



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 15

do processo nº PL-231 de 20 13 04 / 03 / 13 (a) Ugo Pozo

Ugo Pozo
RF 11.299

RF

A Comissão de	<u>ADM</u>
Em	<u>05/09/13</u> às <u>18h00</u>
Ugo Pozo	
RF 11.299	

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 06/09 às 10/123
RF

Vera Nico Rodrigues Ribeiro
Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora

Ze Tuen

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 11 / 09 / 2019

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 65 do R.

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)

nº 16 e 17. Em 18 / 10 / 2019

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
R.F. 100.823



Folha nº	16	do Proc.
Nº	01-291	de 2019
Ana Lúcia de Oliveira Sousa		
RF 100.823		

PARECER Nº 1961/2019 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 291/2019.

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Camilo Cristóforo, *torna obrigatória a prestação de contas das receitas originárias de multas de trânsito e de sua destinação, por meio da divulgação das informações em seu sítio oficial, em local de fácil acesso ao público, no Município de São Paulo.*

De acordo com a propositura, a referida prestação de contas deverá conter: a previsão e o realizado da receita com multas de trânsito; o número total de multas de trânsito, detalhado pelo tipo de infração; os registros sintéticos e analíticos dos valores empenhados, liquidados e pagos, detalhando o nível de despesa e dos gastos com recursos provenientes das multas de trânsito; e, os saldos oriundos de exercícios anteriores e transferidos para competências futuras.

Na exposição de motivos que acompanha o projeto de lei, o autor argumenta que a propositura tem o objetivo de instituir regramento para a prestação de informações sobre os recursos oriundos de multas de trânsito, uma vez que os dados não são divulgados de maneira detalhada aos cidadãos.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura, na forma de um SUBSTITUTIVO apresentado a fim de adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

Segue abaixo algumas considerações a respeito das multas de trânsito, sua evolução nos últimos anos e a destinação dos valores arrecadados na cidade de São Paulo (Fonte: SOUZA, Heitor José Fidelis Almeida de. A indústria da multa em São Paulo: mito ou realidade?. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 23, n. 5503, 26 jul. 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/67842>>. Acesso em: 20 set. 2019):

Diariamente milhares de condutores são multados por cometer infrações de trânsito no município de São Paulo. Somente em 2017, foram mais de 13 milhões de multas aplicadas (13.406.805, para ser exato). Neste contexto, é muito frequente a utilização da expressão “indústria da multa” como crítica à crescente e cada vez mais rigorosa legislação e fiscalização de trânsito, sem que isso resulte em um benefício proporcional aos condutores e pedestres através do aumento da segurança no trânsito.

Em síntese, “multa de trânsito” – na acepção jurídica do termo – é uma sanção pecuniária aplicada pela Administração Pública em função do exercício do Poder de Polícia de Trânsito em prejuízo do condutor que viola a legislação de trânsito e, portanto, comete ato ilícito.

Mas o que é ato ilícito? Em termos gerais, ato ilícito é toda conduta contrária ao direito (v.g. furar o sinal vermelho viola o art. 208 do CTB e, portanto, é um ato ilícito). E o que é Poder de Polícia de Trânsito? Trata-se da autoridade conferida aos órgãos ou entidades competentes para fiscalizar o trânsito, autuar e notificar os condutores que violam a legislação, impondo a eles as medidas administrativas e as multas cabíveis, previstas em lei, conforme estabelecido pelos arts. 22, V, e 24, VI, ambos do CTB.

Portanto, é muito importante que não se confunda multa de trânsito com tributo, pois o art. 3º do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172/1966) define tributo como “toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa



PL 291/2019

expressar, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.”

(...)

A questão é delicada, pois, por um lado, a legislação de trânsito (assim como toda lei) existe para ser cumprida: se não concordamos com seu conteúdo normativo ou se a achamos injusta, este é outro problema (que não será abordado neste artigo) que deve ser solucionado por meio da participação popular no processo legislativo e eleitoral. Afinal, as leis não surgem do nada, mas são (ou deveriam ser) fruto do debate dos representantes eleitos por nós, cidadãos, para representar nossos interesses no Congresso Nacional e nas Câmaras Legislativas Estaduais e Municipais.

Por outro lado, a aplicação das leis de trânsito, que ocorre através da fiscalização (eletrônica ou manual), apresenta dados interessantes. Entre agosto de 2008 e agosto de 2017, a prefeitura de São Paulo arrecadou cerca de R\$ 6,797 bilhões de reais a título de multas de trânsito.

No período analisado, percebe-se que em todos os anos houve aumento da arrecadação, com exceção de 2013 e 2014, único biênio em que houve diminuição. Entretanto, salta aos olhos que os valores beiraram a casa de R\$ 1 bilhão em 2016, superaram esta marca em 2017 e a tendência é que aumentem ainda mais em 2018. Ou seja, houve um aumento de 196,20% no recolhimento de multas para o período estudado; e a soma da arrecadação nos últimos dois anos representa 31,21% de tudo o que auferido pela Prefeitura de São Paulo na cobrança de multas, desde 2008. Sem dúvidas, é muito dinheiro.

(...)

O gráfico demonstra quem em 2008 foram investidos R\$ 11.538.598,00 para custeamento da rede de fiscalização eletrônica; em contrapartida, em 2017, esse valor subiu para R\$ 112.205.288,00. Ao rigor deste raciocínio, houve um aumento de incríveis 872,43% nos gastos com fiscalização eletrônica para o período analisado.

(...)

