



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.372-B, DE 2015

(Do Sr. Fausto Pinato)

Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre veículos ciclomotores-leves e ciclomotores-leves elétricos; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CLEBER VERDE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. AUREO RIBEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Votos em separado (2)

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.24.....

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, Ciclomotores-Leves, Ciclomotores-Leves Elétricos e Equiparados, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações (NR)

Art.129.....

Art. 129-B. Os veículos Ciclomotores-Leves, Ciclomotores- Leves Elétricos e Equiparados deverão ser Registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios, dispensado o licenciamento e o emplacamento. (NR)

Art. 96.....

II –

a)

13 - Ciclomotor-Leve

14 - Ciclomotor-Leve Elétrico

Artigo 2º - Ao anexo 1 incluem-se os seguintes conceitos:

Ciclomotor-Leve - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e seu peso inferior não exceda a 79Kg para 2 rodas e 125Kg para três rodas desprovidos de carenagem originalmente de Fabrica e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

Ciclomotor-Leve Elétrico - Veículo de duas ou três rodas provido de motor elétrico cuja potência não exceda a 4Kw e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

O projeto de lei em tela tem o objetivo de fixar a regulamentação dos Ciclomotores-Leves e equiparados como competência do Município.

A Medida Provisória 673/2015, convertida na Lei 13.154/2015 transferiu a competência para os Estados e submeteu os ciclomotores às mesmas regras de uma motocicleta. No entanto, existe outra categoria de ciclomotores, cujas características são mais específicas, necessitando assim de uma regulamentação diferenciada. O Ciclomotor-Leve é veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna ou de um Motor Elétrico, que em caso de combustão interna sua cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), e, seu peso inferior não exceda a 79Kg para 2 rodas e 125Kg para três rodas e que sejam desprovidos de carenagem originalmente de Fabrica. E em caso de Motor Elétrico seja inferior a 4Kw e a velocidade máxima de fabricação não exceda a quilômetros por hora.

Equiparar tais veículos a uma moto é medida insensata, pois suas características e utilização são completamente diferentes, não podendo, portanto, se sujeitar aos tributos e taxas desse outro veículo.

O ciclomotor, assim como o ciclomotor-leve está proibido expressamente de circular em vias de trânsito rápido. No entanto, de acordo com a nova regra da Lei 13.154/2015, todos que usam ciclomotores-leves, sem exceção, terão de contribuir para um sistema que absolutamente não estão autorizados a usufruir de forma plena. Portanto desta maneira estaríamos diferenciando este tipo de veículos de uma moto.

É injusto que os condutores deste tipo de veículos, Ciclomotores-Leves e equiparados tenham que se submeter ao pagamento de taxas, licenças e emplacamento para circular, tal qual motos e carros. Ademais, essa equiparação não respeita as particularidades regionais de cada Município, que são muitas no Brasil.

É muito importante frisar que o Ciclomotor-Leve é um meio de locomoção simples, barato e para as distâncias curtas, usado por muitos brasileiros, nos mais

diversos lugares desse País, em interiores, fazendas, cidades pequenas. São pintores, pedreiros, Domesticas, padeiros, Idosos, cortadores de grama que usam essas “Bicicletas Motorizadas” para se locomover e ganhar o pão de cada dia. Essas pessoas não tem condição financeira de arcar com os altos custos de regularização (CNH, emplacamento, licenciamento anual, etc.) exigidos pela Lei. Ou seja, a nova regra vai inviabilizar muitos empregos. Além disso, o Ciclomotor-Leve não apresenta riscos de acidente, tais quais os causados por motos, de forma que não faz sentido cobrar a alta taxa de um seguro obrigatório. Assim, obrigar os usuários de Ciclomotores-Leves a pagar aos Estados IPVA e Licenciamento todos os anos é um desrespeito ao trabalhador das pequenas cidades. Portanto, com esta mudança, haverá o enquadramento legal devido para este tipo de veículo.

Certo de que a medida é coerente e justa para com a realidade dos usuários de ciclomotores-leves, bem como respeita as diferenças regionais do País, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 21 de outubro de 2015.

Deputado **Fausto Pinato** (PRB/SP)

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 II **DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

.....

Seção II **Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito**

.....

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

.....

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

- c) misto:
 - 1 - camioneta;
 - 2 - utilitário;
 - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
 - 1 - caminhão-trator;
 - 2 - trator de rodas;
 - 3 - trator de esteiras;
 - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
 - a) oficial;
 - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel;
 - e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

CAPÍTULO XI DO REGISTRO DE VEÍCULOS

.....

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. [Artigo com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015](#)

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. [Artigo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015](#)

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

.....

.....

LEI Nº 13.154, DE 30 DE JULHO DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 13.001, de 20 de junho de 2014; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

....." (NR)

"Art. 115.

.....

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos ao registro na repartição competente, se transitarem em via pública, dispensados o licenciamento e o emplacamento.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

§ 8º Os veículos artesanais utilizados para trabalho agrícola (jericos), para efeito do registro de que trata o § 4º-A, ficam dispensados da exigência prevista no art. 106." (NR)

"Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários." (NR)

"Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos

agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio."

"Art. 134.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

"Art. 145.

§ 1º

§ 2º (VETADO)." (NR)

"Art. 184.

.....

III - na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa - remoção do veículo." (NR)

"Art. 231.

.....

VIII - (VETADO);

....." (NR)

"Art. 252.

