



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO ESPECIAL CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO

#### PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

#### EMENDA AO SUBSTITUTIVO Nº

Suprimam-se os §§ 3º, 4º, 5º e 6º do art. 141 constantes no art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, de 2019.

#### Justificativa

O relator da matéria, deputado Juscelino Filho, realizou um brilhante trabalho ao proferir seu parecer. Trouxe grandes mudanças no texto principal, entretanto, no substitutivo apresentado, entretanto, não me parece melhor a criação de sistemas municipais de trânsito no que se refere à Autorização para Conduzir Ciclomotores - ACC, pois dos 5.570 municípios brasileiros, mais de 90% têm até cem mil habitantes, o que ensejaria o desenvolvimento de mais de 5.000 sistemas municipais independentes de controle de ciclomoteres, contrariando o princípio da integração estabelecido pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), além de se caracterizar como um desperdício de recursos públicos.

Hoje, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, somente 1.632 municípios estão formalmente integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT e, destes, apenas uma pequena parcela consegue cumprir integralmente com suas obrigações em relação ao trânsito. Por absoluta falta de recursos para montar um departamento, criar uma corporação de agentes, montar uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI e falta de pessoal técnico, as pequenas cidades deixam de cumprir seu fundamental papel de gestoras do trânsito municipal. Caso essa medida seja aprovada, esses ciclomoteres se tornarão veículos que na prática estarão circulando de forma completamente desregulada e sem qualquer possibilidade de fiscalização.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Consequentemente, da falta de fiscalização viria o aumento da acidentalidade envolvendo tais meios de locomoção, aumentando o já inaceitável número de mortos e sequelados de acidentes com veículos de duas rodas no Brasil. Estabelecer mais uma responsabilidade no trânsito para os municípios sem lhes dar os meios para que cumpram com suas obrigações é garantir que o normativo legal não será cumprido.

Como subsidio relevante para propormos esta emenda é o envolvimento de motocicletas e ciclomotores no numero de mortes e feridos graves, nos ultimos 10 anos (2009 a 2018), indenizados pela Seguradora Líder DPVAT : 3,2 milhões de indenizações às vítimas; aproximadamente 200 mil pessoas morreram; 2,5 milhões de vítimas que ficaram com algum tipo de invalidez permanente.

Estudos sobre o risco associado aos ciclomotores, realizado pela consagrada organização holandesa SWOV - Institute for Road Safety Research (SWOV, 2014), em um relatório intitulado “Moped and light-moped riders” (“Ciclomotores e ciclistas leves”), traz algumas comparações no âmbito da segurança viária sobre os ciclomotores, segundo dados da Holanda, país conhecido por oferecer uma boa infraestrutura voltada aos usuários vulneráveis (que incluiria além dos usuários de ciclomotores, os ciclistas e pedestres).

A taxa de lesões graves, os ciclomotores apresentaram um risco substancialmente mais elevado que o das motocicletas. Enquanto que as motocicletas apresentam uma taxa de 1.000 lesões graves por bilhão de km percorrido, os ciclomotores apresentam uma taxa de cerca de 2.750 lesões graves por bilhão de km percorrido, equivalente a 2,75 vezes a taxa de risco associada à motocicleta.

Um estudo anterior, mais abrangente (envolvendo dados de cinco países – Dinamarca, Holanda, Noruega, Reino Unido e Suécia), relatado em “The handbook of road safety measures” (O manual de medidas de segurança rodoviária), de Elvik et al. (2009), também aponta uma relação de maior risco para os condutores de ciclomotores em relação às motocicletas e aos demais modos de transporte. O estudo traz uma comparação das taxas de feridos por quilômetro



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

percorrido, assumindo a taxa para o ocupante de automóvel igual a 1,00 e a dos demais modos calculadas como uma proporção desta, onde os ciclomotor apresentaram 202 vezes mais riscos acidentes que um ocupante de veículo, e a motocicleta 85 vez mais.

O estudo complementa concluindo que o mais elevado risco associado aos ciclomotores em relação à motocicleta se dá por fatores como:

- a menor visibilidade dos ciclomotores;
- o tamanho reduzido das rodas confere menor estabilidade;
- em geral, a taxa de utilização de equipamentos de proteção de seus condutores é mais reduzida.

