

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 as 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

Em análise cuidadosa da matéria, verificamos como positiva preocupação tanto do autor quanto do relator, considerando que a aplicação as normas de trânsito necessitam respeitar os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, no entanto não podemos nos furtar de avaliar a proposta com base no princípio da segurança no trânsito.

As propostas contidas no presente Projeto de Lei ser avaliadas nesse contexto. Não podemos esquecer que os acidentes envolvendo motocicletas representam 79 % das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT. Só em 2015 foram pagas 410.331 (quatrocentas e dez mil, trezentas e trinta e uma) indenizações por invalidez permanentes mais 19.614 (dezenove mil e seiscentas e quatorze) indenizações por morte em decorrência de acidentes com esses veículos. Precisamos, assim, criar mecanismos de apoio e fortalecimento desses trabalhadores.

Inicialmente é importante destacar que as infrações citadas no Projeto de Lei não geram, necessariamente, o recolhimento do veículo ao depósito. De acordo com o art. 270, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro, não sendo possível sanar a falha no local da infração (situações abarcadas pelas infrações contidas no Projeto) o veículo poderá ser liberado, mediante o recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CLA). Destaque-se que, neste caso, o recolhimento só é aplicável caso o veículo não ofereça condições

de segurança para circulação, sendo que essa situação somente pode ser avaliada pelo agente de trânsito no momento da fiscalização.

É possível que, eventualmente, haja algum tipo de excesso na aplicação do recolhimento do veículo ao depósito, razão pela qual possamos aproveitar a oportunidade para inserir algum dispositivo que possibilite esclarecer que, se o dispositivo infracional prevê a retenção do veículo com possibilidade de liberação mediante recolhimento do CLA, somente caberia o recolhimento ao depósito em caso de iminente risco de acidente e não porque existe algum tipo de irregularidade no veículo, já que essa situação, na maioria das vezes, não pode ser resolvida no local da fiscalização. É preciso lembrar que o recolhimento de veículo ao depósito 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. 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. Nesse contexto, nos parece bastante razoável a proposta de redução da gravidade da multa, diferenciando-se entre infração média para motocicletas, motonetas e ciclomotores e grave para os demais veículos.

Para chegarmos ao melhor conteúdo, considerando a lógica textual seguida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entendemos que o melhor caminho é não levar as condutas tratadas no Presente Projeto de lei do art. 230 ao art. 244 do CTB, mas estabelecer a redução da infração de grave para média no próprio art. 230, com a inserção de um novo parágrafo, em que se excepcione as motocicletas, motonetas e ciclomotores. Não podemos, no entanto, deixar de prever a possibilidade de retenção desses veículos, considerando que existem irregularidades muito graves, como pneus carecas, freios, suspensão, entre outras que podem colocar em risco a vida das pessoas. Por essa razão, estamos propondo que o agente de trânsito sempre libere o veículo mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CLA), apenas prevendo a possibilidade de recolhimento ao depósito em situação de risco imediato de acidente, não apenas pela valoração subjetiva do agente.

Outro aspecto que merece correção é o fato de que muitas vezes o condutor ou passageiro de motocicleta, motoneta ou ciclomotor está utilizando o capacete, mas este não atende aos requisitos do Contran. Atualmente o CTB prevê uma multa de natureza gravíssima e suspensão do direito de dirigir. Aqui estamos propondo que seja aplicada uma penalidade de natureza grave, sem a

penalidade de suspensão do direito de dirigir, porque tal medida não nos parece razoável para fins de aumentar a segurança desses motociclistas.

Além disso, estamos ajustando o art. 270 do CTB à recente alteração trazida pela Lei nº 13.281/2016, o qual, entre outras mudanças no CTB, altera o art. 130 para prever que *“o porte (do CLA) será dispensado quando, no momento da fiscalização, for possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado”*, a fim de evitar que o agente de trânsito efetue o recolhimento do veículo ao depósito no caso de infração que preveja retenção quando condutor não está portando o CLA, atendendo, assim, a principal preocupação do nobre autor.

Por fim, entendemos que o presente Projeto de Lei, com os ajustes que estamos propondo, não vai 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. Assim, estamos propondo um prazo de noventa dias para que seja possível as devidas adequações nos procedimentos dos órgãos de trânsito.

Diante do exposto, somos pela aprovação do **PL nº 6.252/2016**, nos termos do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2017.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
PSB/PE

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.252, DE 2016.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as penalidades aplicadas as infrações cometidas pelos condutores de motocicleta, motoneta e ciclomotor.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as penalidades aplicadas as infrações cometidas pelos condutores de motocicleta, motoneta e ciclomotor.

Art. 2º Os art. 230, 244 e 270 da Lei n.º 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 230.....:
.....

*§ 3º No caso dos incisos VIII, IX, X, XI, XII, XIII e XVIII, quando o veículo conduzido for motocicleta, motoneta ou ciclomotor, a conduta será considerada infração média, com penalidade de multa e medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, mediante recibo, até a regularização, nos termos do art. 270.”
(NR)*

“Art. 244.....:
.....

X - usando capacete em desacordo com as especificações do Contran;

XI - transportando passageiro com capacete em desacordo com as

especificações do Contran;

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.

.....” (NR)

“Art. 270.

§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º, em caso de risco iminente de acidente em decorrência da irregularidade constatada, resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se o disposto no art. 271.

§ 8º O disposto no § 7º poderá deixar de ser aplicado caso o condutor opte por retirar o veículo retido, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, transportando-o até o local de regularização de sua escolha, comprometendo-se a não transitar em via pública até a regularização.

§ 9º Caso o condutor não porte o Certificado de Licenciamento Anual, em se aplicando o disposto no parágrafo único do art. 133, o veículo poderá ser liberado mediante compromisso firmado por ele de que providenciará a regularização no prazo estabelecido, observado o disposto no § 6º deste artigo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2017.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
PSB/PE