

# **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS**

## **PROJETO DE LEI Nº 4.603, DE 2019**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes atingir a contagem de vinte pontos.

**Autor:** Deputado FELIPE RIGONI

**Relator:** Deputado GUIGA PEIXOTO

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 4.603/19, de autoria do nobre Deputado Felipe Rigoni, acrescenta um art. 268-A à Lei nº 9.503, de 23/09/97 – Código de Trânsito Brasileiro, de modo a prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados no período de doze meses devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes seja maior que vinte. O § 1º do novel dispositivo determina que o valor da multa será três vezes o valor da multa correspondente à infração de natureza gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas. Já o § 2º estipula que a aplicação da multa elimina os pontos computados para fins de cálculo da média subsequente. Por fim, o § 3º define que a pessoa jurídica locadora de veículos terá quinze dias de prazo, após a

notificação da autuação, para apresentar, na forma que dispuser o CONTRAN, a identificação da pessoa jurídica locatária correspondente, quando for o caso.

Na justificação do projeto, o ilustre Autor registra que o Código de Trânsito Brasileiro trouxe normas que, há mais de 20 anos, têm contribuído para o aumento da segurança e da eficiência do trânsito no País. Em suas palavras, o sistema de pontuação por infração, introduzido pelo Código, representa importante inovação que oferece mecanismo capaz de desencorajar a reincidência de conduta inadequada por parte dos condutores, ao impor punição adicional àquele que reiteradamente comete infrações no trânsito.

Lembra, porém, que a pontuação é atribuída aos condutores pessoas físicas. Ressalta que boa parcela dos veículos em circulação pertence e está a serviço de pessoas jurídicas, e os motoristas, enquanto conduzem esses veículos, seguem as diretrizes dessas empresas e os caminhões, carros e motos passam a ser uma espécie de extensão móvel da companhia. Sob esse enfoque, entende o Parlamentar que a pessoa jurídica proprietária do veículo não pode ficar alheia ao comportamento dos seus motoristas no trânsito. Desta forma, no seu entender, o condutor precisa ser orientado sobre como a empresa espera que ele se comporte e as infrações cometidas precisam provocar efeitos na pessoa jurídica.

O Projeto de Lei nº 4.603/19 foi distribuído em 10/09/19, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a proposição ao nosso Colegiado na mesma data, recebemos, em 01/10/19, a honrosa missão de relatar a matéria. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental a tanto destinado, em 16/10/19.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

O projeto submetido ao nosso exame trata de um tema relevante para o Brasil: a questão dos trágicos números da violência e da imprudência de nosso trânsito.

A proposição em tela busca estabelecer um critério de apenamento de pessoas jurídicas proprietárias de veículos que tenham cometido infrações previstas no Código Nacional de Trânsito. Nas justificação do projeto o Autor aduz que os motoristas, enquanto conduzem os veículos de propriedade de pessoas jurídicas, seguem as diretrizes dessas empresas, e os caminhões, carros e motos passam a ser uma espécie de extensão móvel da companhia. Sob esse enfoque, entende o Parlamentar que a pessoa jurídica proprietária do veículo não pode ficar alheia ao comportamento dos seus motoristas no trânsito. Desta forma, no seu entender, o motorista precisa ser orientado sobre como a empresa espera que ele se comporte e as infrações cometidas precisam provocar efeitos na pessoa jurídica.

Para tanto, a iniciativa sob escrutínio prevê a aplicação de multa à pessoa jurídica cuja média por veículo de pontos acumulados no período de doze meses devido a infrações cometidas por condutores a ela vinculados seja maior que vinte. Determina, ainda, que o valor da multa será três vezes o valor da multa correspondente à infração de natureza gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas.

Todavia, observa-se que o texto ora proposto não menciona como será realizado a contabilização das infrações dos usuários dos veículos ou como esta média seria calculada, determinando, tão somente, a penalidade será aplicada no caso de a pontuação ultrapassar 20 pontos, significa dizer que o projeto não delimitou se os pontos foram ou não adquiridos pelo condutor: a) em decorrência da prestação do serviço; b) utilizando seu veículo particular para seu uso; ou c) utilização do veículo da empresa, mas fora do contexto do

trabalho. Na proposição, inexiste segregação da pontuação atribuída a cada motorista por veículo. Desta forma, se o motorista atingir mais de 20 pontos na sua carteira, adquiridos integralmente em seu horário de lazer, a pessoa jurídica que o contratou será penalizada mesmo que não tenha “contribuído” ou se responsabilizado por este mau comportamento.