.....

VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:

Infração - média;

Penalidade - multa." (NR)

"Art. 261.

.....

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, será convocado pelo órgão executivo de trânsito estadual a participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir quatorze pontos, conforme regulamentação do Contran.

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente.

§ 7º Após o término do curso de reciclagem, na forma do § 5º, o condutor não poderá ser novamente convocado antes de transcorrido o período de um ano.

§ 8º A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público tem o direito de ser informada dos pontos atribuídos, na forma do art. 259,

aos motoristas que integrem seu quadro funcional, exercendo atividade remunerada ao volante, na forma que dispuser o Contran." (NR)

"Art. 330.
.....

§ 6º Os livros previstos neste artigo poderão ser substituídos por sistema eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran." (NR)

Art. 2º O registro de que trata os §§ 4º e 4º-A do art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame pretende alterar alguns pontos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre veículos ciclomotores-leves e ciclomotores-leves elétricos. A primeira dessas alterações diz respeito ao art. 24, que trata das competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, para incluir entre elas o ato de registrar e licenciar, na forma da legislação, Ciclomotores-Leves, Ciclomotores-Leves Elétricos e Equiparados, nos moldes do que já ocorre com os veículos de tração e propulsão humana e de tração animal.

Como consequência dessa primeira mudança, a proposta pretende acrescentar o art. 129-B no capítulo que trata do registro de veículos, determinando que os veículos Ciclomotores-Leves, Ciclomotores-Leves Elétricos e Equiparados sejam registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios, dispensando-se o licenciamento e o emplacamento. Além disso, propõem-se modificações no art. 96, que traz a classificação dos veículos, para acrescentar, na listagem dos veículos de passageiros, o Ciclomotor-Leve e o Ciclomotor-Leve Elétrico, assim como se incluem os respectivos conceitos no Anexo I do CTB, a saber:

Ciclomotor-Leve – veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora,

com peso inferior a 79 quilogramas, para veículos de duas rodas, e 125 quilogramas, para veículos de três rodas, desprovidos de carenagem original de fábrica.

Ciclomotor-Leve Elétrico – veículo de duas ou três rodas, provido de motor elétrico cuja potência não exceda a quatro *quilowatts* e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

Em sua justificação, o autor argumenta que a recente equiparação dos ciclomotores às mesmas regras de uma motocicleta colocou os chamados ciclomotores leves em uma situação muito desvantajosa. Assim, defende a medida proposta como forma de restabelecer regras coerentes com as características de cada tipo de veículo.

Após o exame desta Comissão de Viação e Transportes, a proposição deverá ser apreciada, em caráter conclusivo e em rito de tramitação ordinária, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispunha, em seu art. 24, inciso XVII, ser competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, “registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações”. O advento da Medida Provisória nº 673, de 2015, convertida na Lei nº 13.154, do mesmo ano, retirou a menção aos ciclomotores desse dispositivo, transferindo para os Estados a atribuição de registrar os ciclomotores, a exemplo do que já acontece com os demais veículos automotores.

Ocorre que existem ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, que se diferenciam dos demais pela potência reduzida e baixa velocidade de utilização. Equiparar tais veículos a motocicletas e motonetas, que possuem maior potência e alcançam velocidades mais elevadas, constitui, assim, uma medida insensata e, até mesmo, injusta, pois faz com que todos eles estejam sujeitos aos mesmos impostos e taxas.

A presente iniciativa mostra-se, pois, oportuna, tendo em vista reparar essa situação. Nos termos da proposta, o Município retoma a atribuição de registro e licenciamento dos ciclomotores, ficando os demais veículos de duas rodas sob a competência estadual.

Discordamos, no entanto, do nobre autor no que tange à diferenciação entre ciclomotor e ciclomotor-leve. Entendemos que as diferenças nas especificações propostas são mínimas e não justificam conferir tratamento desigual a veículos quase iguais.

Por outro lado, quando se compara ciclomotor com motocicletas, as diferenças são mais evidentes. Assim, consideramos que o processo de formação para que o condutor obtenha autorização para conduzir ciclomotor deve ser diferenciado daquele exigido para o candidato à habilitação para conduzir motocicletas. Nesse sentido, propomos a dispensa da participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores no curso teórico-técnico e no curso de prática de direção veicular, caso assim o queira. No entanto, o candidato deverá prestar os exames escrito e de direção como os candidatos à Carteira Nacional de Habilitação.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.372, de 2015, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 05 de junho de 2017.

Deputado CLEBER VERDE
Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.372, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre veículos ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o inciso XVII do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, bem como acrescenta novo art. 129-B e novo § 3º ao art. 141 da mesma norma, para dispor sobre veículos ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – nova redação para o inciso XVII do art. 24:

“Art. 24.

.....
XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

.....” (NR)

II – acréscimo do art. 129-B:

“Art. 129-B. Os ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios.”

III – acréscimo do § 3º ao art. 141:

“Art. 141.

.....
§ 3º Fica dispensada a participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores no curso teórico-técnico e no curso de prática de direção veicular”. (NR)

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

Sala da Comissão, em 05 de junho de 2017.

Deputado CLEBER VERDE
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No dia 07/06/2017, apresentamos parecer, nesta Comissão, sobre o projeto de Lei nº 3.372, de 2015. Naquela oportunidade, votamos pela aprovação da proposição, na forma de Substitutivo. Ocorre que, durante a discussão da matéria na Comissão, recebemos sugestões do nobre Deputado Marcelo Matos, no sentido de aprimorar o projeto.

