

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 veículos ciclomotores-leves e ciclomotores-leves elétricos.

Autor: Deputado **FAUSTO PINATO**
Relator: Deputado **CLEBER VERDE**

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 vênias 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 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 tráfegos.

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 de junho de 2016.

Deputada Christiane de Souza Yared