



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.269-A, DE 2016** **(Do Sr. Goulart)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (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 - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece o salário mínimo como parâmetro de fixação dos valores das multas de trânsito.

Art. 2º O art. 258 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 258. ....

I - infração de natureza gravíssima;

II - infração de natureza grave;

III - infração de natureza média;

IV - infração de natureza leve.

.....

§ 5º As infrações previstas no *caput*, serão punidas com multa de valor não inferior a 1/10 (um décimo) do salário-mínimo, nem superior a 1 (um) salário mínimo.

§ 6º Os agravamentos previstos neste código devem respeitar o limite máximo de um salário mínimo.

.....

Art. 283 .....

§ 1º O recurso interposto perante a autoridade competente terá efeito suspensivo até o julgamento definitivo do recurso.

.....” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo proteger o cidadão da insaciável indústria das multas. Não se trata, portanto, de mecanismo para se vincular os reajustes das multas de trânsito aos reajustes do salário mínimo, mas a estipulação de requisitos, parâmetros, para a fixação dos valores das multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro conforme já ocorre em inúmeros dispositivos legais do País.

Conforme noticiado no sítio da Prefeitura de São Paulo, havia previsão de aumento na receita proveniente de multas de trânsito em 2015. Segundo a

prefeitura, os valores arrecadados de janeiro até julho de 2015 somavam R\$ 525 milhões. Estimava-se que esses valores podiam chegar a R\$ 1,2 bilhão no final do ano. De acordo com dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), em 2014 foram efetivamente emitidas 10,6 milhões de infrações, com arrecadação de R\$ 899 milhões.

A previsão inicial não se confirmou, mas ficou próxima a casa do bilhão, uma vez que a Prefeitura de [São Paulo](#) arrecadou R\$ 964 milhões com multas de trânsito em 2015, 7,2% mais que os R\$ 899 milhões arrecadados em 2014. Esses números são assombrosos. Além disso, prova que os governos consideram a arrecadação das multas uma fonte de receita inesgotável. Tratam esses recursos como um direito líquido e certo da fazenda pública, sob o argumento de que a arrecadação aumenta à medida que se alarga a fiscalização e a redução dos índices de acidentes.

No que tange ao art. 283 do Código de Trânsito, faz-se importante alterarmos o seu § 1º de modo a conceder efeito suspensivo aos recursos interpostos pelos condutores multados. Não é razoável que se aplique a multa e, mesmo após o recurso, se persista a cobrança do débito que ainda está em análise pelo órgão de trânsito julgador. Preserva-se, desse modo, o direito do contraditório, da presunção da inocência e da ampla defesa, previstos na Constituição Federal. Tal medida minimizaria o efeito devastador da indústria da multa, além de estimular o cidadão a exercer o seu direito.

Desse modo, com o objetivo de proteger o cidadão da indústria da multa, conto com o apoio dos nobres pares, pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 12 de maio de 2016.

**Deputado GOULART**  
PSD/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 XVI  
 DAS PENALIDADES  
 .....

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR; [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR. [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

III - infração de natureza média, punida com multa de vaiar correspondente a 80 (oitenta) UFIR; [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR. [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais. [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

.....  
 CAPÍTULO XVIII  
 DO PROCESSO ADMINISTRATIVO  
 .....

**Seção II**  
**Do Julgamento das Autuações e Penalidades**

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258. [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 2º [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 3º [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

§ 4º [\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)](#)

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### 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 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 delimitador 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 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 apresentou 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;

- 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 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.

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. ....

§ 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**

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, o Projeto de Lei nº 5.269/2016, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal. O Deputado João Rodrigues apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Hélio Leite, Hugo Leal, João Rodrigues, José Airton Cirilo, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Aliel Machado, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Delegado Edson Moreira, Jones Martins, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz, Roberto Balestra, Simão Sessim e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 31 de maio de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ  
Presidente

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.

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. ....

§ 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 31 de maio de 2017.

**Deputado ALTINEU CÔRTEZ**  
**Presidente**

## **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO JOÃO RODRIGUES**

### **I - RELATÓRIO:**

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Goulart, dá nova redação aos art. 258 e 283 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.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Viação e Transporte (CVT) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para, no âmbito de suas respectivas competências, analisar o PL nº 5.269, de 2016, sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

### **II – VOTO:**

O ilustre Relator, Deputado Hugo Leal, apresentou parecer pela rejeição ao Projeto de Lei em análise, fato pelo qual tenho que discordar pelos motivos que expressei por meio deste voto em separado.

O Relator adverte em seu parecer que o mérito desta proposição já foi “fruto de densas discussões nesta casa e no Senado Federal” e que a “ideia não prosperou, principalmente, pela flagrante inconstitucionalidade”, por afrontar o inciso IV do art. 7º da Constituição Federal que “veda expressamente a vinculação do salário mínimo para qualquer fim”.

