



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

## PROJETO DE LEI Nº 6.401, DE 2009.

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta.*

**Autor:** Deputado PROFESSOR VICTORIO GALLI

**Relator:** Deputado DIEGO ANDRADE

### VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

#### I - RELATÓRIO

O PL nº 6.401, apresentado à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, em 11/11/2009, pelo Deputado Professor Victorio Galli – PMDB/MT, em seu texto original, propõe a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1907, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta.

Ao PL nº 6.401/2009 foi apensado o PL nº 7.992/2010, do Deputado Júlio Delgado (PSB/MG), que também altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, aumentando de sete para onze anos a idade mínima admissível para o transporte de criança em motocicletas, motonetas e ciclomotores.

A presente proposta se encontra nesta Comissão de Viação e Transporte desde novembro de 2009. Ressalta-se que, além desta, a proposta tramitará ainda pela Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania.

**\*BAC3A32648\***

**BAC3A32648**



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

Em junho de 2011 foi apresentada uma emenda, de autoria da Deputada Marinha Raupp, visando a alteração dos artigos 1º e 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Finalmente, em 27 de maio de 2013 foi apresentado Parecer do Senhor Relator, Deputado Diogo Andrade, propugnando pela aprovação do PL nº 6.401/2009 e do seu apenso, o PL nº 7.990/2010, acolhendo também a Emenda nº 1/2011, tudo na forma de um Substitutivo.

É o relatório.

## II – VOTO EM SEPARADO

O parecer, com seu Substitutivo, de relatoria do Deputado Diego Andrade ao PL nº 6.401, de 2009, e de seu apenso, o PL nº 7.992, de 2010, nesta Comissão de Viação e Transporte – CVT, não deve ser aprovado.

As alterações propostas pelo Substitutivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, visa tipificar como infração gravíssima, sujeita a multa e suspensão do direito de dirigir, bem como a retenção do documento de habilitação, a condução em motocicleta, motoneta e ciclomotor, de criança menor de sete anos, ou com idade entre sete e doze anos sem usar bota, colete e capacete, ou que não tenha condições de cuidar de sua própria segurança, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN.

Além disso, considera também infração grave a hipótese do condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor que transportar menor de dezesseis anos, sem utilizar colete de segurança confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro. Neste caso, além da multa, o veículo deve ser apreendido até regularização.

O texto sugerido pelo Senhor Relator também modificou a Lei nº 12.009/2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, bem como de “motoboy”, com o uso de motocicleta.

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

Independente da idade dos passageiros, o exercício da atividade de mototáxi passa a ser submetido a duas novas exigências: o condutor deverá estar vestido com colete de segurança, confeccionado em material resistente e dotado de alças laterais para apoio do passageiro e de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e, deverá fornecer capacete e touca higiênica descartável ao passageiro, inclusive com proteção facial, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Como se percebe, a mudança que o substitutivo proposto pelo Relator pretende realizar visa dar conformação legal a uma situação de risco e insegurança real. Não será a exigência da utilização dos equipamentos de segurança que irá impedir as indesejáveis fatalidades infantis, ela, quando muito, poderá amenizar tão somente os efeitos concretos provocados pelos acidentes.

Não estamos discutindo apenas uma norma sujeita à vontade legislativa. Na verdade, estamos normatizando uma condição imposta pelas leis da física. Não é possível supor que uma criança em tenra idade, sem sua completa formação, tenha condições de se manter protegida diante da força do impacto de um acidente de motocicleta, motonetas e ciclomotores. Ora, se nem mesmo um adulto suporta este tipo de acidente, mesmo que devidamente equipado e protegido pelos diversos acessórios de segurança exigidos pela Lei e disponíveis no mercado, o que se dirá de uma criança, ou melhor, de um passageiro com menos de dezesseis anos.

Em que pese todo esforço desenvolvido para amenizar os traços deletérios desta proposição, os argumentos utilizados para fundamentar sua peça Relatório são contraditórios e, por isso mesmo, não devem prosperar.

