

## **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

### **PROJETO DE LEI Nº 5.488, DE 2001**

**(Apensos Projetos de Lei nºs 3.838/00, 4.155/01, 4.504/01, 4.651/01, 5.423/01, 5.709/01, 6.515/02, 728/03 e 972/03)**

Acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo condições para o parcelamento de multas por infração de trânsito.

**Autor:** SENADO FEDERAL

**Relator:** Deputado ENIVALDO RIBEIRO

## **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 5.488, de 2001, de autoria do eminente Senador Lúcio Alcântara, visa a alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para autorizar o pagamento parcelado de multas por infração de trânsito.

De acordo com a proposta, o parcelamento somente se aplicará às multas que, em função da gravidade da infração, tiverem seu valor básico acrescido de um fator multiplicador ou índice adicional específico, nas condições definidas no § 2º do art. 258 da Lei supracitada. O número de parcelas será igual ao fator multiplicador incidente sobre o valor básico da multa, devendo o valor das amortizações ser expresso em UFIR, e a sistemática de pagamento parcelado das multas não impedirá a expedição do certificado de licenciamento do veículo e a restituição de veículo eventualmente apreendido; porém, a inadimplência no pagamento das parcelas obrigará o infrator ao pagamento integral do saldo remanescente do débito.

Apensos ao principal, encontram-se:

a) o Projeto de Lei nº 3.838, de 2000, de autoria do nobre Deputado Moacir Piovesan, que autoriza o pagamento em doze parcelas das multas decorrentes de infrações de trânsito cometidas em estradas federais, cujo lançamento tenha ocorrido até dezembro de 2000;

b) o Projeto de Lei nº 4.155, de 2001, de autoria do ilustre Deputado Luiz Bittencourt, que prevê o parcelamento de multas de trânsito em seis parcelas;

c) o Projeto de Lei nº 4.504, de 2001, de autoria do ilustre Deputado Fernando Zuppo, que visa a autorizar o pagamento das multas de trânsito em dez parcelas, obrigando-se o infrator ao recolhimento de, no mínimo, 10% do débito na apresentação do requerimento de parcelamento; o valor mínimo de cada parcela será de R\$ 200,00, vedando-se a concessão de novos parcelamentos por 5 anos, no caso de não-cumprimento da obrigação; a obtenção do parcelamento não impede a interposição de recurso contra a imposição da multa;

d) o Projeto de Lei nº 4.651, de 2001, de autoria do nobre Deputado Glycon Terra Pinto, que visa a autorizar o parcelamento das multas de trânsito em doze meses;

e) o Projeto de Lei nº 5.423, de 2001, de autoria da ilustre Deputada Nice Lobão, que prevê o pagamento das multas de trânsito por oitenta por cento do seu valor até a data do seu vencimento ou parceladamente, na forma estabelecida pelo CONTRAN, sem prejuízo da obtenção do certificado de licenciamento do veículo;

f) o Projeto de Lei nº 5.709, de 2001, de autoria do nobre Deputado Antônio Joaquim Araújo, que autoriza a obtenção de certificado de licenciamento de veículo, nos casos em que as multas de trânsito a ele vinculadas sejam objeto de recurso ainda em trâmite;

g) o Projeto de Lei nº 6.515, de 2002, de autoria do nobre Deputado Remi Trinta, que prevê a quitação das multas de trânsito por oitenta por cento do seu valor, quando o pagamento for feito até a data do seu vencimento, ou em até seis parcelas, assegurando-se, no curso do parcelamento, o licenciamento do veículo, bem assim a quitação do pagamento devido com desconto de vinte por cento, se feito até a data do vencimento. A concessão do

parcelamento também alcança as multas objeto de recurso não provido e, nos casos de inadimplência, será exigido o cumprimento integral do débito, com o acréscimo de juros moratórios, na forma estabelecida pelo CONTRAN;

h) o Projeto de Lei nº 728, de 2003, de autoria do insigne Deputado Pompeo de Mattos, que prevê a quitação das multas de trânsito por oitenta por cento do seu valor, quando o pagamento for feito até a data do seu vencimento, ou seu pagamento em seis parcelas, no valor mínimo de 100 UFIR;

i) o Projeto de Lei nº 972, de 2003, de autoria do insigne Deputado Rubens Otoni, que prevê a quitação das multas de trânsito por oitenta por cento do seu valor, quando o pagamento for feito até a data do seu vencimento, ou de forma parcelada, inclusive nos casos em que o débito decorrer de multa objeto de recurso não provido.