Complementamos com o registro, Evans (2004) em seu livro “Traffic Safety” (Segurança no Trânsito), que traz uma comparação norte-americana do risco de morte de condutores de dois veículos diferentes em caso de colisão entre os mesmos (considerando uma média de todos os tipos de colisão. E uma colisão entre um ciclomotor e um automóvel, o condutor do ciclomotor teria um risco de morte:

- 139 vezes maior que o do condutor do automóvel leve (até aprox..1.200 kg);
- 202 vezes maior que o do condutor do automóvel médio (até aprox.. 1.600 kg);
- 205 vezes maior que o do condutor do automóvel leve (até aprox.. 2.600 kg).

No caso de uma colisão entre uma motocicleta e um automóvel, o condutor da motocicleta teria um risco de morte:

- 42 vezes maior que o do condutor do automóvel leve (até aprox..1.200 kg);
- 85 vezes maior que o do condutor do automóvel médio (até aprox..1.600 kg);
- 153 vezes maior que o do condutor do automóvel leve (até aprox.. 2.600 kg).



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em uma comparação entre o risco dos condutores de ciclomotores e de motocicletas nessas diferentes situações de colisões, tem-se que:

- O risco de morte do condutor de ciclomotor seria 3,3 vezes maior que o do condutor da motocicleta em caso de colisão com um automóvel leve;
- O risco de morte do condutor de ciclomotor seria 2,4 vezes maior que o do condutor da motocicleta em caso de colisão com um automóvel médio;
- O risco de morte do condutor de ciclomotor seria 1,3 vezes maior que o do condutor da motocicleta em caso de colisão com um automóvel pesado.

Recentemente, na International Cycling Safety Conference, realizada no mês novembro de 2019 em Brisbane (Austrália), discutiu-se a problemática da disseminação das formas de mobilidade motorizada sobre duas rodas que não exigem de seu condutor um processo de habilitação. O consenso na comunidade científica é no sentido da necessidade de educar e conscientizar os usuários desses veículos vulneráveis para seu uso seguro.

A experiência internacional mostra os ciclomotores como o tipo de veículo motorizado com maior risco associado ao seu uso, superando as motocicletas. Tal afirmação pode ser reforçada pelo fato de que, ao menos na realidade europeia trazida em nas duas primeiras análises, há maior disponibilidade de infraestrutura adequada para os ciclomotores e as bicicletas, além de uma maior cultura de respeito a estes usuários vulneráveis – realidade ainda distante do cenário brasileiro em geral. A partir disso, ao considerar o cenário brasileiro caracterizado por uma maior precariedade de infraestrutura e menor nível de educação no trânsito, pode-se supor que o acréscimo de risco no uso de ciclomotores seja ainda maior.

Adicionalmente, considera-se fundamental a definição de procedimentos padronizados em âmbito nacional para a autorização de condução de ciclomotores, o que cabe ao Conselho Nacional de Trânsito. Assim, a transferência de tal competência aos municípios é, em grande medida, uma ação de pouca efetividade, visto a precariedade da estrutura de gestão do trânsito da grande maioria dos municípios brasileiros que não possuem condições de arcar com esta atribuição.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ainda em relação à condução, devido ao elevado nível de risco de morte suportado pelos condutores de ciclomotores (mais elevado, inclusive, que o da motocicleta), considera-se que o relaxamento das exigências de treinamento teórico e prático para a condução de ciclomotores expõe seus usuários (em sua maioria jovens e de baixa renda), a elevados riscos e constitui-se em uma forma de injustiça social. Dessa forma, medidas que facilitem o acesso a ciclomotores são capazes de gerar grande impacto em termos de aumento de mortos, feridos e sequelados no trânsito – um custo social a ser pago em um futuro próximo.

Há que se destacar que o tema não foi apresentado, defendido ou sequer mencionado em qualquer das Audiências Públicas convocadas pela Comissão Especial que trata do tema, não tendo sido possível registrar naquelas oportunidades as nocivas consequências de tal mudança legal.

Sala da Comissão, em

Eli Corrêa Filho (DEM/SP)  
Deputado Federal