O Senhor Relator começa por alertar que *“os profissionais envolvidos com os cuidados da infância revelam que, aos sete anos a criança ainda não se desenvolveu física e psicologicamente para assegurar sua integridade como passageiro de veículo motorizado de duas rodas. Além de não ter condições motoras de força e equilíbrio, nem envergadura para abraçar o condutor, a criança não consegue avaliar as situações de perigo real, distraíndo-se com facilidade. O fato de se deslocar com o pai, visto como super-herói, ou outro parente, imprime-lhe a sensação de proteção, pelo que pode soltar-se momentaneamente para apontar visuais estimulantes ou se*

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

*entreter com propagandas, exercendo a capacidade recém-adquirida da leitura”.*

E, ainda: *“As situações de acidentes de trânsito revelam toda a sua vulnerabilidade, ensejando óbitos previsíveis, sobretudo pelo fato da criança ser transportada sem capacete ou outra peça de vestimenta de proteção”.*

E, segue para o mais importante: *“Para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos”.*

A observação suprarreproduzida não difere daquela a que chegou a Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente, do Conselho Nacional de Trânsito, no Ministério das Cidades, ao analisar a idade adequada, de acordo com as características físicas (neurológicas e ortopédicas), e a fase de desenvolvimento em que pessoa saudável possui capacidade de reconhecer os riscos e a agilidade necessária para ser transportada nos veículos motorizados de duas rodas.

E é justamente considerando a evolução da frota de motocicletas no País, e os índices de mortalidade neste tipo de veículo e a faixa etária dos mortos, que moveu e motivou essa pesquisa e estudos.

No período de 1996 a 2010, dentro do total de mortalidades em acidentes com motocicletas, a faixa etária de 0 a 19 anos representou 15%. Esses dados estatísticos não especificam se os óbitos estão associados ao condutor ou passageiro. No entanto, considera-se que até a faixa de dezoito anos, legalmente, sejam passageiros da motocicleta.

O mesmo documento do Grupo Técnico da CTSMa menciona estudo elaborado pelo sociólogo Júlio Jacob, do Instituto Sangari, ***O Mapa da Violência no Brasil***, em que constatou em cada três acidentes de trânsito, com mortes, registradas pelo DENATRAN em 2010, um envolve motociclistas.

Conforme teor da Nota Técnica nº 02/2012/CTSMa/CONTRAN, gastos para o tratamento de pacientes internados por causas naturais, Mello Jorge e Koizumi (2007) demonstram que, mesmo com menor tempo de permanência nas instituições hospitalares, os pacientes que sofrem acidentes de trânsito são mais onerosos que os demais e apresentam maior taxa de

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

mortalidade hospitalar. Os motociclistas foram as vítimas com o maior crescimento das taxas de mortalidade, passando de 0,5 óbitos por 100 mil habitantes em 1996 para 4,5 óbitos por 100 mil habitantes em 2008.

Na página 7 da mencionada Nota Técnica, em seu último parágrafo, lê-se: “*Os riscos do trânsito constituem um capítulo à parte na questão da segurança do entorno; a marcada predominância de mortes causadas por veículos a motor já levantou o automóvel a ser descrito como o predador natural da criança, e aí devemos considerar que a criança ou o jovem, transportados em motocicleta correm um risco bem maior, por falta de dispositivos de segurança mais efetivos. (...) e a criança ou o jovem, transportados em motocicleta correm um risco bem maior do que os transportados em automóvel, por vários fatores, citados anteriormente, e concluímos que não deve ser permitido que criança ou jovens até os 16 anos de idade sejam transportados em veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, até mesmo em respeito ao Estatuto da Criança e do Adolescente, que lhes assegura o direito a proteção à vida e à saúde*”.

O Conselho Federal de Psicologia, por conseguinte, compreende que o transporte de crianças em motocicletas é atualmente inseguro e as tornam mais vulneráveis a traumas em acidentes envolvendo motocicleta, e entende viável a restrição de crianças como passageiras em motocicletas para menores de 16 anos de idade.

A Sociedade Brasileira de Ortopedia vai ainda mais adiante e com maior rigor, ao afirmar, categoricamente, que do ponto de vista orgânico, não se vê diferença quanto à susceptibilidade ao trauma entre as idades de 7 ou 11 anos.

Como aceitar, então o argumento do Senhor Relator, desprovido de qualquer embasamento técnico ou científico, de que a posição “*para promover a segurança completa da criança e do adolescente, a proibição deveria apontar como idade de corte aquela na qual a maturidade óssea estivesse completa, o que em média ocorre aos dezesseis anos para meninas e dezoito anos para meninos*”, mas que tal posição “*lançaria boa parte da população brasileira na ilegalidade, considerando o forte incremento da frota em circulação de veículos motorizados de duas rodas no País e sua utilização como transporte no dia a dia de milhares de famílias brasileiras*”. (grifamos)

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

Não podemos admitir uma justificativa econômica para imputar a insegurança às crianças e adolescentes mais desfavorecidas da população que fazem uso de veículo automotor de duas rodas e deixar, assim, de exigir do Poder Público a implementação de políticas públicas voltadas à melhoria e ampliação do sistema de transporte público.