A matéria foi examinada pela Comissão de Viação e Transportes, que deliberou unanimemente pela aprovação do Projeto principal, na forma de Substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Mário Negromonte, e pela rejeição dos projetos apensados. O feito vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para análise da adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, 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**

Inicialmente desejamos louvar a iniciativa de tantos Parlamentares, ao todo uma dezena, a começar pelo insigne Senador Lúcio Alcântara, e outros nove eminentes Senhores Deputados, que apresentaram projetos de lei visando a atingir objetivo coincidente, qual seja o de tornar suportável para o cidadão comum, e principalmente mais justa, a penalidade de pagamento das multas geradas por infrações cometidas contra a legislação de trânsito.

Como é sabido, são muitos milhares os casos, pelo Brasil todo, em que condutores de veículos - que destes muitas vezes dependem para seu sustento e de suas famílias - vêem-se inteiramente impossibilitados de continuar utilizando seus veículos devido a um verdadeiro excesso de exação do Poder Público, que, no afã de estabelecer penalidades dissuasivas ao cometimento de infrações de trânsito, acabou estabelecendo valores e condições de pagamento de multas irreais, gritantemente desconformes com a situação econômico-financeira do Brasil "real" e de sua debilitada população.

Entendemos injustas as multas de trânsito, não somente por não estar previsto legalmente seu pagamento parcelado, aplicado a quaisquer valores devidos à Fazenda Pública, mas principalmente por não guardarem a devida proporção com a gravidade da infração cometida, principalmente no que tange ao excesso de velocidade.

De fato, verifica-se que uma diferença de velocidade de apenas um quilômetro por hora pouquíssimo representa em termos do potencial ofensivo ou de causar danos ao veículo em marcha e, no entanto, multiplica desmedidamente, de forma despropositada, o valor da multa aplicada, quando o veículo trafega em velocidade imediatamente superior ao limite da faixa de velocidade hoje definida para as infrações gravíssimas, pelo art. 218 do Código de Trânsito.

Quanto aos valores das multas, não se pode igualmente deixar de registrar que devem guardar proporção com a renda média da população e especialmente dos motoristas, condutores profissionais, que dependem de seus veículos para sobreviver, cuja remuneração dificilmente chega a atingir os elevados valores das multas, freqüentemente cobradas, como afirmamos, por mínimos excessos de velocidades de um ou dois quilômetros por hora, cuja cobrança beira o esbulho e a espoliação do cidadão pelo Estado.

É mais do que tempo de corrigir esta verdadeira aberração jurídica, pois se trata, evidentemente, de uma afronta ao basilar Princípio da Proporcionalidade, que constitui um dos principais fundamentos de todo o ordenamento jurídico, não somente do Brasil, mas de todos os países que se pretendem regidos por princípios de equidade e justiça.

Examinadas as onze proposições - principal, apenas e Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes -, concluímos - de forma concorde com aquele egrégio Órgão Técnico -, apresentarem todas, ainda que

com variantes diversas, conteúdo assemelhado, do qual destacaríamos, como pontos principais, o parcelamento - obrigatório para o Poder Público e opcional para o contribuinte - das multas de trânsito e o desconto para pagamento integral até a data do seu vencimento constante da atual redação do Código de Trânsito, e reproduzido em quatro Projetos analisados.

Inegável, igualmente, o valor do Substitutivo oferecido à proposição principal pelo nobre Relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, nobre Deputado Mário Negromonte, que soube não somente escoimar das proposições suas falhas materiais, como é o caso da previsão de correção monetária do saldo dos valores de multas parceladas, prevista no PL nº 5.488, de 2001, - e que em absoluto não poderia ser aceita -, tendo, ao mesmo tempo, reunido em sua proposta boa parte do que de melhor se encontra contido na matéria apreciada.

