



SENADO FEDERAL
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), e a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para aumentar a multa cobrada, do dobro até o quádruplo, em caso de reincidência de infração de trânsito por estacionar nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição, e para instituir pagamento de indenização por dano moral difuso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), e a Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para aumentar a multa cobrada, do dobro até o quádruplo, em caso de reincidência de infração de trânsito por estacionar nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição, e para instituir pagamento de indenização por dano moral difuso.

Art. 2º O art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“**Art. 181.**

.....

§ 3º A multa prevista no inciso XX será aplicada com os seguintes multiplicadores:

I – duas vezes, se for a segunda infração no período de doze meses anterior à autuação;



SF/22987.88000-76

II – três vezes, se for a terceira infração no período de doze meses anterior à autuação;

III – quatro vezes, se for a quarta infração no período de doze meses anterior à autuação;

IV – cinco vezes, se houver cinco ou mais infrações no período de doze meses anterior à autuação.” (NR)

Art. 3º O art. 47 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência), passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 47.**

.....
§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), bem como, em caso de reincidência no prazo de 12 (doze) meses, ao pagamento de indenização por dano moral difuso.

.....
§ 5º Compete ao órgão executivo de trânsito informar os casos de reincidência de que trata o § 3º ao Ministério Público.

§ 6º O recurso da indenização prevista no § 3º será destinado ao fundo de que trata o art. 13 da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1986.” (NR)

Art. 4º O art. 41 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

“**Art. 41.**

§ 1º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), bem como, em caso de reincidência no prazo de doze meses, ao pagamento de indenização por dano moral difuso.

§ 2º Compete ao órgão executivo de trânsito informar os casos de reincidência de que trata o § 1º ao Ministério Público.

§ 3º O recurso da indenização prevista no § 1º será destinado ao fundo de que trata o art. 13 da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1986.” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



SF/22987.88000-76

JUSTIFICAÇÃO

As normas sempre esquecidas dispostas nos §§ 1º e 2º do art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresentam a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

.....”

Embora sejam inúmeras as críticas levadas a cabo por aqueles que defendem que as multas pecuniárias aplicadas contra os infratores de trânsito têm maior peso arrecadatório do que o de promover a educação no trânsito, os §§ 1º e 2º do art. 1º do CTB demonstram que é dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito adotar, no âmbito das respectivas competências, todas as medidas destinadas a assegurar a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga, ainda que tal competência fiscalizatória implique a imposição de sanções contra os eventuais infratores.

Assim, a autoridade de trânsito deve investir bastante na fiscalização do cumprimento das normas, com o dever de atingir a devida educação no trânsito, por meio da intimidação pecuniária, impondo pesadas multas contra os eventuais infratores.

Na verdade, as infrações e sanções de trânsito têm natureza jurídica administrativa, não tributária e não penal, pois derivam de relações decorrentes das normas do direito administrativo, uma vez que é a própria administração pública a autoridade responsável pela imposição das sanções.

Assim, a multa de trânsito pode ser definida como uma sanção administrativa, de natureza pecuniária, imposta pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito competentes aos proprietários e condutores de veículos que cometerem infrações estabelecidas nas normas específicas. Por sua vez, o art. 161 do CTB define infração de trânsito como



a inobservância de qualquer preceito do Código de Trânsito ou da legislação complementar, sujeitando o infrator às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo do capítulo destinado às infrações de trânsito e às punições previstas no capítulo próprio dos crimes de trânsito do Código de Trânsito Brasileiro.

Mais corriqueira das sanções administrativas, a multa de trânsito pode ser definida como uma sanção de natureza administrativa e pecuniária imposta pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito competentes aos proprietários e condutores que cometerem infrações estabelecidas nas normas específicas. Em acréscimo, os §§ 1º e 2º do art. 39 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, que *estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal*, afirma que as multas de qualquer origem e natureza são créditos de natureza não tributária da Fazenda Pública e devem ser inscritos na Dívida Ativa não Tributária da entidade arrecadadora, após a devida apuração de certeza e liquidez. A multa administrativa, à luz da Lei nº 4.320, de 1964, se classifica como “outras receitas correntes”, conforme prescrição contida no § 4º do seu art. 11.

Assim, a multa de trânsito tem natureza de sanção administrativa e pecuniária, imposta pelos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito competentes aos proprietários e condutores que cometerem infrações estabelecidas nas normas específicas cujos recursos em dinheiro arrecadados compõem o rol das receitas públicas não tributárias da Fazenda Pública. Como todo ato punitivo, a multa administrativa – aí incluída a de trânsito, diga-se! – depende de prévia cominação legal, cabendo sua imposição, exclusivamente, à autoridade competente. A multa administrativa, por sua vez, se distingue da multa penal, que é aplicada privativamente pelo Poder Judiciário. Também não se confunde a multa administrativa com a multa fiscal, que decorre do descumprimento de obrigação tributária prevista em lei e que compõe o elenco das receitas tributárias, por força do disposto no art. 113, §§ 1º ao 3º, do Código Tributário Nacional e do art. 39, §§ 1º e 2º, da Lei nº 4.320, de 1964.