Portanto, a forma proposta pelo projeto dá azo a interpretações nebulosas, visto que o texto tão somente determina que será aplicada a multa “à pessoa jurídica cuja *media da pontuação corresponde a infrações cometidas com quaisquer veículos de sua propriedade atingir a contagem de 20 (vinte) pontos no período de 12 (doze) meses”.*

Subtende-se, da leitura do dispositivo, que a pontuação seria aquela adquirida pela pessoa jurídica, o que é impossível uma vez que não há fundamento legal de aplicação de pontuação para empresas.

Acentua-se, ainda que se considerasse a pontuação do usuário do veículo para contabilização da multa, esta transferência de responsabilidade pela pontuação não seria possível tendo em vista que as multas possuem caráter personalíssimo, não podendo ser transmitidas para pessoas jurídicas. Aliás, é da própria redação do art. 257, § 3º, do CTB o fundamento de que as sanções punitivas são de exclusiva responsabilidade do condutor, a saber: “*Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.*”

O CTB diz claramente que a responsabilidade é pessoal. A proposta, da forma como está resvala em possível conforme normativo porquanto tendente a ferir o princípio da pessoalidade da pena, vez que as sanções de trânsito objetivam educar o infrator, e não gerar renda ao Estado. E, sob esse enfoque, todo ato administrativo que se desvia do fim colimado, emana ilegalidade.

Nesse espeque, nas palavras do professor Marcio Maidame: “*Penalidade imposta que não é cobrada do infrator, pelo simples argumento de que o proprietário é responsável pelos ônus que recaiam sobre o bem, tem seu caráter punitivo desfigurado, apresentando-se como mais uma fonte de*

*arrecadação, caracterizando, então, o desvio de finalidade*". Ainda, como bem assentado pelo Desembargador Nagib Slaibi Filho: "as penalidades de trânsito não se travestem em obrigações propter rem, posto que a responsabilidade, neste caso, é personalíssima".

Noutro giro, cumpre registrar que a Lei nº 9.503/97 já contempla a responsabilização das empresas cujos veículos tenham sido utilizados de forma a caracterizar uma infração ao Código Nacional de Trânsito. Mais especificamente, os §§ 7º e 8º do art. 257 preconizam que:

*"§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo."*

*"§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses".*

Desta forma, nos termos da Lei nº 9.503/97, cometida uma infração, a empresa proprietária do veículo terá o prazo de quinze dias para identificar o condutor, situação em que a este será imposta a penalidade. Após este prazo, não sendo identificado o condutor, a responsabilidade pela penalidade caberá à pessoa jurídica. Neste caso, a empresa será apenada com duas parcelas: (i) a multa originária; e (ii) uma nova multa, no valor da multa originária multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas por aquele veículo no prazo de doze meses.

A alteração sugerida pelo projeto em análise no Código Nacional de Trânsito significaria, portanto, uma segunda forma de apenamento para as empresas, independentemente de o condutor ser identificado. A

implementação dessa iniciativa representaria mais um flagrante desestímulo à iniciativa privada que já se encontra cansada de padecer em nosso país.

Embora estejamos de acordo com o objetivo principal do projeto sob comento, acreditamos que a alternativa escolhida pode não ser a mais oportuna.

Deve-se notar que a sistemática vigente já provê fortes incentivos para a conscientização tanto dos condutores quanto das empresas. De fato, se identificado, caberá ao motorista o pagamento da multa. Se, porém, não se proceder à identificação do infrator, a pessoa jurídica será apenada de forma progressiva: caberá à empresa a responsabilidade pelo pagamento de duas vezes o valor da multa originária na primeira infração em doze meses; três vezes o valor da multa originária (a multa originária, propriamente dita, mais duas vezes esse valor) na segunda infração em doze meses; quatro vezes o valor da multa ordinária na terceira infração em doze meses; e assim por diante. Assim, mesmo que severa, o critério de apenação vigente guarda proporcionalidade entre a natureza da infração cometida e o valor da multa.

A sistemática oferecida pela proposição sob exame, porém, não preserva tal relação. Com efeito, nos termos do projeto em pauta, o valor da multa adicional seria o triplo do valor da multa correspondente à infração gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas – independentemente da natureza da infração efetivamente cometida por cada veículo.

Ademais, a proposição mantém a vigência dos §§ 7º e 8º do art. 257 do Código de Trânsito Brasileiro. Vale dizer, se implementada esta iniciativa, as empresas seriam duplamente apenadas: pela sistemática vigente e pela inovação trazida pelo projeto.

Nessas condições, em nossa opinião, do ponto de vista econômico, se estaria castigando excessivamente as empresas proprietárias de veículos, já sobrecarregadas – como de resto, todo o setor produtivo brasileiro – por uma carga tributária tão esmagadora quanto iníqua.

Por estes motivos, votamos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 4.603, de 2019**, louvadas, porém, as elogiosas intenções de seu ilustre Autor.

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

**Deputado GUIGA PEIXOTO**  
**Relator**