Um dos pontos visa remeter a competência para a realização, fiscalização e controle do processo de formação de condutores de ciclomotores aos órgãos de trânsito municipais. O outro prevê a exigência da participação do candidato de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico e de três horas no curso de prática de direção antes da realização do exame.

Nesse sentido, com o objetivo de melhorar o texto, apresentamos esta complementação de voto, na qual reafirmamos o nosso voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.372, de 2015, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 07 de junho de 2017.

Deputado **CLEBER VERDE**
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.372, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre veículos ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 4º Esta Lei altera o art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, modificando a redação do inciso XVII e acrescentando o inciso XXII, bem como acrescenta novo art. 129-B e novos §§ 3º e 4º ao art. 141 da mesma norma, para dispor sobre veículos ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico.

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – alteração da redação para o inciso XVII e acréscimo do inciso XXII, ambos do art. 24:

“Art. 24.

.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

.....

XXII – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação de candidatos à obtenção da autorização para conduzir ciclomotores.

.....” (NR)

II – acréscimo do art. 129-B:

“Art. 129-B. Os ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios.”

III – acréscimo dos §§ 3º e 4º ao art. 141:

“Art. 141.

.....

§ 3º A autorização para conduzir ciclomotores ficará a cargo dos órgãos ou entidade de trânsito dos Municípios.

§ 4º Fica exigida a participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico, presencial ou semipresencial, e três horas no curso de prática de direção veicular.” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 07 de junho de 2017.

Deputado CLEBER VERDE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 3.372/2015, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Cleber Verde, que apresentou complementação de voto, contra os votos dos Deputados Hugo Leal, Leopoldo Meyer, Christiane de Souza Yared e Mauro Lopes. Os Deputados Christiane de Souza Yared e Hugo Leal apresentaram voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Elcione Barbalho, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Leonardo Quintão, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Roberto Balestra e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 7 de junho de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
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 veículos ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, modificando a redação do inciso XVII e acrescentando o inciso XXII, bem como acrescenta novo art. 129-B e novos §§ 3º e 4º ao art. 141 da mesma norma, para dispor sobre veículos ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – alteração da redação para o inciso XVII e acréscimo do inciso

XXII, ambos do art. 24:

“Art.24.....
.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

.....

XXII – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação de candidatos à obtenção da autorização para conduzir ciclomotores.

.....” (NR)

II – acréscimo do art. 129-B:

“Art. 129-B. Os ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios.”

III – acréscimo dos §§ 3º e 4º ao art. 141:

“Art.141.....
.....

§ 3º A autorização para conduzir ciclomotores ficará a cargo dos órgãos ou entidade de trânsito dos Municípios.

§ 4º Fica exigida a participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico, presencial ou semipresencial, e três horas no curso de prática de direção veicular.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 07 de junho de 2017.

Deputado Altineu Côrtes
Presidente

VOTO EM SEPARADO
(Da Sra. Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED)

I – RELATÓRIO

O nobre Relator do PL nesta Comissão Permanente da Câmara dos Deputados, Deputado Cleber Verde, aponta em seu voto as seguintes ideias:

1 - O advento da Medida Provisória nº 673, de 2015, convertida na Lei 13.154, do mesmo ano, retirou a menção aos ciclomotores desse dispositivo, transferindo para os Estados a atribuição de registrar os ciclomotores, a exemplo do que já acontece com os demais veículos automotores. Argumenta que existem os chamados ciclomotores leves, que podem ter motor a combustão ou elétrico, diferenciando-se dos demais pela potência reduzida e baixa velocidade de utilização. Para o parlamentar, equiparar tais veículos a motocicletas e motonetas, que possuem maior potência e alcançam velocidades mais elevadas, constitui, assim, uma medida insensata e, até mesmo, injusta, pois faz com que todos eles estejam sujeitos aos mesmos impostos e taxas. Por isso, propõe que o Município retome a atribuição de registro e licenciamento dos ciclomotores leves, ficando os demais veículos de duas rodas sob a competência estadual.

2 – Ainda destaca pequenos problemas de técnica legislativa e de redação que impedem sua aprovação tal como se encontra. É o caso, por exemplo, do trecho do conceito de ciclomotor leve, que, ao estipular o peso admissível para o veículo, diz no texto original: “(...) e seu peso inferior não exceda a 79Kg para 2 rodas e 125Kg para três rodas (...)”, que pode resultar em falta de precisão para a aplicação da norma. Para isto, indica a alteração no substitutivo para que “(...) com peso inferior a 79 quilogramas, para veículos de duas rodas, e 125 quilogramas, para veículos de três rodas (...)”.

II – VOTO EM SEPARADO

Com o respeito que orienta a boa convivência parlamentar nesta Comissão Permanente, leal e democraticamente, peço vênica para contestar as razões apontadas pelo competente Relator do PL 3372, de 2015, pelas seguintes razões:

Nos termos do art. 21, do CTB, compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.

A redação do art. 24, inciso XVII, (considerando a nova redação dada pela Lei nº **13.154/15**) estabelece a competência de registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações para os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

Quanto ao Art. 24, o Deputado Cleber Verde propõe a seguinte redação:

“Art. 24.

.....
.....

*XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação,
ciclomotores leves, com motor de combustão interna ou*

elétrico, e equiparados, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.”(grifo nosso)

Neste artigo proposto, está sendo passada a competência de registrar e licenciar os ciclomotores leves, com motor de combustão interna ou elétrico, e **equiparados**, para os municípios, sendo que no Art. 129 – B proposto, está sendo dispensando o registro e licenciamento destes mesmos veículos.

Nesta proposta consta a palavra “equiparados”, no entanto, não estão definidos quais veículos serão equiparados aos ciclomotores e nem o compete para defini-los.

No que tange o art. 96 e Anexo I, foi incluída na classificação dos veículos, quanto à espécie, de passageiros, o tipo Ciclomotor-Leve com motor a combustão e Ciclomotor-Leve com motor elétrico.

“II – acréscimo do item 13 à alínea “a” do inciso II do art. 96:

Art. 96.

a)

.....

13. ciclomotor leve, com motor de combustão interna ou elétrico.”

Para que sejam incluídos esses tipos, juntamente com seus respectivos conceitos, são imprescindíveis **estudos técnicos** que levem em consideração as características de cada veículo.

Até o momento não se tem concluído qualquer estudo técnico para esta nova definição. Os veículos que não forem enquadrados como “ciclomotor leve”, seriam classificados como motocicleta ou teria uma nova classificação de ciclomotor pesado?

Atualmente a regulamentação disponível sobre o tema (Resoluções 315/09 (*alterada*), 375/11 (*revogada*), 465/13 e 555/15 do CONTRAN) equipara alguns tipos de bicicleta elétrica a ciclomotores, exceto equipamento de mobilidade individual autopropelido.

Quanto ao Art. 129 - B, é proposta a seguinte redação:

“III – acréscimo de art. 129 - B:

Art. 129 - B. Os veículos ciclomotores leves, com motor a combustão ou elétrico, e equiparados deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios, dispensado o licenciamento e o

emplacamento.”

Na recente Resolução do CONTRAN nº 555, de 17 de setembro de 2015, em atendimento a **Lei nº 13.154/2015**, a competência para registrar e licenciar os ciclomotores passou a ser dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Com a publicação da Resolução CONTRAN nº 555, de 17 de setembro de 2015, o sistema RENAVAL foi alterado para que todos os Estados pudessem inserir os ciclomotores fabricados antes de 31 de julho de 2015, e foi disciplinada a comprovação dos itens mínimos de segurança para a circulação destes veículos.

No que tange ao Anexo I, a redação apresentada é a que segue:

“CICLOMOTOR LEVE COM MOTOR A COMBUSTÃO – veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora, com peso inferior a 79 quilogramas, para veículos de duas rodas, e 125 quilogramas, para veículos de três rodas, desprovidos de e carenagem original de fábrica.

CICLOMOTOR LEVE COM MOTOR ELÉTRICO – veículo de duas ou três rodas provido de motor elétrico cuja potência não exceda a quatro quilowatts e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

V – revogação da definição de CICLOMOTOR, constante do Anexo I.”

Primeiramente, observa-se que a definição proposta para ciclomotor leve com motor elétrico está definida apenas pelo número de rodas, potência e velocidade, já o ciclomotor leve com motor a combustão, além destes três requisitos, está sendo definido pelo “peso” do veículo, sendo que não se apresenta justificativa para a discrepância de definição.

Tratando de “peso”, conforme proposta, o legislador pretende definir o veículo pelo Peso Bruto Total (PBT) ou pela tara do veículo?

Conforme definido no CTB, Peso Bruto Total (PBT) - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da **tara mais a lotação**; e tara - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

Caso o legislador, esteja considerando “peso” como PBT estará praticamente extinguindo o tipo de veículo ciclomotor com motor a combustão, uma vez que deverá

somar o peso próprio do veículo a sua lotação (2 pessoas).

Ponto importante, que não está claro na proposição parlamentar, refere-se aos atuais veículos classificados como ciclomotores e que não se enquadram na definição proposta, seriam incluídos em motoneta, motocicleta, triciclo, ou uma nova classificação.

Deve-se ressaltar que a classificação internacional de ciclomotores, classificados como L1 e L2, define o veículo pelo número de rodas (L1 duas rodas e L2 três rodas), potência e velocidade.

Destaca-se, ainda, que alinhado às propostas da ONU, o Brasil pretende tornar-se em pouco tempo país aderente aos acordos do Fórum Mundial para a Harmonização dos Regulamentos Veiculares da ONU, o WP.29, de modo a fazer parte dos debates sobre a segurança de veículos que ocorrem naquele ambiente.

Dessa forma, o Brasil demonstra o seu comprometimento com as questões que envolvem a segurança veicular, trabalhando pró-ativamente para elevar cada vez mais a segurança de nossos veículos.

A Organização das Nações Unidas – ONU, em Assembleia Geral de 02/03/2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, com a meta de estabilizar e reduzir acidentes de trânsito em todo o mundo.

O DENATRAN e o CONTRAN estão caminhando para aumentar o padrão de segurança dos veículos contra os riscos à saúde e segurança dos usuários. Isso tem sido, ao longo dos últimos (anos) preocupação constante do conselho, no que compete estabelecer normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e nas diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

Assim, permitir que veículos circulem nas vias públicas sem a devida identificação e sem garantir os itens mínimos de segurança do veículo, é um retrocesso às ações para a redução dos acidentes de trânsito.

Desta forma, em que pese a relevante justificativa apresentada, **VOTO EM SEPARADO pela REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.372/2015 e do Substitutivo do relator.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2016.

Deputada Christiane de Souza Yared

VOTO EM SEPARADO
(Deputado Hugo Leal)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame propõe alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criando dois novos tipos de veículo: os ciclomotores-leves e os ciclomotores-leves elétricos. Esses

novos veículos seriam registrados pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, dispensado o licenciamento e o emplacamento. Também propõe a extinção dos ciclomotores.

Basicamente, esses novos veículos têm definição similar os atuais ciclomotores, diferenciando-se pelo peso, em que se estabelece o limite máximo de 79 kg para duas rodas e 125 kg para três rodas, e pela carenagem, exigindo-se que esses veículos não a possuam originalmente de fábrica. Em relação aos elétricos, a definição já era contemplada por regulamentação do Contran, para equiparar aos atuais ciclomotores.

Argumenta o autor que essa categoria de ciclomotores leves já existe, com características são mais específicas, necessitando de uma regulamentação diferenciada. Que seria insensato equiparar tais veículos a uma moto. Que seria injusto que os condutores deste tipo de veículos tenham que se submeter ao pagamento de taxas, licenças e emplacamento. Chega a denominá-los de “Bicicletas Motorizadas”.

O relator segue a mesma linha do autor, defendendo que existem ciclomotores de potência reduzida e baixa velocidade e que é injusto fazer com que todos eles estejam sujeitos aos mesmos impostos e taxas dos demais ciclomotores e motocicletas. No entanto, discorda da diferenciação entre ciclomotores e ciclomotores-leves, porque as diferenças nas especificações propostas são mínimas e não justificam conferir tratamento desigual a veículos quase iguais. Propõe que os ciclomotores voltem a ser registrados e licenciados nos municípios e a dispensa da participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores no curso teórico-técnico e no curso de prática de direção veicular.

II – VOTO

O mérito da proposta contida no Projeto de Lei nº 3.372/2015 é louvável, porque não podemos ignorar a realidade brasileira em relação à utilização de ciclomotores. Não é possível tratar esses veículos exatamente como os demais, especialmente no que tange à formação do condutor. Todavia, entendemos que seja necessário trazer outros elementos ao processo para que possamos encontrar uma solução que efetivamente atenda à preocupação do autor e do relator.

Preliminarmente, é importante destacar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Conselho Nacional de Trânsito já diferenciam os ciclomotores das bicicletas motorizadas.

No que se refere às bicicletas motorizadas, o Contran, por meio da Resolução nº 465, de 27 de novembro de 2013, equiparou aquelas movidas a motor elétrico com potência de até 350 Watts (W), às bicicletas comuns, desde que dotadas de pedais, sem acelerador e velocidade máxima de 25 km/h; os demais veículos de duas rodas com motor a combustão são considerados ciclomotores. Tal equiparação é razoável e segue conceitos adotados pelos Estados Unidos e alguns países da comunidade Europeia, apenas com algumas diferenças pontuais quanto à potência do motor. No entanto, temos observado que as bicicletas movidas a motor a combustão são de largo uso em nosso país, necessitando de tratamento legislativo.

A definição de ciclomotores está contida no Anexo I do CTB: “veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade

máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora”. O Contran, por meio da Resolução nº 315, de 8 de maio de 2009, equipara a ciclomotor os cicloelétricos com motor de potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), que é uma potência elevada para ciclomotores, pois de acordo com pesquisa nos sites de vendas, constatamos que os ciclomotores têm, em média, potência bastante inferior a esse limite, razão pela qual estamos sugerindo 3 kW (três quilowatts).

Pelo que se constata do PL 3372/2015, as definições de ciclomotores leves praticamente se equiparam ao que já existe como ciclomotor e bicicleta motorizada. O problema está no fato de que a definição de ciclomotor leve traz uma inovação que pode implicar em risco de prejudicar o mercado de ciclomotores e bicicletas motorizadas ao estabelecer uma definição dissociada da realidade da indústria. A classificação por peso, por exemplo, apresenta diversos problemas, porque está desconsiderando o peso do motor, do chassi e das carenagens, que são protetoras contra queimaduras, fraturas e outras lesões outras, especialmente, não caso de colisões e quedas, além do peso dos demais equipamentos de segurança. Inclusive, a previsão de que esses veículos sejam desprovidos de carenagem de fábrica, não pode prosperar, por atentar diretamente contra a segurança do usuário. Ademais, a revogação do conceito de ciclomotor do CTB proposta pelo autor colocaria os atuais ciclomotores na mesma classificação de motocicletas e motonetas, tendo efeito prejudiciais aos fabricantes e usuários desses veículos, que imediatamente teriam que cumprir, aí sim, os mesmos requisitos exigidos para esses veículos.

Pelo que se observa, o que o autor procura enfrentar por meio do presente Projeto de Lei não é a definição dos ciclomotores, mas a consequência da transferência do registro e do licenciamento, que era de competência municipal, para a competência estadual, o que ocorreu em 2015 por meio da Lei nº 13.154/2015. É importante destacar, no entanto, que nunca houve isenção do registro e do licenciamento e nem da habilitação necessária. O que ocorria é que muitos municípios não implementavam esse registro, o que prejudicava a fiscalização, pois não havia como processar os autos de infração de trânsito nem verificar a regularidades desses veículos. A tentativa de retornar à situação para controle dos municípios não resolverá o problema, eis que nesses quase 20 anos do CTB não houve qualquer medida que estabelecesse o registro desses veículos. Ainda hoje, dos mais de cinco mil municípios brasileiros, apenas 1.521 (mil quinhentos e vinte e um) são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o que representa pouco mais de 27% (vinte e sete por cento) desses municípios.

