, devem incluir os depositados na conta do FUNSET, aplicados em segurança e educação de trânsito;

- o rateio dos recursos arrecadados deve ser proporcional ao número de veículos licenciados em cada Estado e Município, não à respectiva população;

- a aplicação do produto da arrecadação de multas de trânsito em conservação e ampliação do sistema viário não deve ser percentualmente superior ao total das destinações originalmente previstas no CTB, sob pena de se chegar ao exagero de desvirtuar a finalidade precípua dessa receita, qual seja a de garantir recursos para a intensificação das ações de educação de trânsito, fiscalização e engenharia de tráfego;

- o estabelecimento de condições operacionais para o repasse dos recursos arrecadados, prevista no proposto § 3º do art. 320 do CTB, como também seu controle e fiscalização, pode e deve ser deixada para regulamento, não havendo necessidade de fixá-las no texto da lei;

- o proposto § 4º do art. 320 do CTB, que define como improbidade administrativa a aplicação indevida de recursos, é supérfluo, nada acrescentando à atual definição legal da matéria;

- deve ser acrescido ao Projeto dispositivo que regule o procedimento a ser adotado nos casos de devolução do valor arrecadado com multas de trânsito, resultante do deferimento de recurso contra a aplicação da respectiva infração, como encontra-se previsto no PL nº 279, de 2003.

Quanto a este último Projeto, que propõe a inclusão da infra-estrutura de transportes entre as aplicações dos recursos arrecadados com multas de trânsito e fixa percentual a ser destinado a esse tipo de despesa, nosso parecer é por sua conveniência e oportunidade, apenas com as ressalvas relativas ao percentual a ser aplicado em infra-estrutura de transportes e à proposta obrigatoriedade de aplicação de determinado montante, a cada mês,.

Observe-se que esta última exigência, no que tange ao prazo estipulado, não encontra respaldo na realidade da administração financeira de qualquer dos níveis de governo, tanto federal como estadual ou municipal, que sabidamente dependem, para a execução da despesa, do cumprimento de uma série de procedimentos administrativos, os quais nem sempre permitem a agilidade pretendida no Projeto. A aprovação do Projeto requereria a supressão desse dispositivo, ainda mais se considerada sua duvidosa adequação orçamentária, em face do caráter meramente autorizativo do orçamento e da discricionariedade que detém o Poder Executivo na definição de sua programação financeira a cada exercício.

No que tange ao PL nº 744, de 2003, ainda que reconhecendo sua conveniência, para ampliar as ações custeadas pelo FUNSET, julgamos excessivo o aumento de sua receita na proporção proposta. A duplicação do atual percentual, de cinco por cento, e sua aplicação sobre base de arrecadação várias vezes superior à da época da aprovação do CTB, como vem ocorrendo, será certamente suficiente para garantir o acréscimo pretendido na receita daquele Fundo, de forma a ensejar a ampliação da atuação do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

Diante dessas considerações, apresentamos, em anexo, Substitutivo, de nossa autoria, que incorpora dispositivos do PL nº 1.365, de 2003, do PL nº 279, de 2003, e do PL nº 744, de 2003, com as alterações julgadas indispensáveis, conforme descritas neste voto.

Quanto ao PL nº 1.706, de 2003, entendemos que a decisão operacional, sobre que vias beneficiar com a receita arrecadada, deve permanecer na alçada de cada Ente Federativo, não cabendo descer a este nível de detalhe sobre a aplicação de recursos em lei federal. Acresça-se que julgamos merecer exame acurado, quanto à sua constitucionalidade, a redação proposta para o novo § 2º do art. 320 do CTB, que atribui competência a órgão da administração federal, no caso o CONTRAN. Evidentemente, trata-se de matéria a ser perfeitamente elucidada quando do exame da proposição pela egrégia Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

Cabe a esta Comissão examinar ainda as proposições quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual e normas pertinentes à receita e despesa públicas, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e

da Norma Interna, datada de 29 de maio de 1996, da Comissão de Finanças e Tributação, que “estabelece procedimentos para exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”.

Importa ressaltar que a atribuição para legislar sobre a matéria é privativa da União, ainda que a imposição, arrecadação e compensação de multas de trânsito constituam competências distribuídas entre os Entes da Federação, a depender da via onde haja ocorrido a infração, sendo, portanto, perfeitamente cabíveis as proposições sob exame, que têm simplesmente o cunho de redefinir a destinação a ser dada ao produto da arrecadação das multas de trânsito.

Pelas razões expostas, somos pela não-implicação em aumento ou diminuição da receita ou despesa públicas do Projeto de Lei nº 279, de 2003, bem assim dos Projetos apensados nº 744, de 2003, nº 1.365, de 2003, e nº 1.706, de 2003, não cabendo pronunciamento quanto à sua adequação orçamentária e financeira. Quanto ao mérito, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.706, de 2003, e pela aprovação dos Projetos de Lei nº 279, de 2003, nº 744, de 2003, e nº 1.365, de 2003, na forma do Substitutivo anexo, de nossa autoria.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Paulo Rubem Santiago
Relator

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO

AOS PROJETOS DE LEI NºS 279, de 2003; 744, de 2003; e 1.365, de 2003

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e o art. 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, quanto à destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei tem por objeto redefinir a destinação e a forma de aplicação do produto do recolhimento das multas impostas por infrações de trânsito.

Art. 2º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. O valor total da receita arrecadada pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios com a cobrança das multas de trânsito será mensalmente depositada no Fundo Nacional de Trânsito - FUNTRAN, que fica instituído por esta lei.

§ 1º Dos recursos do FUNTRAN serão destinados:

I – vinte por cento à União, sendo:

a) dez por cento depositados na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, regulamentado pela Lei nº 9.602, de 1998;

b) os restantes dez por cento aplicados exclusivamente em conservação e melhoramentos de rodovias federais;

II - quarenta por cento aos Estados e ao Distrito Federal;

III – quarenta por cento aos Municípios.

§ 2º A União repassará trimestralmente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a parcela do saldo contábil do FUNTRAN que lhes couber nos termos do § 1º deste artigo, proporcionalmente ao número de veículos licenciados em cada um desses Entes.

§ 3º Os recursos de que trata este artigo serão aplicados pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios da seguinte forma:

I – pelo menos vinte e cinco por cento em engenharia de tráfego e de campo, educação de trânsito e sinalização de vias;

II – pelo menos vinte e cinco por cento em fiscalização e policiamento de trânsito;

III – até cinqüenta por cento em conservação e ampliação do sistema rodoviário.

§ 4º No caso de devolução de valor arrecadado referente a multa processada, por deferimento de recurso administrativo contra sua aplicação, o Ente da Federação interessado poderá solicitar o desconto do respectivo valor no depósito a ser feito no mês subsequente no FUNTRAN, desde que comprove a efetiva devolução ao contribuinte do valor pago.”

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º.

I – o percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas, nos termos do art. 320, § 1º, inciso I, alínea a, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

.....”

Art. 4º Esta lei entrará em vigor no primeiro dia do exercício financeiro imediatamente subsequente à data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Paulo Rubem Santiago
Relator