Julgamos, no entanto, necessário, rever sua redação, conforme acima indicado, para autorizar o parcelamento de quaisquer multas, como já vem sendo feito no nível estadual, acrescentar uma adequada proporcionalidade nas penalidades aplicadas por infrações aos limites de velocidade, e buscar o aprimoramento do atual sistema de desconto para pagamento de multas até a data do vencimento, concedendo redução do valor das multas ligeiramente superior ao atualmente previsto, caso sejam integralmente pagas anteriormente à data do seu vencimento, como incentivo ao seu recolhimento, tão logo ocorra a notificação, levando em consideração que o cidadão-contribuinte encontra-se hoje excessivamente onerado por obrigações tributárias de toda ordem, fenômeno que, como é perfeitamente sabido de todos, vem funcionando como freio a impedir o crescimento econômico do nosso País.

Cabe a esta Comissão examinar 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 imposição, arrecadação e compensação de multas de trânsito é competência que se acha distribuída entre os Entes da Federação, a depender da via onde haja ocorrido a infração; porém,

a atribuição para legislar sobre a matéria é privativa da União. Assim, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) padroniza, harmoniza e consolida as regras em âmbito nacional, definindo, em seu art. 320, as destinações orçamentárias a serem dadas às receitas provenientes de multas de trânsito, como segue:

*“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.*

*Parágrafo único, O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.”*

No caso da União, as multas aplicadas nas rodovias federais são arrecadadas por meio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Além disso, conforme define o acima reproduzido dispositivo legal, cinco por cento do valor das multas de trânsito é destinado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito, gerido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

Ainda que tais recursos arrecadados possuam destinação orçamentária definida, mostra-se evidente que o Projeto de Lei nº 5.488, de 2001, e seus apensos, ao alterar dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo formas de concessão de parcelamento para o pagamento de multas de trânsito, não criam qualquer ônus adicional para a Administração Pública, nem acarretam renúncia de receita.

Da mesma forma, a redução adicional do valor das multas para pagamento antecipado, representará grande incentivo ao efetivo recolhimento das multas, pelo seu valor integral, e seguramente ensejará garantia de realização em menor tempo dessa arrecadação, cuja exigência, da forma atual, vem resultando em não-recolhimento pelo cidadão-contribuinte, por onerá-lo de forma desmedida, chegando ao limite de caracterizar prática confiscatória, quando se trata de veículo de baixo valor de mercado, cujo condutor tenha umas poucas vezes ultrapassado ligeiramente o limite de velocidade fixado para a via, situação a ser corrigida pelo mecanismo ora proposto.

As proposições têm, portanto, simplesmente o cunho de possibilitar o cumprimento das obrigações relativas ao pagamento de multas por

infração de trânsito, que, dado o excessivo rigor da legislação, têm alcançado valores incompatíveis com as possibilidades de solvência financeira de uma grande parcela dos proprietários e condutores profissionais de veículos.

Na prática, constata-se a existência de um significativo número desses débitos que deixam de ser saldados, o que já tem levado diversos Entes da Federação a tomar a iniciativa de implantar programas próprios de parcelamento de multas de trânsito. Dessa forma, longe de representar uma redução de ingressos públicos, as medidas propostas, como já tem ocorrido nessas Unidades da Federação, propiciarão, na realidade, a quitação de obrigações, cujo valor vem sendo reconhecido como exorbitante, com baixa probabilidade de se converter em arrecadação efetiva.

Pelas razões expostas, somos pela não-implicação em aumento ou diminuição da receita ou despesa públicas do Projeto de Lei nº 5.488, de 2001, dos Projetos apensados e do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, não cabendo pronunciamento quanto à adequação orçamentária e financeira de quaisquer dessas proposições.

Sala da Comissão, em            de            de 2004.

**Deputado Enivaldo Ribeiro**  
**Relator**