Temos plena consciência da necessidade de não se dificultar a vida das pessoas com exigências que excedam sua capacidade financeira e social, mas não podemos esquecer que a vida humana está em jogo. Segundo dados do DPVAT, acidentes envolvendo motocicletas, motonetas e ciclomotores impactam em mais de 75% das indenizações por morte e lesões no trânsito, apesar desses veículos representarem apenas 27% da frota nacional (só em 2015 foram pagas 497 mil indenizações). Nesse contexto, precisamos encontrar um ponto de equilíbrio para dar mobilidade com segurança à população.

Como a definição do Contran não trata das bicicletas movidas a motor à combustão interna, que têm sido comercializadas sem qualquer controle, inclusive com **kits** vendidos pela **internet** para serem acopladas às bicicletas comuns, temos agora a oportunidade de estabelecer, em Lei, regras claras a respeito dessas bicicletas, já que não nos parecendo razoável equipará-las aos ciclomotores,

atendendo à preocupação do autor e do relator. Para tanto, estamos propondo uma definição de bicicleta motorizada, contemplando tanto os motores elétricos quanto os motores a combustão interna, equiparando-a à bicicleta comum.

Outro aspecto que tem sido destacado pelos usuários de ciclomotores é a exigência de requisitos, para formação de condutores de ciclomotores, muito similares aos exigidos para as demais categorias de habilitação. Alegam que essas exigências acabam por impedir as pessoas de conquistarem suas Autorizações para Conduzir Ciclomotores (ACC), tendo em vista que o custo para obter esse documento chega a ser superior ao valor de um ciclomotor usado. Nesse contexto, acreditamos que a atualização do conceito de ciclomotor, incluindo a definição de bicicleta motorizada, com o estabelecimento de tratamento diferenciado para a concessão da ACC, chegaremos a ponto de equilíbrio nessa proposta, sem se colocar em risco a segurança no trânsito.

Para a definição de novos requisitos para concessão das ACC, é importante lembrar que existem diversas prescrições de uso estabelecidas no CTB e que demonstram que esses veículos tem uma utilização mais restritiva que os demais veículos motorizados: não podem exceder 50 km/h; o condutor e passageiro necessitam utilizar capacete motociclístico; precisam ser conduzidos pela direita da pista de rolamento ou no acostamento ou faixa própria, quando houver; é proibida a circulação nas rodovias, vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas; precisam manter o farol ligado de dia e de noite. Nesse sentido, as exigências para concessão da ACC também podem ser mitigadas. Para tanto, estamos propondo um processo simplificado e diferenciado da categoria “A”, nos termos do substitutivo em anexo.

Tais propostas, ao nosso ver, trazem uma adequação à atual situação dos usuários de ciclomotores, preservando princípios básicos de segurança.

São esses os argumentos que justificam o presente voto em separado, pois entendemos que, apesar de positivo, o substitutivo apresentado pelo relator não trouxe a solução que se pretendia para o problema que atualmente os usuários dos ciclomotores enfrentam.

Diante do exposto, proponho a **aprovação do PL 3.372/2015**, nos termos do presente **Voto em Separado** e na forma do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, 06 de junho de 2017.

Deputado Hugo Leal
PSB/RJ

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.372, DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre bicicleta motorizada e ciclomotor e sobre o procedimento para concessão da

habilitação para conduzir ciclomotor.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre bicicleta motorizada e ciclomotor e sobre o procedimento para concessão da habilitação para conduzir ciclomotor.

Art. 2º O art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 141.

.....

*§ 3º O processo referente à habilitação para conduzir ciclomotores deve ser simplificado e diferenciado em relação à categoria “A”, observados os seguintes requisitos, nos termos da regulamentação prevista no **caput**:*

a) o curso teórico-técnico será exigível caso o candidato opte pela realização da prova teórica e seja reprovado pela segunda vez, a qual será elaborada e disponibilizada levando-se em consideração o nível de alfabetização do candidato;

b) a carga horária do curso teórico-técnico, quando exigível, será de 10 horas, podendo ser ministrada, inclusive na modalidade ensino à distância, por centros de formação de condutor, escolas públicas de trânsito, departamentos estaduais de trânsito, cursos de alfabetização de adultos e escolas de ensino médio ou técnico;

c) não será exigido curso teórico-técnico do candidato que for já habilitado em quaisquer das categorias previstas neste Código;

d) o curso de prática de direção veicular será exigível caso o candidato opte pela realização da prova prática e seja reprovado.

e) a carga horária do curso de prática de direção veicular, quando exigível, não poderá exceder cinquenta por cento do exigido para a categoria “A”;

f) os cursos de direção defensiva e de primeiros socorros serão exigidos apenas do condutor de ciclomotor que tenha se envolvido em acidente de trânsito ou que tiver seu documento de habilitação suspenso ou cassado.” (NR)

Art. 3º O conceito de ciclomotor contido no Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a ter a seguinte redação:

*“**CICLOMOTOR** - veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos, ou de motor elétrico cuja potência não exceda **3.000 W (watt)**, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.”*

Art. 4º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte conceito de bicicleta motorizada:

*“**BICICLETA** -*

BICICLETA MOTORIZADA - veículo de duas rodas provido de pedais e de motor auxiliar de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a quarenta centímetros cúbicos, ou elétrico cuja potência não exceda **350 W (watt)**, desprovido de acelerador e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora, equiparando-se à bicicleta para efeitos deste Código.

