



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.994, DE 2019
(Do Sr. Professor Israel Batista)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para prever a aplicação de multas com valor proporcional à renda do infrator.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

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 prever a aplicação de multas com valor proporcional à renda do infrator.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 258-A:

“Art. 258-A. Ao valor da multa previsto nos incisos I a IV do *caput* do art. 258 será adicionado valor proporcional à renda líquida do infrator.

§ 1º O valor a ser adicionado será:

I – 14 (catorze) vezes o valor da multa para infratores com renda líquida equivalente à faixa de renda A;

II – 5 (cinco) vezes o valor da multa para infratores com renda líquida equivalente à faixa de renda B;

III – 3 (três) vezes o valor da multa para infratores com renda líquida equivalente à faixa de renda C;

IV – 0 (zero) para infratores com renda líquida equivalente às demais faixas de renda;

§ 2º As faixas de renda de que trata o § 1º serão aquelas definidas pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 3º Nos termos do regulamento, será concedido aos órgãos responsáveis pela aplicação das multas acesso às informações de declaração de renda necessárias para o cálculo dos valores de que trata este artigo.

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

JUSTIFICAÇÃO

Uma das características mais marcantes da sociedade brasileira é, infelizmente, a desigualdade. Somos um País de contrastes sociais e, quando se trata de renda e sua distribuição, temos ainda um longo caminho a percorrer. O grau de concentração de renda no Brasil, medido pelo índice de Gini, que mede a desigualdade pela diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos, nos coloca atrás de 155 países, entre os 164 pesquisados pelo Banco Mundial¹. Essa triste realidade provoca situações injustas e oferece privilégios a uns em detrimento

¹ <https://data.worldbank.org/indicador/SI.POV.GINI>

de outros, em diversos aspectos da vida moderna. O trânsito, portanto, não fica de fora desse cenário.

Estudos apontam que há correlação inversa entre o poder aquisitivo e a inclinação do indivíduo a acatar leis e se comportar de maneira socialmente ética, especialmente no trânsito. Embora não se possa fazer generalizações, o resultado desses estudos pode ser entendido como consequência da maneira como o sistema de multas opera. Hoje, no Brasil, o cidadão que recebe um salário mínimo usa 29% de sua remuneração para pagar uma multa gravíssima. Para um infrator incluído entre os 1% mais ricos do País, cuja renda média, segundo o IBGE, é de 27 mil reais, a mesma infração representa apenas 1% de seu rendimento mensal. Isso significa que temos um sistema que reforça a desigualdade social, favorecendo aqueles com maior poder aquisitivo. No Brasil, a diferença entre a renda média domiciliar per capita observada nos diferentes Estados é perturbadora. A renda média no Maranhão equivale a 22% da renda observada no Distrito Federal, por exemplo. Essa situação, portanto, também contribui para o agravamento da desigualdade regional.

Esse cenário afronta o princípio da igualdade, cuja brilhante interpretação de Rui Barbosa nos ensina que “a regra da igualdade não consiste senão em tratar desigualmente os desiguais na medida em que se desiguam”. Neste caso, tratar a desigualdade significa prever multas proporcionais à renda do infrator, aplicando, assim, também o princípio da individualização da pena, previsto na Constituição Federal. Além disso, também se implementaria aquilo que Montesquieu já sugeria em seu clássico “O espírito das leis”, ainda no século XVIII, ao indagar que “não devem as penas pecuniárias ser proporcionais às fortunas?”.

As multas, em especial as aplicadas por infrações de trânsito, possuem caráter educativo além do punitivo. Sob esse ponto de vista, entende-se que as multas servem não somente para mostrar ao condutor que sua atitude é reprovável, e, portanto, passível de punição, mas também de fazê-lo se conscientizar de que aquele comportamento não deve ser repetido. Espera-se que o efeito das multas seja o de tornar o condutor mais responsável e prudente na condução do seu veículo. Contudo, se o impacto financeiro da sanção não se fizer sentir, o efeito educativo dificilmente será observado.

Assim, nossa proposta visa aplicar parcela adicional aos valores das multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Esse adicional será calculado com base nas classes sociais por faixas de salário-mínimo definidas pelo IBGE. O texto proposto estabelece adicional proporcional à renda do infrator, o que aumentará o

impacto das multas para aqueles que auferem maior renda sem, contudo, onerar os que hoje enfrentam situação financeira mais delicada.

Países desenvolvidos como a Suíça e a Finlândia já adotam o que podemos traduzir como “multa-dia”, na qual o valor a ser pago é calculado com base na renda diária auferida pelo cidadão infrator. Esse tipo de medida representa não só a reparação do sistema punitivo no trânsito, mas também mecanismo capaz de inibir comportamento inadequado por parte de mais indivíduos, que passarão a sentir, de fato, o peso nas punições a eles aplicadas.

Pelo exposto, e por acreditar que o sistema de multas previsto no Código de Trânsito Brasileiro pode ser mais justo, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação da matéria

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2019.

Deputado PROFESSOR ISRAEL BATISTA

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

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 no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); *[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)*

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); *[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)*

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); *[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)*

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 1º [\(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 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. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
