

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

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 Augusto Coutinho

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para graduar as exigências da habilitação conforme a potência dos veículos motorizados de duas rodas.

O projeto estabelece a criação de subcategorias para condutores de veículos motorizados de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, hoje reunidos na categoria A, abrangendo as seguintes características:

a – A1 – para veículos de até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b – A2 – para veículos de até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada);

c – A3 – para todos os veículos supradefinidos, sem restrição de cilindrada.

Define ainda, que, para habilitar-se a uma subcategoria de maior cilindrada, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na

subcategoria inferior e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.

A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, além de curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à Categoria A.

Justifica o ilustre Autor que o número de veículos com duas rodas aumentou significativamente nos últimos anos e, infelizmente, os acidentes de trânsito relacionados a estes veículos, razão pela qual pretende que o Poder Legislativo altere as normas de trânsito no sentido de dar mais segurança a este meio de transporte.

A matéria foi inicialmente distribuída às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania A Mesa da Câmara, no entanto, deferiu o pedido contido no Requerimento n. 6.428/2017, nos termos do art. 141 do RIC, revendo o despacho inicial para incluir a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, prevalecendo a seguinte ordem de distribuição: À CDEICS, à CVT, à CCJC (art. 54 do RICD). A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões - art. 24, II, do RICD, em regime de tramitação ordinário.

A proposição já recebeu parecer favorável com substitutivo que foi aprovado por unanimidade na Comissão de Viação e Transportes.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria Comércio e Serviços proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

No caso específico do projeto de lei em análise, a proposição de criar subcategorias para a habilitação de condução de veículos de duas rodas, vinculadas às cilindradas de seus motores, vislumbra a redução do risco de que condutores habilitados em veículos de menor potência encontrem dificuldades na condução de veículos de maior desempenho e esportividade.

De acordo com a pesquisa “Causas de Acidentes com Motocicletas” realizada com as parcerias entre a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo-FMUSP, Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo-HCFMUSP e a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motociclistas, Ciclomotores, Motonelas, Bicicletas e Similares-ABRACICLO foi constatado fatores humanos, viários, veiculares e a inter-relação dos fatores como as causas de acidentes com motocicletas.

Os fatores humanos decorrem dos seguintes motivos: percentual expressivo de usuários não habilitados; grande presença de álcool e drogas; imprudência é o principal fator de risco entre motociclistas (88% dos casos de culpa) e motoristas (84% dos casos de culpa); uso majoritariamente para transporte ou trabalho; falta de cultura de segurança e direção defensiva do motociclista.

Já os fatores viários são os acidentes causados por problema na via, dentre eles, a sinalização inadequada em cruzamentos, bem como a presença de óleo, areia, buracos e ondulações nos asfaltos das vias públicas.

Em relação aos fatores veiculares destacam-se pela falta de manutenção nas motos, em especial pneus e freios, que são os principais fatores causadores de acidentes.

E por fim, a inter-relação desses fatores seria a combinação de todos esses fatores ou a combinação de algum deles, que seria a causa de acidentes mais graves.

Portanto, com todos esses fundamentos apresentados por esse estudo, não existe uma relação entre o aumento no número de acidentes e a imperícia dos condutores decorrentes da utilização de motocicletas de maior potência. Ao contrário, sabe-se que as grandes maiorias das motocicletas em

circulação no país se enquadram na subcategoria de menor cilindrada, tal como definida no projeto.

A rigor, a criação das subcategorias por si só é medida burocratizante, que, a nosso ver, terá pouca influência no atual e preocupante quadro de elevação de acidentes com motocicletas. Isto porque, como reconhece o próprio autor, os fatores econômicos que estimularam a proliferação deste tipo de veículo no Brasil estão ligados à estabilidade econômica, às facilidades de financiamento e à redução de custos da indústria, o que permitiu a oferta de produtos mais acessíveis.

Esta redução de custos se deve, basicamente, à grande expansão do mercado das motocicletas de menor cilindrada, mais econômicas e de mais fácil condução, e de sua utilização ampla pelos serviços de entrega e transporte contratado, como ferramenta de trabalho de diferentes setores e como meio de transporte individualizado tanto nas áreas rurais como nas urbanas.

Assim, como constatado pelos dados e informações anteriormente mencionados, os acidentes com motos ocorrem em sua grande maioria com motos de baixa cilindrada, de forma que as subcategorias acima de 300 cc e 700 cc representam parcela muito pequena dos acidentados para justificar uma medida desta natureza.

Na Comissão de Viação e Transporte, o projeto recebeu parecer favorável, com substitutivo, do deputado Gonzaga Patriota, e por um flagrante erro material, pela alteração básica à proposta original, foi estabelecido outro critério de desmembramento das subcategorias, com a inclusão da permissão para conduzir ciclomotor e uma restrição para conduzir motocicletas acima de 700cc. Essa categorização exclui toda uma categoria de motocicletas, acima de 700cc, de regulamentação pretendida.

Assim, motocicletas de alta cilindrada estariam impossibilitadas de serem utilizadas por falta de previsão legal de habilitação regular para tal.

Além disso, o Substitutivo define que a categoria A2 possui uma divergência que precisa ser corrigida, uma vez que o numeral fala em

700cc, e na descrição por extenso em quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada. Na prática, o consumidor interessado em adquirir um modelo de motocicleta equipada com motor de capacidade cúbica superior à 700 cc não poderá conduzi-la em vias públicas, pois a categoria máxima está limitada à 700 cc.

As empresas que se dedicam a formar condutores, os Centros de Formação de Condutores (CFC's), seriam obrigadas a dispor de motocicletas de diferentes cilindradas das que utilizam atualmente, para atender essa categorização, o que ocasionaria aumento desproporcional no custo de aquisição e manutenção dos veículos necessários para esses pequenos empresários, bem como, ônus ao consumidor, que precisariam realizar provas práticas em motos maiores, cujo valor agregado será superior, e também realizar testes diferentes a cada alteração de categorias.

Todos esses custos seriam justificáveis se resultassem na efetiva redução no número de acidentes com motos. Mas, como vimos anteriormente, não

Neste sentido, ainda que reconhecendo o mérito das novas exigências quanto à formação dos condutores, entendemos que o projeto carece de mérito econômico justamente por ser ferramenta pouco eficiente para lograr as intenções pretendidas quanto à redução de acidentes, ao passo que impõe custos econômicos significativos a toda a sociedade.

Diante do exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.245, de 2015.**

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado Augusto Coutinho
Relator