Ainda que esta seja uma realidade, sobretudo no nordeste do País, não devemos colocar em segundo plano a segurança das crianças, visando o aumento do consumo das motocicletas, motonetas e ciclomotores, tampouco aceitar o meio termo proposto em seu Substitutivo, de conservar a idade de sete anos, contemplada pelo art. 244 do CTB, desde que a criança ou adolescente passem a usar indumentária própria à sua segurança, na forma de bota, colete e capacete apropriados e devidamente certificados pelo INMETRO.

Sequer esse argumento se mantém em cotejo com o primeiro, visto a mesma população, pretensamente incursa na ilegalidade por falta de condições financeiras, não teria como atender às exigências que adviriam da disposição legal, visto que essa indumentária e equipamentos arrolados são muito caros, e não superaria a dificuldade que motivou o Senhor Relator a preservar, no CTB, a idade de proibição para conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor, transportando criança menor de sete anos de idade, e inadmitindo a elevação da proibição para doze ou dezesseis anos de idade.

Portanto, considera-se incoerente que o Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 244, do Capítulo XV, permita o transporte de criança em motocicleta a partir da faixa etária de sete anos, assim como a proposta do PL de que seja permitido a partir de onze anos, vez que na motocicleta, quando da colisão ou queda, seus ocupantes, condutor e passageiro, sofrerão um impacto maior, pois não tem meios de proteção e contenção no veículo como no caso do automóvel. O crescimento da maturidade física não obedece a uma regra uniforme, não obstante, pode-se afirmar que um adolescente de dezesseis anos já tenha atingido a sua maturidade esquelética.

Em que pesem as considerações do Senhor Relator, a criança não tem compleição física para apoiar os pés nas pedaleiras, tampouco abraçar a cintura do condutor com força suficiente para se manter equilibrada e de forma segura no veículo, principalmente em manobras defensivas. Sequer há que se alegar que os equipamentos possam superar essa compleição física capaz de

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

minimizar os traumas, muito menos a mortalidade, visto que a formação esquelética restará incompleta. Isso pode ser facilmente compreendido, vez que é sabido que o equipamento de maior segurança para o motociclista é o capacete que, conforme especificações, deve ser fabricado observando medidas padrão para diferentes diâmetros da cabeça dos usuários. Significa dizer, sem dificuldade para compreensão, que a criança em constante desenvolvimento precisaria de reiteradas confecções de capacetes, sempre atualizados de acordo com o diâmetro da cabeça, inadmitida folga que, se houver, aumenta em muito o risco de lesão ou até mesmo ser a causa dessa lesão, se houver envolvimento em colisão ou queda.

Ora, se estudos técnicos, com a participação de ortopedistas, pediatras, psicólogos, ABRAMET, entre outros, chegaram à conclusão que o processo de maturação esquelética, que se encerra com o fechamento epifisário, ocorre aos dezessete anos de idade, então sugerem, esses especialistas, que seja tipificado como infração o transporte de criança ou adolescente menor de dezesseis anos em motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

Ressaltemos, por fim, que o substitutivo esta ampliando e legalizando a possibilidade de transporte infantil em motocicletas, motonetas e ciclomotores, mesmo que, para isto, exponha ao perigo concreto de acidente as nossas crianças. Assim, pensamos numa proposta intermediária, que se não alcança a condição ideal recomendada por todos os segmentos especializados, evolui em relação a presente redação do Código de Trânsito Brasileiro e, sobretudo, em cotejo com as proposições em tela e o Substitutivo do Senhor Relator.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente para expender minha opinião, divergente do Relator, e apresentar Voto em Separado pelas razões técnicas e empíricas suprarreproduzidas e, no mérito, pela REJEIÇÃO do Substitutivo do Relator e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 6.401/2009 e, do seu apenso, PL n.º 7.992/2010, na forma do Substitutivo que ora apresento nesta Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado **Hugo Leal**  
**PSC/RJ**

\*BAC3A32648\*

BAC3A32648



**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº , DE 2009**  
(e ao apenso, PL nº 7.992/2010)

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre infração relacionada ao transporte de criança em motocicleta.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º O inciso V do art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor:

.....

V – transportando criança menor de doze anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 3 de julho de 2013.

Deputado **Hugo Leal**  
PSC/RJ

**\*BAC3A32648\***

**BAC3A32648**