Como consequência, a finalidade da multa de trânsito é a de inibir o condutor ou proprietário de veículo quanto à prática de determinadas condutas proibidas, e não a de arrecadar recursos financeiros. Com efeito, a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é a de criar constrangimentos à prática das condutas censuradas ou a de estimular o cumprimento das condutas obrigatórias, reforçando comportamentos



positivos em relação aos condutores de veículos. Evidentemente, o objeto da tipificação das condutas infracionais e da correlata penalização é a de intimidação quanto a eventuais infratores, para que não pratiquem os comportamentos proibidos ou para induzir os demais condutores a atuarem em conformidade com a regra que lhes é demandada, criando um comportamento positivo compatível com a norma jurídica administrativa. Logo, a exemplo dos demais ramos do Direito, em especial, o do Direito Penal, o Direito Administrativo traz também em seu bojo a avaliação e medição da escala de valores da vida em comum do indivíduo, a par de estabelecer ordens e proibições a serem cumpridas. Falhando a função motivadora da norma administrativa, transforma-se a sanção abstratamente cominada, através do devido processo legal de apuração da infração, em sanção efetiva e específica, tornando aquela prevenção genérica destinada a todos, numa realidade concreta, atuando sobre o indivíduo infrator, o que vem a ser caracterizado como a finalidade de prevenção especial, constituindo a manifestação mais autêntica do caráter coercitivo da norma administrativa.

Todas as multas de trânsito devem cumprir, ao menos, duas funções, a saber: a de intimidar a prática da infração administrativa (função preventiva) e a de punir severamente o infrator da lei de trânsito (função punitiva). Contudo, apesar da constante presença das funções preventiva e punitiva, ainda existem outras normas de natureza administrativa que escapam dessas limitações, ora buscando o ressarcimento da Administração Pública de algum prejuízo causado pelo infrator (por exemplo, o pagamento de indenização pela destruição parcial ou total de bem público como postes de iluminação pública), ora impondo sanções de caráter cominatório contra o infrator, que se renovam continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação negativa (por exemplo, abstenção de conduzir veículo em face da suspensão da carteira de habilitação por determinado período de tempo).

Feitos esses esclarecimentos, vimos que possível, além de imperioso, aumentar a pena de multa prevista no inciso XX do *caput* do art. 181 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, isto é, ampliar o valor das multas de trânsito para aquele infrator que estacionar o veículo nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idoso, sem credencial que comprove tal condição, que será aplicada com aumento gradual do dobro até o quántuplo a cada reincidência, no período de até 12 (doze) meses, contados da data da última infração.

Atualmente, a multa para o motorista que desrespeitar a vaga de idoso ou de pessoas com deficiência física é de R\$ 293,47, além da inclusão

de sete pontos na carteira de habilitação pela infração gravíssima e a possibilidade de remoção do veículo. Com a proposta, a multa poderá ser aumentada a cada reincidência, gradualmente, até atingir cinco vezes o valor atual (R\$ 1.467,35). Isso porque é frequente que as vagas preferenciais sejam usadas por pessoas que não possuem o direito de utilizar o espaço reservado aos deficientes e idosos. Na verdade, o desrespeito pelas vagas preferenciais ainda é grande e configura uma das maiores queixas dos cidadãos com deficiência e dos idosos, que se veem impedidos de utilizar, com segurança e autonomia, os espaços públicos.

Assim, tanto a função preventiva quanto a punitiva ficam atendidas pelo novo dispositivo normativo, porque aumenta-se pesadamente as sanções contra aqueles infratores das normas de trânsito, ao passo que abre-se a possibilidade de se imponham novas medidas coercitivas contra peculiar classe de infratores contumazes, cuja insistência quanto ao não cumprimento das normas de trânsito os tornará passíveis de mais severas reprimendas, isto é: a de autorizar o Ministério Público a ingressar em juízo contra o infrator para cobrar dele o ressarcimento pelo dano moral difuso à coletividade.

Com efeito, a exemplo do que já ocorre na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), na qual está prevista expressa autorização, nos termos do seus artigos 81 e 106, *caput*, incisos VI e VII, ao Departamento Nacional de Defesa do Consumidor, para que represente ao Ministério Público competente, para fins de adoção de medidas processuais no âmbito de suas atribuições, as infrações de ordem administrativa que violem os interesses difusos, coletivos ou individuais dos consumidores, sugerimos o acréscimo de novos dispositivos, com idêntico teor normativo, às Leis nºs 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência) e 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para que se permita ao Ministério Público ingressar em juízo com ação de ressarcimento por dano moral difuso contra aquele infrator de trânsito que faz pouco caso da norma de trânsito que o proíbe de estacionar veículo nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosas, sem credencial que comprove tal condição.

Em acréscimo, competirá, com exclusividade, ao órgão executivo de trânsito informar os casos de reincidência de que trata o inciso XX do *caput* do art. 181 do CTB ao Ministério Público, de modo a municiá-lo das informações necessárias à propositura, perante o órgão judicial competente, da ação de indenização por dano moral difuso, suplicando a imposição de nova e majorada sanção pecuniária ao infrator contumaz das leis de trânsito.



Assim, julgamos oportuno fazer as devidas alterações nas Leis nºs 13.146, de 6 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência) e 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), para que nelas fique estampada mais essa atribuição ao Ministério Público e autoridades de trânsito, pois acreditamos que nem sempre o pagamento da multa e a remoção de veículo são medidas suficientes para inibir a prática de determinadas condutas reprováveis. Trata-se, portanto, de medida salutar, pois abranda o sofrimento da população com deficiência e idosa, permitindo, em acréscimo, o engajamento da sociedade civil no respeito às pessoas mais vulneráveis.

Trata-se, portanto, de matéria de significativo alcance social, digna de merecer, dos nossos Pares, integral apoio à aprovação.

Sala das Sessões,

Senadora DANIELLA RIBEIRO



SF/22987.88000-76