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 06 de junho de 2017.

Deputado Hugo Leal
PSB/RJ

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

Pelo presente projeto de lei, são alterados dispositivos (inclusive do Anexo) do diploma legal mencionado na ementa (Lei nº 9.503/97

– Código de Trânsito Brasileiro/CTB), dispondo-se sobre veículos ciclomotores-leves e ciclomotores-leves-elétricos.

O projeto foi distribuído, inicialmente, à CVT – Comissão de Viação e Transportes, onde foi aprovado, nos termos do substitutivo oferecido pelo Relator, com complementação de voto, Deputado CLEBER VERDE, e contra os votos dos Deputados CHRISTIANE DE SOUZA YARED, HUGO LEAL, JÚLIO LOPES e LEOPOLDO MEYER. Os Deputados CHRISTIANE DE SOUZA YARED e HUGO LEAL apresentaram voto em separado.

Agora, as proposições encontram-se nesta douta CCJC – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde aguardam parecer acerca de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, no prazo do regime ordinário de tramitação.

Acrescente-se que, nesta Comissão, o Deputado HUGO LEAL apresentou voto em separado e o Nobre parlamentar Hildo Rocha, membro dessa Comissão na legislatura passada, apresentou relatório que reapresento em seu inteiro teor, dando crédito ao antigo relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa do projeto de lei em comento é válida, pois trata-se de alterar lei federal, o que, evidentemente, só pode ser feito por outra lei federal. Compete à União legislar, privativamente, sobre trânsito (CF, art. 22, XI) e ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria (CF, art. 48, *caput*). Não há reserva de iniciativa.

Ultrapassada a questão da constitucionalidade formal, a proposição principal não viola normas constitucionais de cunho material. De igual modo, no que toca à juridicidade, nada há a objetar, já que a mesma se apresenta em conformidade com o ordenamento jurídico pátrio.

Já quanto à técnica legislativa, na oportunidade própria (redação final), a rubrica “NR” deverá ser deslocada para o final do art. 24 do CTB, a ser alterado pelo art. 1º da proposição. Essa mesma rubrica deverá também ser aposta ao final do art. 96 do CTB, a ser alterado pelo mesmo art. 1º da proposição.

Nesse diapasão, a rubrica “NR” deverá ser ainda retirada do final dos conceitos, a serem acrescentados pelo art. 2º da proposição ao Anexo 1 do CTB. Deverão também ser substituídos os números por sua expressão escrita.

Passando, agora, ao substitutivo aprovado na CVT, concluímos que a proposição acessória não apresenta problemas relativos aos aspectos a observar por este Órgão Técnico, nesta oportunidade.

Assim, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL nº 3.372/15 e do substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes.

É o voto.

Sala da Comissão, em 09 de julho de 2019.

Deputado AUREO RIBEIRO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em

reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.372/2015 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Aureo Ribeiro. Absteve-se de votar o Deputado Patrus Ananias. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis, Lafayette de Andrada e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Aguinaldo Ribeiro, Alceu Moreira, Alencar Santana Braga, Arthur Oliveira Maia, Aureo Ribeiro, Beto Rosado, Bilac Pinto, Celso Maldaner, Clarissa Garotinho, Daniel Freitas, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Eduardo Cury, Enrico Misasi, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gilson Marques, Herculano Passos, Hiran Gonçalves, João Campos, João H. Campos, João Roma, Joenia Wapichana, José Guimarães, Josimar Maranhãozinho, Léo Moraes, Luis Tibé, Luiz Flávio Gomes, Luizão Goulart, Marcelo Aro, Marcelo Ramos, Márcio Biolchi, Margarete Coelho, Nicoletti, Pastor Eurico, Patrus Ananias, Paulo Azi, Paulo Eduardo Martins, Paulo Teixeira, Pompeo de Mattos, Renildo Calheiros, Rubens Bueno, Samuel Moreira, Sergio Toledo, Sergio Vidigal, Shéridan, Talíria Petrone, Aliel Machado, Angela Amin, Capitão Wagner, Cássio Andrade, Delegado Pablo, Dr. Frederico, Edio Lopes, Francisco Jr., Giovani Cherini, Lucas Redecker e Pedro Lupion.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2019.

Deputado FELIPE FRANCISCHINI
Presidente

VOTO EM SEPARADO
(Deputado Hugo Leal)

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame propõe alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), criando dois novos tipos de veículo: os ciclomotores-leves e os ciclomotores-leves elétricos. Esses novos veículos seriam registrados pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, dispensado o licenciamento e o emplacamento. Também propõe a extinção dos ciclomotores.

Basicamente, esses novos veículos têm definição similar os atuais ciclomotores, diferenciando-se pelo peso, em que se estabelece o limite máximo de 79 kg para duas rodas e 125 kg para três rodas, e pela carenagem, exigindo-se que esses veículos não a possuam originalmente de fábrica. Em relação aos elétricos, a definição já era contemplada por regulamentação do Contran, para equiparar aos atuais ciclomotores.