No entanto, esse Projeto de Lei não vincula o valor das multas de trânsito ao salário mínimo, mas o utiliza como parâmetro delimitador, um teto da ação

estatal, bem como já ocorrem em outras normas legais, como os Códigos Penal, Processual Penal, Civil, Processual Civil, entre outros regulamentos, conforme se observa nos seguintes dispositivos:

- Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, Código Civil:  
*“Art. 108. Não dispondo a lei em contrário, a escritura pública é essencial à validade dos negócios jurídicos que visem à constituição, transferência, modificação ou renúncia de direitos reais sobre **imóveis de valor superior a trinta vezes o maior salário mínimo vigente no País.**”*
- Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, Código Penal:  
*“Art.45.....  
 § 1º A prestação pecuniária consiste no pagamento em dinheiro à vítima, a seus dependentes ou a entidade pública ou privada com destinação social, de importância fixada pelo juiz, **não inferior a 1 (um) salário mínimo nem superior a 360 (trezentos e sessenta) salários mínimos.** O valor pago será deduzido do montante de eventual condenação em ação de reparação civil, se coincidentes os beneficiários. (Incluído pela Lei nº 9.714, de 1998).”*
- Decreto- Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941, Código de Processo Penal:  
*“Art. 265. O defensor não poderá abandonar o processo senão por motivo imperioso, comunicado previamente o juiz, sob pena **de multa de 10 (dez) a 100 (cem) salários mínimos,** sem prejuízo das demais sanções cabíveis. (Redação dada pela Lei nº 11.719, de 2008).”*
- Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015, Código de Processo Civil  
*“Art. 196. É lícito a qualquer interessado cobrar os autos ao advogado que exceder o prazo legal. Se, intimado, não os devolver dentro em 24 (vinte e quatro) horas, perderá o direito à vista fora de cartório e **incorrerá em multa, correspondente à metade do salário mínimo vigente na sede do juízo.**”*

Percebe-se que muitos desses exemplos, não exaustivos, são de leis sancionadas após a promulgação da Constituição Federal, portanto, não havendo vício de constitucionalidade. Outro ponto a ser considerado é o fato de que as multas não possuem o salário mínimo como indexador, ou seja, não estipulam uma correção automática vinculada ao salário mínimo.

Importante considerarmos a manifestação do Ministério Público Federal – MPF e da Advocacia Geral da União – AGU, em discussão semelhante a este projeto, na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4637, proposta pelo Partido Popular Socialista – PPS, impugnando a parte final do *caput* do artigo 980-A do Código Civil, onde tratava especificamente sobre a exigência de capital inicial de pelo menos 100 salários mínimos para a constituição da EIRELI.

A AGU se manifestou pela constitucionalidade do texto legal e sustentou, que a Lei nº 12.441/2011 empregou o salário mínimo como mero parâmetro para a definição do capital necessário à constituição de EIRELI, o que não configuraria a

hipótese de indexação, estando, portanto, em conformidade como inciso IV do art. 7º da Constituição Federal. Assim, guardadas as semelhanças, é o que se propõe no projeto em discussão.

Quanto ao MPF houve a consideração de que a proibição prevista no inciso IV do art. 7º da Constituição Federal faz referência ao uso do salário-mínimo para fins de indexação, de tal forma que a Lei nº 12.441/2011, por se restringir à estipulação de requisitos mínimos para a constituição de EIRELI, não incorreu em violação a essa norma. Assim, no dia 26 de dezembro de 2012, o MPF apresentou parecer pela improcedência da ação.

Percebe-se que o Ministério Público Federal e a Advocacia Geral da União, balizados pela Súmula Vinculante 4 do Supremo Tribunal Federal (STF)<sup>1</sup> manifestaram que a Lei nº 12.441 de 2011, não afronta a Constituição, pois essa Lei, assim como o projeto em debate, não cria um indexador, mas um parâmetro balizador da ação estatal.

Diante do exposto, fica evidente que não há afronta ao texto constitucional da proposta trazida nesse projeto de lei e mesmo que houvesse, conforme determina o Regimento Interno desta Casa, a CCJC é a comissão competente para apreciar a matéria quanto aos aspectos de constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e de técnica legislativa.

O ilustre Relator também considera em seu parecer a vigência da Lei nº 13.281, de 2016, que estabeleceu os novos valores das multas de trânsito, sendo a infração leve R\$ 88,38; a média R\$ 130,16; a grave R\$195,23 e a gravíssima R\$ 293,47. Essa Lei também estabelece que os valores de multas constantes deste Código poderão ser corrigidos monetariamente pelo Contran, respeitado o limite da variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no exercício anterior.

O projeto em análise não compromete os valores vigentes, porque não ultrapassam um salário mínimo, tão pouco revoga a competência do CONTRAN em reajustar os valores das multas, conforme a variação do IPCA, mas limita seus agravamentos ao teto de um salário mínimo.

A indústria da multa tem que ser combatida, no entanto, a multas relacionadas ao uso de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que

---

<sup>1</sup> Salvo nos casos previstos na Constituição, o salário mínimo não pode ser usado como indexador de base de cálculo de vantagem de servidor público ou de empregado, nem ser substituído por decisão judicial.



“Art. 258. ....

I - infração de natureza gravíssima;

II - infração de natureza grave;

III - infração de natureza média;

IV - infração de natureza leve.

.....

§ 5º As infrações previstas no *caput*, serão punidas com multa de valor não inferior a 1/10 (um décimo) do salário-mínimo, nem superior a 1 (um) salário mínimo.

§ 6º Os agravamentos das multas previstos neste código devem respeitar o limite máximo de um salário mínimo.

.....

Art. 283 .....

Parágrafo único. O disposto no § 6º do art. 258 não se aplica às infrações previstas nos arts. 162, 164, 165, 165-A, 173, 174 e 175, assim como as demais infrações relacionadas ao Capítulo XIX, que disciplina os crimes de trânsito.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**  
PSD/SC

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------