



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços -  
CDEICS**

### **REQUERIMENTO Nº DE 2019**

**(Do Sr. AUREO RIBEIRO)**

Requer a realização de Audiência Pública para discutir a influência da legislação no domínio do mercado da empresa Honda.

Senhor Presidente,

Nos termos do Art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam convidados a comparecer a este órgão técnico, em reunião de Audiência Pública, os seguintes:

- presidente da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), o senhor Marcos Z. Fermanian;
- presidente da Associação Nacional dos Usuários de Ciclomotores (ANUC), o senhor Leo Toscano;
- presidente da Honda, o senhor Issao Mizoguchi;
- representante da empresa Shineray do Brasil;
- representante da empresa Traxx;
- representante do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços -  
CDEICS

### JUSTIFICAÇÃO

O presente requerimento busca discutir a influência da legislação no domínio de mercado de motocicletas da empresa Honda e suas implicações para a economia.

No final de 2018 a Honda continuava líder no mercado de motocicletas, com 79,22% dos emplacamentos, seguida, de muito longe, pela segunda colocada, a Yamaha, com apenas 13,70% de participação<sup>1</sup>.

E esse domínio não é de agora. Em 2012 a empresa já detinha uma participação no mercado de cerca de 79,93%, bem à frente da mesma segunda colocada, a Yamaha. Curioso notar que, enquanto nos demais países há um equilíbrio relativo entre as principais marcas, no Brasil existe um predomínio absoluto da Honda há anos.

Não obstante a boa condução de marketing e a excelente qualidade dos produtos da empresa, há de se analisar uma possível influência da legislação nesse domínio de mercado tão longínquo.

Antes de 2015, o mercado de motocicletas de 50cc, popularmente chamadas de “cinquentinhas”, já era sabidamente grande, mas com dados pouco claros nas estatísticas. Segundo números da Associação Brasileira Fabricantes de Motos (Abraciclo), em 2014 cerca de 135 mil unidades de modelos de até 50 cilindradas foram importadas e outras 32 mil unidades foram produzidas por empresas integrantes da Associação. No entanto, dessas quase 170 mil motocicletas, somente 17 mil foram emplacadas<sup>2</sup>.

Por omissão, falta de interesse ou falta de condições financeiras dos municípios, grande parte desses entes não criava leis para a regulamentação da posse e utilização dos ciclomotores. O então diretor da Associação Nacional dos Detrans (AND), o senhor Marcos Traad, afirmou à época que “o Nordeste é a principal região para os ciclomotores [...] Havia

---

<sup>1</sup><https://d.emtempo.com.br/maquinas-incriveis/141609/honda-continua-lider-isolada-no-mercado-brasileiro-de-motos> (Relatório Fenabreve, Dados de Mercado, Informativo emplacamentos 2018 Acumulado)

<sup>2</sup> <http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2015/08/nova-regra-tenta-oficializar-o-mercado-das-cinquentinhas.html>



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS**

*difficultades deste processo estar associado aos municípios: muitos não tinham o aparato para o emplacamento*<sup>3</sup>.

Sem legislação, não havia fiscalização e autuação por parte dos agentes. E a não necessidade de emplacamento e fiscalização, por consequência, fez com que a demanda crescesse bastante, o que possibilitou a entrada de importadores independentes no país.

Ocorre que, em 2015, o DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) obrigou que as “cinquentinhas”<sup>4</sup> deveriam ser emplacadas pelo DETRAN. Até então, como dito, não era necessária habilitação para a condução desses veículos.

O CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), então, decidiu tornar obrigatória a autorização para a condução, de acordo com a Resolução nº 572 de 2015<sup>5</sup>, e estabeleceu que, até fevereiro de 2016, os condutores de ciclomotores deveriam obter o documento de habilitação correspondente ao veículo, podendo, para esses, ser a Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) ou a Carteira Nacional de Habilitação na categoria "A".

Ainda em 2015, a Lei nº 13.154/2015<sup>6</sup>, publicada em julho, trouxe nova regulamentação. Ela submeteu os ciclomotores leves às mesmas regras das motocicletas comuns e passou ao DETRAN de cada Estado a competência para providenciar o registro e o licenciamento. Antes, o Código de Trânsito estabelecia que era do município a função de regulamentar os ciclomotores e os equiparava a veículos de tração humana ou animal.