Argumenta o autor que essa categoria de ciclomotores leves já existe, com características são mais específicas, necessitando de uma regulamentação diferenciada. Que seria insensato equiparar tais veículos a uma moto. Que seria injusto que os condutores deste tipo de veículos tenham que se submeter ao pagamento de taxas, licenças e emplacamento. Chega a denominá-los de “Bicicletas Motorizadas”.

O projeto foi distribuído, inicialmente, à CVT - Comissão de Viação e Transportes, onde foi aprovado, nos termos do substitutivo oferecido pelo Relator na CVT, Deputado CLEBER VERDE, com complementação de voto, tendo havido votos contrários deste relator e dos Deputados CHRISTIANE DE SOUZA YARED, JÚLIO LOPES e LEOPOLDO MEYER. Este parlamentar e a Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED apresentaram voto em separado.

Agora, as proposições encontram-se nesta douta CCJC – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde o relator apresentou parecer pela sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Por não concordarmos com a posição adotada pelo relator, apresentamos o presente voto em separado.

II – VOTO

Inicialmente, cabe destacar que o presente Projeto de Lei atribui aos Municípios a competência para realizar o registro dos ciclomotores e emitir a autorização para dirigir esses veículos. Para esclarecimento, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ciclomotores são veículos de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja potência não exceda a 150 cilindradas e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora. No caso em comento, o texto ainda acrescenta os ciclomotores elétricos, para os quais não existe definição no CTB, razão pela qual o Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução nº 315, de 8 de maio de 2009, estabeleceu equiparação aos ciclomotores a combustão os movidos a motor elétrico com motor de potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts).

Não podemos concordar com o parecer do relator, tendo em vista que o texto aprovado na CVT padece de inconstitucionalidade formal e material.

No que se refere à inconstitucionalidade formal, a proposta fere a autonomia municipal, princípio constitucional respaldado, especialmente no art. 18, no art. 34, inciso VII, alínea “c”, e no art. 216-A, inciso VIII, da Constituição Federal de 1988. A despeito do art. 22, inciso XI, da Carta Magna, estabelecer que compete privativamente legislar sobre trânsito e transporte, essa atribuição deve ser estabelecida na medida em que não interfere na autonomia dos demais entes federados. Ao criar uma obrigação ao Município de registrar ciclomotores e emitir autorização para conduzir esses veículos, o substitutivo aprovado pela CVT está desrespeitando a Constituição Federal. Frise-se que, atualmente a competência para registrar qualquer veículo automotor e para o processamento de formação de condutores é dos Departamentos Estaduais de Trânsito, conforme dispõe o art. 22, incisos II e III do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A autonomia dos entes formadores da União tem inúmeras consequências e implicações, mas a mais elementar é o reconhecimento, necessariamente implícito, de que cada ente regula e disciplina, por lei própria, sua respectiva administração.

Também padece de inconstitucionalidade material. Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes em nosso país, sendo que os

acidentes envolvendo veículos duas rodas geram mais de 70 % das indenizações pagas pela Seguradora Líder DPVAT. Só de acidentes envolvendo ciclomotores, que recentemente passaram a ser devidamente registrados, de janeiro a julho deste ano foram pagas quase cinco mil indenizações, o que representa mais de 16 milhões de reais. Considerando que muitos veículos ainda não estão devidamente registrados, esses dados podem ser ainda maiores. Ao retirar o registro e também a habilitação da responsabilidade dos Detran's e repassar para os Municípios, que não estão estruturados para essa finalidade (e não será uma lei inconstitucional que os fará criar essa estrutura), o substitutivo da CVT está colocando esses veículos e seus condutores numa situação à margem da segurança e do controle. Para se ter uma ideia da questão, citamos o caso do uso do capacete motociclístico, que é um dos itens de segurança mais importantes para os veículos de duas e três rodas: caso o veículo não seja registrado nem o condutor habilitado, também não será possível fazer a cobrança das multas e adoção das medidas administrativas decorrentes. Assim, o risco de acidentes com esses veículos será ainda maior. Nesse sentido, o substitutivo está em colisão direta com os princípios constitucionais da dignidade humana, um dos fundamentos da nossa república, do direito à vida, sem o qual não podemos exercer nenhum dos demais direitos legais ou constitucionais, do direito à segurança, neste inserido a segurança no trânsito é um princípio essencial contido no art. 1º, § 2º, do CTB, o qual estabelece que "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

Ainda hoje, dos mais de cinco mil municípios brasileiros, apenas 1.521 (mil quinhentos e vinte e um) são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o que representa pouco mais de 27% (vinte e sete por cento) desses municípios, e mesmo assim, essa integração se refere à gestão da circulação de veículos nas vias e ações de engenharia, mas nunca de controle documental de veículos e de condutores.

A mesma inconstitucionalidade se verifica no Projeto de Lei original. Também consideramos a proposta antijurídica e também por não se adequar à boa técnica legislativa, trazendo conceitos que não se coadunam com os objetivos e também com a forma como o CTB é constituído.

Diante do exposto, somos pela inconstitucionalidade, antijuridicidade e má técnica legislativa do **PL 3.372/2015** e do **Substitutivo** aprovado pela CVT.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2017.

Deputado Hugo Leal
PSB/RJ

FIM DO DOCUMENTO
