



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.163, DE 2021

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autorização para conduzir ciclomotores.

Autor: Deputado AUGUSTO COUTINHO

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispensar os candidatos à Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) da participação nos cursos teórico-técnico e de prática de direção veicular. Também determina que o órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal autorizará a prática de direção veicular de ciclomotores em dias, horários e locais previamente definidos. Por fim, define que a dispensa de participação em cursos não isenta o candidato da realização de todos os exames necessários para a expedição da ACC.

O Autor justifica que o processo de formação de condutores é bastante dispendioso, principalmente em razão da exigência de participação em curso teórico-técnico e de prática de direção veicular. De acordo com o Autor, com a popularização do uso dos ciclomotores em nosso País e o alto custo para acessar a ACC, grande parte dos condutores de menor renda acaba conduzindo o veículo sem se submeter aos cursos e exames necessários para a obtenção da referida autorização.

No prazo regimental não foram oferecidas emendas, nesta Comissão.

É o Relatório.





II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise, de autoria do nobre Deputado Augusto Coutinho, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispensar os candidatos à Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) da participação nos cursos teórico-técnico e de prática de direção veicular, sendo exigidos apenas os exames. O Autor argumenta que é preciso facilitar o acesso das pessoas de menor renda ao documento de habilitação, pois existe um grande quantitativo de pessoas que não tem acesso a esse documento, em razão do alto custo financeiro do processo.

Inicialmente, é importante destacar que o Brasil ainda enfrenta uma verdadeira guerra contra a violência no trânsito. Embora tenha havido redução de mortes no trânsito, de acordo com dados do Ministério da Saúde relativos ao ano de 2019, cerca de um terço das mais de 32 mil vítimas fatais estavam em veículos de duas rodas. Foram mais de 11 mil brasileiros que perderam sua vida a bordo de motocicletas, ciclomotores e assemelhados.

No entanto, ao ignorar a realidade dos ciclomotores, em que a maioria dos condutores normalmente é composta de pessoas de baixa renda, acabamos por limitar seu acesso à habilitação, colocando-os na informalidade, o que eleva o risco de acidentes com esse tipo de veículo. O alto custo para a formação de condutores de ciclomotores, que pode chegar a ser superior ao valor de um ciclomotor usado, tem levado a um baixo índice de ACC emitidas. De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), são quase 35 milhões¹ de pessoas habilitadas na categoria “A” e apenas 2.341 (duas mil, trezentas e quarenta e uma) pessoas habilitadas na categoria “ACC” (0,007%).

Nesse contexto, a ideia contida no Projeto nos parece ser pertinente, com apenas a necessidade de aprimoramento. Vejamos.

A simples exclusão dos cursos teórico-técnico e de prática de direção veicular poderia levar à formação de condutores sem as condições técnicas necessárias para a condução segura dos ciclomotores. Não obstante a importância das avaliações objetivas, via de regra o processo de formação do condutor tem papel fundamental no desenvolvimento das habilidades necessárias para conduzir o veículo. O treinamento prático, especialmente, é

¹ Especificamente 34.902.827 (trinta e quatro milhões, novecentos e dois mil, oitocentos e vinte e sete) CNH na categoria A (e combinações com as categorias B, C, D e E).

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210737912400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

essencial para que o candidato tenha condições de manter o equilíbrio e conduzir o ciclomotor com segurança.

No entanto, não se pode ignorar que o ciclomotor é um veículo reconhecidamente diferente das motocicletas e das motonetas. A Convenção sobre Trânsito Viário de Viena², conforme item “m” do art. 1º do Capítulo I, da qual o Brasil é signatário, tem uma definição de ciclomotor similar à contida no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente no que tange à cilindrada (50 cc) e à velocidade (50 km/h). Inclusive, permite que os Países signatários possam assimilá-los às bicicletas. A mesma Convenção também possibilita assimilar os ciclomotores às motocicletas, todavia, para tanto, o País signatário deveria emitir uma Declaração nesse sentido, conforme item “n” do mesmo artigo, o que não foi feito pelo Brasil, que escolheu um caminho intermediário, inserindo os ciclomotores num meio termo entre bicicletas e motocicletas.

Seguindo a linha de diferenciação entre ciclomotor e motocicleta, a Convenção de Viena em seu art. 25 proíbe a circulação de ciclomotores não assimilados às motocicletas em autoestradas, autorizando que os Países signatários possam até mesmo proibir a circulação em estradas. O CTB em seu art. 57 traz a proibição de circulação e vias de trânsito rápido (similar à definição de autoestrada da Convenção), além de definir que “os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada”.

Da leitura da legislação mencionada, destaca-se que os ciclomotores são tratados de forma diferenciada pela legislação inclusive internacional, pois além de serem de mais simples condução, têm restrições de circulação e limitação de velocidade que as motocicletas não têm. Por essa razão, as pessoas que procuram receber a autorização para conduzir ciclomotores (ACC) não podem ter as mesmas exigências que são estabelecidas para aqueles que buscam uma CNH na categoria “A”. Ademais, devemos lembrar que quem recebe uma ACC limita-se a conduzir um ciclomotor com velocidade máxima de 50 km/h, enquanto um candidato à categoria “A” treina e faz exame em uma motocicleta de 125 cilindradas, mas pode dirigir uma de 1000 (mil) cilindradas.

Nesse sentido, é importante destacar que o Contran, ao longo do tempo, não tem estabelecido uma regulamentação estável referente à



² Promulgada por meio do Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210737912400>





formação de condutores, especialmente de ciclomotores. Foram diversas alterações que geraram grande instabilidade tanto entre os potenciais candidatos quanto entre os Centros de Formação de Condutores (CFC). Inclusive, o Judiciário já teve que intervir, determinando ao Contran que diferenciasse as exigências para candidatos a “ACC” dos candidatos à CNH na categoria “A”. É o caso da decisão judicial proferida em sede de antecipação de tutela, nos autos da ³Ação Civil Pública ajuizada pela ANUC – Associação Nacional de Usuários de Ciclomotores. A decisão suspendeu a aplicabilidade da Resolução nº 168/04 do CONTRAN no que se refere aos procedimentos e requisitos necessários à obtenção da ACC, conferindo aos usuários de ciclomotores o direito de circular em seus veículos sem a exigência de habilitação, até que nova resolução do CONTRAN fosse editada atentando às particularidades do veículo em questão, que possui menor potência, menor complexidade e restrições quanto à sua circulação.

Apesar da atual Resolução do Contran nº 789/2020 estabelecer certa diferenciação, em que o candidato à ACC deve realizar vinte horas-aulas de curso teórico-técnico e cinco horas-aulas de curso de prática de direção veicular, é essencial que o assunto seja tratado no âmbito do CTB, de forma a estabelecer diretrizes mínimas que o Contran deve observar para preservar as diferenças entre ciclomotores e motocicletas, conferindo estabilidade no âmbito legal.

Por essa razão estamos apresentando um substitutivo para inserir um parágrafo no art. 146 do CTB prevendo diretrizes a serem seguidas pelo Contran na regulamentação do processo de formação do candidato à condução de ciclomotores, quais sejam:

- I – limitar a carga horária das aulas a 25% do estabelecido para a concessão da habilitação na categoria “A” – segue a lógica do que já existe na resolução nº 789/2020⁴ e serve para impedir que o Contran no futuro venha a apresentar nova resolução igualando os requisitos como o fez no passado;
- II – permitir ao condutor já habilitado na categoria “B” ou superior optar por realizar apenas o exame de direção veicular – neste caso pressupõe-se que os condutores já habilitados

³ Ação Civil Pública nº 0806701-69.2015.4.05.8300

⁴ Res. 789/2020 – Art. 13.... I – obtenção ou adição da ACC: mínimo de cinco horas-aula, das quais pelo menos uma no período noturno; II – obtenção da CNH na categoria A: mínimo de vinte horas/aula, das quais pelo menos uma no período noturno;

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210737912400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

têm o adequado conhecimento da legislação de trânsito e como se portar no trânsito – em alguns países já é possível a esses condutores dirigirem ciclomotores, sem qualquer exame⁵;

III – permitir ao candidato optar por não participar de curso teórico-técnico e utilizar seu próprio ciclomotor, desde que este esteja devidamente registrado e licenciado: neste caso, não haverá necessidade de os centros de formação de condutores terem que adquirir ciclomotores para seus estabelecimentos de ensino e também reduzirá os custos para os candidatos.

O que estamos propondo, portanto, é estabelecer um equilíbrio na legislação. Nem igualar os ciclomotores a bicicletas nem às motocicletas. Utilizar os elementos que já constam na regulamentação e inseri-los de forma genérica no CTB. Equalizar o processo, tornando-o adequado à realidade brasileira, sem descuidar da segurança.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.163, de 2021, na forma do SUBSTITUTIVO anexo.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2021.

Deputado HUGO LEAL
Relator



⁵ <https://www.moto.com.br/acontece/conteudo/grupo-europeu-quer-dispensa-de-habilitacao-para-motos-de-ate-125-cc-156996.html>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210737912400>





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.163, DE 2021

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autorização para conduzir ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a autorização para conduzir ciclomotores.

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

“Art. 141.....

.....

§ 3º O Contran, ao regulamentar o processo de habilitação para conduzir ciclomotores, deverá observar, no mínimo, as seguintes condições:

I – a carga horária das aulas não poderá exceder a 25% do estabelecido para a concessão da habilitação na categoria “A”;

II – o condutor já habilitado na categoria “B” ou superior é dispensado de participar dos cursos exigidos para conduzir ciclomotores, devendo realizar apenas o exame de direção veicular;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

III – o candidato poderá optar por não participar de curso teórico-técnico, sem prejuízo da realização dos exames exigidos neste Código; e

IV – o candidato poderá utilizar seu próprio ciclomotor, desde que este esteja devidamente registrado, licenciado e cumpra os demais requisitos de segurança estabelecidos neste Código e em norma do Contran.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2021.

Deputado HUGO LEAL
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210737912400>

