



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.252-A, DE 2016 **(Do Sr. Francisco Floriano)**

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei 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.

Art. 2º. A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 244.:

.....

X – sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

XI - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XII – em inadequado estado de conservação;

XIII - com equipamento ou acessório proibido;

XIV - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização com defeito ou alterados;

Infração - média;

Penalidade - multa;

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é fazer justiça com os motoqueiros, em especial, com os motoboys que precisam da moto para trabalhar e ganhar o seu sustento, que são penalizados de forma desproporcional em relação a algumas infrações que acarretam à apreensão da moto.

Em outras palavras, o que buscamos é uma justa dosagem entre a infração cometida pelos motoboys e a pena aplicada, considerando para tanto o real potencial de perigo a segurança do trânsito.

Digo isso porque, é comum ver motos serem apreendidas por motivos banais, como por exemplo, 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, o que dá margem para ocorrer arbítrios por parte das autoridades e agentes do trânsito.

Muitas vezes, a documentação está regularizada, mas o pneu gasto demais será o bastante para a moto ser apreendida. Além dos pneus, outras falhas dos equipamentos também podem condenar a moto, como é o caso de lâmpadas queimadas e a ausência de retrovisor.

É importante deixar claro que, não se trata de retroagir nas importantes conquistas do Código de Trânsito Brasileiro, principalmente, aquelas relacionadas à segurança do trânsito. Penso que, a punição deve existir, mas de forma mais proporcional, moldada no bom senso, para evitar as distorções que a apreensão de uma moto pode gerar.

Digo isso porque, infelizmente, no Brasil, são inúmeros os obstáculos a serem enfrentados para liberar uma moto apreendida pelos motivos mais corriqueiros, como por exemplo, falhas nos equipamentos ou pneu careca. A burocracia é desproporcional, mais atrapalha do que resolve, além das multas, taxas e diárias do pátio onde fica a moto apreendida que somados podem chegar a 1/3 do valor da motocicleta.

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. Cito como exemplo, o caso de lanternas queimadas e retrovisores danificados, que se forem comprados em uma loja de equipamentos de motos não ultrapassará o valor de R\$ 100,00. A diária no pátio sai por volta de 127,00. Lembrando que, soma-se aos valores das diárias as taxas de apreensão, liberação, multas, e outras burocracias.

Sem contar que, há o risco da moto sumir dentro do pátio de apreensões. Um caso notório ocorreu no final do ano passado na Fazenda Botafogo, zona Norte do Rio de Janeiro, quando 193 motos foram levadas de um pátio -- apenas 50 foram recuperadas depois.

Ademais, os pátios estão lotados, as motos são jogadas de qualquer jeito sem nenhum tipo de cuidado ou manutenção, é comum ver peças quebradas, sem contar o furto de peças que é freqüente.

Partindo da interpretação dos artigos do CTB que tratam das infrações relacionadas aos motoristas de moto, mais precisamente o art. 244, nota-se um descompasso entre as punições ali previstas e as punições do art. 230, que acarretam a apreensão da moto.

Nota-se, por exemplo que o art. 244, inciso III, não pune o malabarismo com a apreensão da moto, apenas recolhe a habilitação. Ora, certamente, fazer malabarismo enquanto dirige uma moto é bem mais perigoso em relação a terceiros, do que uma lanterna queimada ou um escapamento diferente.

Outros artigos do CTN, entre eles os arts. 226 e 250, elencam motivos semelhantes aos que levam a apreensão de uma moto, só que aplicam punições bem menos severas.

Por fim, vale ressaltar que, quando se faz uma busca jurisprudencial nos tribunais superiores nos deparamos com várias ações de indenização material e moral, promovidas pelos motoristas de motos apreendidas, o que deixa claro o freqüente abuso das autoridades em relação a categoria destes motoristas. (Cito como exemplo: APELACAO nº 0002006-47.2012.815.0751 (TJ-PB), publicada em 19/05/16; APELAÇÃO Criminal 10384110058367001 MG (TJ-MG), publicada em 28/08/15)

O art. 244 elenca algumas infrações cometidas pelos condutores de motocicletas, no entanto, silencia em relação às infrações mais comuns de serem cometidas no dia a dia e que, por força do art. 230, levam a apreensão da moto. É importante esclarecer que o art. 230 se aplica aos motoristas em geral (carro e moto) o que, na prática, pode gerar distorções na aplicação das penalidades.

Assim, já que o art. 244 esta 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.

Acho mais razoável e justo que assim o seja.

Por isso, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das sessões, 06 de outubro de 2016

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES**

Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 227. Usar buzina:

I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;

II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III - entre as vinte e duas e as seis horas;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN;

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;

Penalidade - multa.

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

XXIV - [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR; ([Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#))

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002\)](#)

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.

Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo.

Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; [Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação](#)

c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores;

II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:
Infração - média;
Penalidade - multa.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 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 onde, a impossibilidade de usar o veículo por algum tempo, traz transtornos 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.

Com isso não estamos reduzindo ou retirando a penalidade de quem descumpre a lei e sim alertado os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores de que não há justificativa para o não zelar do seu bem e principalmente de sua vida quando esse pode afetar a vida de outras pessoas, mas também entendemos as dificuldades de alguns em manter esse zelo, por isso, o entendimento foi de dar um caráter punitivo e educador que quando o veículo em fiscalização for punido, essa primeira punição será de alerta com a infração média e reincidindo na infração será punido de forma mais grave.

Assim, para evitar que a liberação do veículo para regularização, mediante o recolhimento do documento do veículo não se torne um estímulo para que o condutor continue com a irregularidade no veículo e não providencie sua pronta regularização, estamos propondo que caso o proprietário não providencie a regularização no prazo concedido pelo agente de trânsito e seja encontrado em circulação, o veículo será removido ao depósito de onde somente sairá após a regularização e a multa da nova infração será aplicada em dobro. Valendo para todos os tipos de 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, ou em caso do veículo ser encontrado em circulação sem que tenha sido regularizado conforme definido no documento de recolhimento do CLA, situação em que determinará a regularização no depósito.

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 17 de outubro de 2017.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
PSB/PE

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.

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º:

a) será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização.

b) caso o veículo seja encontrado em circulação, a multa será aplicada em dobro e o veículo será removido ao depósito, aplicando neste caso o disposto no art. 271.”

§ 7º No caso do § 2º em que o veículo não ofereça condições de segurança para circulação, havendo risco iminente de acidente em decorrência da irregularidade constatada, será recolhido 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, desde que seja transportado 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, na ocorrência do disposto no parágrafo único do art. 133, o recolhimento do documento poderá ser substituído por compromisso firmado por ele de que providenciará a regularização no prazo estabelecido, observado o disposto no § 6º.” (NR)

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

publicação.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2017.

Deputado **GONZAGA PATRIOTA**
PSB/PE

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.252/2016, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, José Airton Cirilo, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Miguel Lombardi e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado **ALTINEU CÔRTE**
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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.:

.....

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º:

- a) será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização.*
- b) caso o veículo seja encontrado em circulação, a multa será aplicada em dobro e o veículo será removido ao depósito, aplicando neste caso o disposto no art. 271.”*

§ 7º No caso do § 2º em que o veículo não ofereça condições de segurança para circulação, havendo risco iminente de acidente em decorrência da irregularidade constatada, será recolhido 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, desde que seja transportado 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, na ocorrência do disposto no parágrafo único do art. 133, o recolhimento do documento poderá ser substituído por compromisso firmado por ele de que providenciará a regularização no prazo estabelecido, observado o disposto no § 6º.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