Vale dizer que essas mudanças na legislação ocorridas entre 2015 e 2016 causaram um movimento incomum no mercado.

Segundo relatórios obtidos da Fenabreve, com dados informativos sobre emplacamentos, a empresa Honda vinha perdendo mercado desde 2013, com um percentual de motocicletas emplacadas cada vez menor, como se observa:

<sup>3</sup><http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2015/08/nova-regra-tenta-oficializar-o-mercado-das-cinquentinhas.html>

<sup>4</sup> CICLOMOTOR - 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 (Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9503/1997).

<sup>5</sup> [http://www.lex.com.br/legis\\_27075472\\_RESOLUCAO\\_N\\_572\\_DE\\_16\\_DE\\_DEZEMBRO\\_DE\\_2015.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27075472_RESOLUCAO_N_572_DE_16_DE_DEZEMBRO_DE_2015.aspx)

<sup>6</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13154.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13154.htm)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS

### MOTOS

|    | Modelo     | Quant.    | Part.  |
|----|------------|-----------|--------|
| 1° | HONDA      | 1.224.164 | 80,82% |
| 2° | YAMAHA     | 165.538   | 10,93% |
| 3° | SUZUKI     | 27.085    | 1,79%  |
| 4° | DAFRA      | 25.571    | 1,69%  |
| 5° | SHINERAY   | 10.811    | 0,71%  |
| 6° | KAWASAKI   | 8.985     | 0,59%  |
| 7° | KASINSKI   | 8.084     | 0,53%  |
| 8° | H.DAVIDSON | 7.764     | 0,51%  |

### Emplacamentos 2013

### MOTOS

|    | Modelo     | Quant.    | Part.  |
|----|------------|-----------|--------|
| 1° | HONDA      | 1.148.918 | 80,45% |
| 2° | YAMAHA     | 179.791   | 12,59% |
| 3° | DAFRA      | 20.664    | 1,45%  |
| 4° | SUZUKI     | 15.145    | 1,06%  |
| 5° | SHINERAY   | 11.747    | 0,82%  |
| 6° | BMW        | 7.848     | 0,55%  |
| 7° | H.DAVIDSON | 7.586     | 0,53%  |
| 8° | KAWASAKI   | 7.146     | 0,50%  |
| 9° | TRAXX      | 6.977     | 0,49%  |

### Emplacamentos 2014

### MOTOS

|    | Fabricante | Quant.  | Part.  |
|----|------------|---------|--------|
| 1° | HONDA      | 993.582 | 78,04% |
| 2° | YAMAHA     | 141.297 | 11,10% |
| 3° | SHINERAY   | 30.746  | 2,41%  |
| 4° | SUZUKI     | 18.726  | 1,47%  |
| 5° | DAFRA      | 16.690  | 1,31%  |
| 6° | TRAXX      | 13.467  | 1,06%  |
| 7° | BMW        | 7.797   | 0,61%  |
| 8° | H.DAVIDSON | 6.753   | 0,53%  |

### Emplacamentos 2015

### MOTOS

|    | Fabricante | Quant.  | Part.  |
|----|------------|---------|--------|
| 1° | HONDA      | 724.593 | 72,61% |
| 2° | YAMAHA     | 107.925 | 10,81% |
| 3° | SHINERAY   | 54.421  | 5,45%  |
| 4° | TRAXX      | 22.627  | 2,27%  |
| 5° | WUYANG     | 17.497  | 1,75%  |
| 6° | SUZUKI     | 11.890  | 1,19%  |
| 7° | DAFRA      | 11.605  | 1,16%  |
| 8° | BMW        | 6.482   | 0,65%  |

### Emplacamentos 2016

Enquanto a Honda perdia mercado, com sua participação caindo de 80,82% em 2013 para 72,61%, no acumulado em 2016, outras empresas menores cresciam e ganhavam cada vez mais consumidores, como a Traxx e a Shineray. E esse crescimento se deu, em grande parte, em função da não regulamentação das motocicletas de baixa cilindradas, adquiridas a preços muito mais acessíveis e um dos principais meios de transportes em muitos municípios.

