



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.245, DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a habilitação para conduzir veículos motorizados de duas rodas.

**Autor: Deputado RONALDO FONSECA
Relator: Deputado GONZAGA PATRIOTA**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em foco pretende alterar o inciso I do art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para subdividir a categoria de habilitação “A”, referente a veículos de duas rodas, em três subcategorias:

- A1 – para veículos de até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);
- A2 – para veículos de até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada);
- A3 – para todos os veículos definidos no caput, sem restrição de cilindrada.

A proposta adiciona três parágrafos ao mesmo art. 143 do CTB para tratar da mudança de uma subcategoria para outra, a saber:

- para habilitar-se na Subcategoria A2, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A1 e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.
- para habilitar-se na Subcategoria A3, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A2 e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

Fica previsto, também, que o processo de habilitação relativo à adição ou à mudança de categoria para a condução do veículo de duas rodas equipara-se ao da formação inicial do condutor, quanto aos cursos de direção defensiva e de prática de direção.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ademais, o projeto de lei propõe acréscimo de parágrafo ao art. 147 do CTB, que trata do processo de habilitação, para determinar que os exames para habilitação na Categoria A devem corresponder ao grau de dificuldade relativo a cada subcategoria. Propõe, ainda, uma alteração na redação do § 1º do art. 148 do CTB, para prever a realização de curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à habilitação na Categoria A.

O autor defende sua iniciativa com base em dados sobre o aumento da participação dos veículos de duas rodas na frota de veículos em circulação, com o conseqüente aumento do número de acidentes envolvendo tais veículos, o que justifica, em sua visão, o ajuste na norma de trânsito.

Após o exame por esta comissão de mérito, a proposição deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que se pronunciará quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em tramitação ordinária e conclusiva.

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

II – VOTO DO RELATOR

Em busca da redução do índice de acidentes de trânsito no Brasil, o legislador elegeu a melhoria no processo de formação do condutor como um dos fundamentos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Foram introduzidos critérios mais rígidos, como a emissão de permissão para dirigir, que será convertida em habilitação posteriormente, se cumpridos determinados requisitos, bem como adotados conteúdos novos para a formação dos condutores, como o curso de direção defensiva, para a primeira habilitação.

Apesar dos avanços registrados, os números relativos a acidentes de trânsito em nosso País continuam altos e a legislação segue sendo aperfeiçoada. Podemos citar, como exemplo, a recente decisão, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), de incluir aulas em simuladores de direção como parte do processo de formação de condutores. Vemos com bons olhos, portanto, iniciativas que caminham no mesmo sentido, como esta que ora examinamos.

Na última década, a frota de veículos automotores no Brasil cresceu substancialmente, fruto, em grande parte, da melhoria das condições de renda da população, proporcionada pela estabilidade econômica, sendo que o incremento da frota de veículos de duas rodas foi especialmente marcante.

O autor da proposição em tela cita dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) para informar que, entre 2001 e 2011, a frota de veículos a motor de duas rodas em circulação no Brasil cresceu 299,93%. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), por sua vez, informa que, em dezembro de 2014, de uma frota de 86,7 milhões de unidades, 47,9 milhões eram automóveis (55,30%) e 19,3 milhões de motos (22,19%).

Registre-se a propósito, que o aquecimento das vendas de motocicletas encontrou no serviço de entregas feitas por motoboys e motofretistas, que também prosperaram nos últimos 20 anos, outra fonte de impulso. Nos grandes centros, onde a agilidade e flexibilidade inerentes a esses veículos superam congestionamentos e compensam a lentidão do trânsito, esses serviços cresceram bastante e, não raro, apresentam-se como uma oportunidade para pessoas com pouca qualificação. Nas pequenas cidades, por sua vez, surgiu e floresceu o serviço de transporte de passageiros em veículos de duas rodas, conhecido como mototáxi.

Esse crescimento traz preocupações. No trânsito, as motocicletas são os principais veículos envolvidos em acidentes com vítimas, o que representa um problema para a segurança dos motociclistas e demais usuários das vias públicas, assim como para os sistemas de saúde pública, de assistência e previdência social. Estudos especializados chegam a conceituar a situação como uma epidemia, considerando o impacto que os acidentes envolvendo motocicletas têm nas emergências hospitalares. Informa a justificativa da proposta:

Dados de 2010 do Ministério da Saúde revelam gastos de R\$ 180 milhões com 150 mil internações de acidentados de motos e similares. A par disso, o exército de inválidos, formado



CÂMARA DOS DEPUTADOS

em sua absoluta maioria por jovens do sexo masculino, está onerando a Previdência em cerca de R\$12,5 bilhões por ano, de acordo com estimativa daquele Ministério.

Diante desses fatos, a proposição em análise nos parece extremamente positiva. Ao subdividir a categoria A em três subcategorias, compatíveis com a capacidade do motor dos veículos de duas rodas, a proposta permite, de pronto, dosar a complexidade dos exames a serem exigidos pelo Contran. Muitas vezes, a pessoa quer apenas adquirir uma motoneta para facilitar seus deslocamentos diários, veículo que, por ser de baixa potência e possuir transmissão automática, é bem mais fácil de conduzir que uma motocicleta esportiva, para isso entendemos que o projeto em tela será melhor interpretado na forma que apresentamos no substitutivo, sendo a categoria A subdividida em duas subcategorias.

Além disso, o acesso gradual a cada subcategoria, exigindo-se experiência de um ano na subcategoria inferior, sem o cometimento de certas infrações, impede que candidatos à habilitação muitas vezes sem maturidade ou sem conhecimento suficiente venham a conduzir motocicletas potentes. É bastante positiva, também, a exigência de aulas práticas iniciais de direção, realizadas em circuito fechado próprio à formação específica, com vistas ao domínio do veículo, antes da prática no espaço público, para todos os pretendentes à condução de veículos de duas rodas.

Ante tudo que foi exposto, somos pela aprovação quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 3.245/2015 na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.245, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

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

“Art. 143.....

I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, abrangendo as seguintes Subcategorias:

a) Subcategoria A1: para veículos com motor até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b) Subcategoria A2: para veículos com motor até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada).

.....
§ 4º *Para habilitar-se na Subcategoria A2, o condutor deverá estar habilitado há, no mínimo, um ano na Subcategoria A1 e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.*

§ 5º *Para habilitar-se na Categoria A, o condutor deverá estar habilitado há, no mínimo, um ano na Subcategoria A2 ou dois anos na Subcategoria A1 e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.*

§ 6º *O CONTRAN estabelecerá a equivalência entre os diferentes tipos de motores, para o enquadramento na categoria A e suas respectivas subcategorias contidas no inciso I.” (NR)*

“Art. 147.....

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria ou subcategoria para a qual estiver habilitando-se.

.....” (NR)

“Art. 148.

.....
§ 1º-A. *Além do disposto no § 1º, deverá incluir curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à categoria A e suas subcategorias.*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....” (NR)

Art. 3º As modificações inseridas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, não prejudicarão os condutores que tenham a Permissão Para Dirigir ou a Carteira Nacional de Habilitação na Categoria A já expedidos até a data de entrada em vigor desta lei, nem o candidato cujo processo de habilitação já tiver sido iniciado e ele seja considerado apto até 180 (cento e oitenta) dias após essa data.

Art. 4º O CONTRAN regulamentará os dispositivos alterados ou inseridos por esta Lei na Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator