

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 **(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

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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