A Shineray, por exemplo, saiu da quinta colocação em número de emplacamentos em 2013, com 0,71% do mercado, para 5,45% em 2016 (cerca de 767% de crescimento). Essa empresa concentra suas vendas nos estados do Nordeste e também em Minas Gerais, com sua linha de montagem no Complexo Industrial de Suape<sup>7</sup>, e aparece nesses locais como uma opção barata de locomoção, em especial naqueles municípios mais carentes de estrutura viária e de transporte público. Sua “cinquentinha”, a Shineray XY50, já constou entre as motocicletas mais vendidas do mercado.

<sup>7</sup> <https://www.icarros.com.br/noticias/geral/shineray:-o-unico-ciclomotor-entre-as-motos-mais-vendidas/26005.html>



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS

No entanto, as alterações na legislação em 2015 e 2016 causaram, praticamente, o desaparecimento dessas empresas menores do mercado, como se comprovam os números nas tabelas:

### MOTOS

|    | Fabricante | Quant.  | Part.  |
|----|------------|---------|--------|
| 1º | HONDA      | 666.146 | 78,26% |
| 2º | YAMAHA     | 115.225 | 13,54% |
| 3º | SHINERAY   | 14.676  | 1,72%  |
| 4º | SUZUKI     | 6.963   | 0,82%  |
| 5º | BMW        | 6.626   | 0,78%  |
| 6º | DAFRA      | 6.305   | 0,74%  |
| 7º | H.DAVIDSON | 5.294   | 0,62%  |
| 8º | TRAXX      | 5.021   | 0,59%  |

### Emplacamentos 2017

### MOTOS

|    | Fabricante | Quant.  | Part.  |
|----|------------|---------|--------|
| 1º | HONDA      | 744.974 | 79,22% |
| 2º | YAMAHA     | 128.875 | 13,70% |
| 3º | SHINERAY   | 9.636   | 1,02%  |
| 4º | HAOJUE     | 9.488   | 1,01%  |
| 5º | BMW        | 7.158   | 0,76%  |
| 6º | KAWASAKI   | 5.942   | 0,63%  |
| 7º | H.DAVIDSON | 5.746   | 0,61%  |
| 8º | SUZUKI     | 5.605   | 0,60%  |

### Emplacamentos 2018

A Traxx, para o período de 2016 a 2018, teve sua participação reduzida de 2,27% para 0,21% de motocicletas emplacadas (queda de quase 90%). Enquanto a Shineray, para o mesmo período, viu sua participação no mercado cair de 5,45% para 1,02%, uma queda de cerca de 82%. Cabe dizer, no entanto, que, de 2016 a 2018, a Honda viu seu mercado crescer de 72,61% para 79,22%.

Relacionado ao tema em análise nesse requerimento, faz-se a ressalva de que tramita nessa Câmara o Projeto de Lei (PL) nº 3.372/2015<sup>8</sup>, do Deputado Fausto Pinato, cuja relatoria é deste Parlamentar, autor do requerimento em tela.

Esse PL visa alterar o Código de Trânsito para transferir de volta aos municípios a competência para fiscalizar ciclomotores leves, ciclomotores leves elétricos e veículos equiparados. Pelo texto do projeto, esses veículos deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos municípios, sendo dispensado o licenciamento e o emplacamento pelas regras praticadas atualmente pelos departamentos de trânsito dos estados<sup>9</sup>.

O Deputado Fausto Pinato, por fim, criticou a Lei nº 13.154/2015 mencionada nessa justificção, que submeteu os ciclomotores às mesmas

<sup>8</sup> <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2024256>

<sup>9</sup> <https://www.camara.leg.br/noticias/516750-PROPOSTA-TRANSFERE-AOS-MUNICIPIOS-O-REGISTRO-DE-CICLOMOTORES-LEVES>



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços - CDEICS**

regras das motocicletas. Além disso, afirmou ser uma “*medida insensata*” pois “*essas categorias de veículos possuem características e usos completamente diferentes*”.

Por todo o exposto nesse texto e em virtude da relevância do tema e da necessidade de maior discussão acerca do assunto, solicito o apoio dos pares para a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão,                      de                      de 2019.

Dep **AUREO RIBEIRO**

Solidariedade/RJ