O gráfico acima nos demonstra que há relação direta entre as despesas com fiscalização eletrônica e o quanto é arrecadado pela Prefeitura de São Paulo: quanto mais se gasta com radares, mais se arrecada com multas. É interessante destacar que entre janeiro de 2009 e dezembro de 2017 a frota de veículos no município de São Paulo aumentou 34,5%, ao passo que os gastos com fiscalização eletrônica cresceram 872,43%. Trata-se de uma discrepância gigantesca que denota a obsessão das políticas públicas municipais por fiscalização no trânsito.

(...)

Segundo o art. 320 do CTB, 95% do dinheiro arrecadado com as multas de trânsito deve ser aplicado exclusivamente na sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Já os 5% restantes deverão ser repassados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), destinando-se, como a própria sigla sugere, à segurança e à educação de trânsito.

(...)

A implementação do FMDT foi prevista pela Lei Municipal nº 14.488/2007 FMDT, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 49.399/2008, que efetivamente criou o referido Fundo, com o objetivo de “financiar a expansão e aprimoramento das ações destinadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo”.

A principal – mas não única – fonte de recursos destinados à manutenção do FMDT advém da arrecadação com multas de trânsito, conforme previsto pelo art. 320 do CTB (tópico já analisado acima). Em outras palavras, na cidade de São Paulo, 95% do que é arrecadado com multas de trânsito deve ser repassado ao FMDT.

(...)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 291/2019

Folha nº <u>17</u>	do Proc. Nº <u>01-291</u> de 20 <u>19</u>
Ana Lúcia de Oliveira Sousa	
RF 100.823	

Ou seja, durante nove anos de existência foram alimentados R\$ 7.383.484.520,00 ao FMDT. E agora coloco a seguinte indagação aos leitores: durante tal período, quanto deste dinheiro foi declaradamente destinado para campanhas de educação e conscientização acerca das normas de trânsito? R\$ 9.980.973,00[25]. Isso representa apenas – acreditem – 0,13% do orçamento total. A situação é, no mínimo, curiosa.

(...)

O mínimo que se esperava da Prefeitura de São Paulo, que arrecadou pelo menos R\$ 6,7 bilhões em multas de trânsito nos últimos dez anos, seria a realização de campanhas robustas e periódicas para a conscientização e educação dos condutores acerca da multiplicidade de infrações de trânsito e suas respectivas penalidades. Mas não, optou-se por aumentar os investimentos em fiscalização eletrônica em 872,43%; simultaneamente, foram destinados mais de R\$ 7 bilhões ao FMDT, ao passo que apenas 0,13% desse dinheiro foi efetivamente investido em educação de trânsito, segundo os dados orçamentários divulgados pela Prefeitura de São Paulo.

Conforme vimos acima, a receita arrecadada com as multas de trânsito está vinculada por lei à consecução de um bem maior, qual seja, o desenvolvimento do trânsito de modo a torna-lo mais seguro, beneficiando, assim, toda a coletividade. Ou seja, a fiscalização e consequente aplicação de multas nunca poderá objetivar o lucro (a não ser que haja desvio de verbas); daí porque acreditamos que a expressão “indústria” não seja a mais adequada para descrever o fenômeno estudado.

Verificamos, ainda, que, entre 2008 e 2017, a arrecadação com multas cresceu 196,20%; já os investimentos em fiscalização eletrônica dispararam em 872,43%; em contrapartida, os acidentes fatais caíram em 45,57%. A partir disto, concluímos que o aumento frenético da fiscalização é, sim, capaz de conferir maior segurança ao trânsito. Mas o método não é eficiente. É como tentar encher uma piscina com um balde d’água: é possível? Claro. É eficiente? De modo algum.

(...)

Por fim, constatamos que nos últimos nove anos apenas 0,13% do orçamento do FMDT foi destinado a fomentar a educação no trânsito, o que corresponde a R\$ 9.980.973,00. Comparativamente, entre 2008 e 2017 foram investidos incríveis R\$ 440.320.109,00 em fiscalização eletrônica.

É exatamente neste sentido que negamos a existência de uma “indústria da multa” e afirmamos com veemência que houve a gênese de uma verdadeira cultura da multa na última década, em São Paulo. Isto é, criou-se nos administradores públicos a convicção (quase uma obsessão) de que é melhor punir do que educar para prevenir (isso soa familiar, não?).

No entanto, deixo claro, não sou a favor da abolição da fiscalização de trânsito. Ela é necessária, mas não com a intensidade com a qual tem sido implementada nos últimos anos (freneticamente). Talvez tenha chegado a hora de se investir mais (bem mais) na educação e conscientização dos condutores acerca das normas (especialmente das infrações) de trânsito e dos malefícios causados a si próprio e à toda a coletividade ao se desrespeitar a lei de trânsito. Orçamento há; falta disposição.

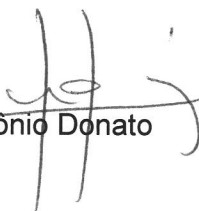
Sem prejuízo de uma análise mais detalhada pelas comissões de mérito subsequentes, as quais possuem maior proximidade com a matéria, e tendo em vista que a propositura confere maior transparência e visibilidade acerca do montante arrecadado com as multas de trânsito, bem como da aplicação desses recursos, quanto ao mérito, a Comissão de Administração Pública manifesta-se FAVORÁVEL à aprovação da propositura, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.



Sala da Comissão de Administração Pública, em 16/10/2019.


Alfredinho

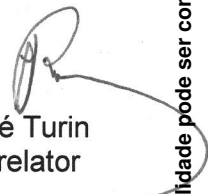
André Santos


Antônio Donato


Gilson Barreto
presidente


Janaína Lima

João Jorge


Zé Turin
relator

Rel. no 2393/2019

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18 / 10 / 2019

Pág. 115 Col. 1ª a 3ª

Conferido 