

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 6.252, DE 2016

"Altera a Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as penalidades aplicadas às infrações cometidas pelos motoristas de motocicleta, motoneta e ciclomotor".

**Autor:** Deputado FRANCISCO FLORIANO

**Relator:** Deputado GONZAGA PATRIOTA

## I - RELATÓRIO

Vem à Comissão o Projeto de Lei nº 6.252, de 2016, proposto pelo Deputado Francisco Floriano. A iniciativa cuida de alterar o art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para ali relacionar condutas infracionais vinculadas especificamente aos condutores de veículos de duas rodas, hoje previstas no art. 230, cuja aplicação se estende a todos os tipos de veículo. De acordo com o autor, *“os motoqueiros, em especial os motoboys, são penalizados de forma desproporcional em relação a algumas infrações que acarretam a apreensão da moto”*. Por isso, S.Exa. propõe que as condutas ora tipificadas no art. 244 – conduzir a moto (i) sem equipamento

obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante; (ii) com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo Contran; (iii) em inadequado estado de conservação; (iv) com equipamento ou acessório proibido; e (v) com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização com defeito ou alterados – sejam penalizadas somente mediante a aplicação de multa, não cabendo a adoção da medida administrativa de retenção do veículo para regularização, que pode redundar, a depender das circunstâncias, na remoção do veículo para o depósito da entidade de trânsito.

Para justificar a proposição, o autor argumenta que os usuários de motocicletas, em especial os motoboys, vêm sendo prejudicados pela adoção da medida de apreensão do veículo, em decorrência de infrações que considera banais, como *“barulho da buzina ou do escapamento, estado de conservação geral, pneu careca, situações que dependem muito mais da interpretação dos agentes do que de qualquer outro critério mais objetivo”*, completa. S.Exa. crê que *“se o motorista da moto apreendida fosse multado e tivesse a oportunidade de sanar o problema posteriormente, como acontece, na maioria das vezes, com os carros que apresentam problemas semelhantes, certamente, gastaria um valor infinitamente menor em relação aos custos totais da apreensão e liberação da moto”*. Conclui afirmando o seguinte: *“já que o art. 244 está direcionado especificamente aos condutores de motos, motonetas e triciclos, penso que o correto seria incluir algumas das condutas elencadas no art. 230 e que se aplicam as motocicletas, só que com punições menos severas que a apreensão”*.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O autor do projeto, por certo, está ciente de que as infrações que transfere do art. 230 para o art. 244 – este especificamente dedicado a veículos de duas rodas – não acarretam diretamente a aplicação da penalidade

de apreensão e da medida administrativa de remoção do veículo ao depósito. Essas ações somente têm lugar se o condutor habilitado da motocicleta (ou de qualquer veículo) não puder sanar a falha constatada pelo agente de trânsito no próprio local da infração e, ademais, este agente julgar (sublinho) que o veículo não oferece condições de segurança para continuar a circular na via pública. Assim, preenchidos esses requisitos, a motocicleta, motoneta ou ciclomotor, de fato, irá ao depósito.

Sublinhei a expressão “julgar” para pôr em relevo o fato de que, das duas condições necessárias para levar o veículo ao depósito, uma delas é subjetiva, dependente de apreciação discricionária do agente de trânsito. Vejo aqui, portanto, a preocupação do autor: na circunstância atual, caracterizada por um número exacerbado de acidentes com motociclistas, a autoridade de forma alguma sentir-se-á confortável para liberar o veículo de duas rodas que julgue ter o menor dos problemas, sob pena de, mais adiante, ver-se responsabilizado em alguma medida por dano que tal veículo possa causar. Deixo de lado aqui a hipótese segundo a qual as remoções têm também uma motivação financeira, o que, suponho, não corresponda às verdades dos fatos, o mais das vezes.

Esse viés conservador – permitam-me assim chamá-lo – ditado pelo contexto vigente, se pode ter certo efeito benéfico para a segurança de trânsito, também pode ter, e verdadeiramente tem, implicações muito sérias na vida de pessoas que dependem de seu veículo para o exercício profissional ou para o cumprimento de atividades diárias as mais variadas. É preciso lembrar que os proprietários de motocicletas são, majoritariamente, pessoas de poucas posses, para as quais tanto a impossibilidade de usar o veículo por algum tempo como a obrigação de pagar as despesas com remoção e diárias no depósito não representam meros desconfortos, mas ameaças palpáveis à continuidade de seu labor e à permanência de ganhos em termos de qualidade de vida.

Tendo em conta que o Código de Trânsito Brasileiro já prevê a realização de inspeção de segurança nos veículos (embora ainda não tenha sido materializada), conforme periodicidade definida pelo Contran, acredito que

a adequação proposta pelo Deputado Francisco Floriano não vá contra o espírito de prudência que permeia a lei de trânsito, facilitando, por seu turno, a dura vida dos que ganham seu pão ao guidão de uma motocicleta.

**O voto, pois, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.252, de 2016.**

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA  
Relator

2017-7044