



C0078637A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.152-C, DE 2007

(Da Sra. Gorete Pereira)

Dispõe sobre a venda e a transferência de propriedade de motocicletas, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste e da emenda apresentada (relator: DEP. OSÓRIO ADRIANO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. WELLINGTON ROBERTO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do de nº 4062/19, apensado; e pela inconstitucionalidade e injuridicidade deste, do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, e dos de nºs 2742/11, 3128/12, 3917/12, 901/15, 7929/17 e 8930/17, apensados (relator: DEP. FELIPE FRANCISCHINI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Emenda apresentada na Comissão
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

IV - Projetos apensados: 2742/11, 3128/12, 3917/12, 901/15, 7929/17, 8930/17 e 4062/19

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A venda de motocicletas será efetuada exclusivamente para consumidores portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A” de condutor, explícita no art. 143, I, da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O documento de transferência de propriedade de motocicletas, para fins de expedição de novo Certificado de Registro de Veículo, deverá comprovar que o novo proprietário possui Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A”.

Art. 3º As concessionárias ou revendedores de motocicletas que não cumprirem o estabelecido nesta lei incorrerão em infração cuja penalidade será multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), por motocicleta vendida irregularmente.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, no País, é espantoso e cresce dia a dia. Algumas condições, conjugadas, contribuem para isso, sendo as principais as seguintes: o aumento do volume desses veículos em circulação, atuando na qualidade de mototáxi ou motoentregas; a deficiente fiscalização de trânsito; e a falta de formação adequada de condutores.

Dessa violência, que presenciamos diariamente, principalmente nas cidades, resulta um grande número de vítimas fatais e de feridos os quais abarrotam os hospitais e quase sempre demandam serviços de reabilitação funcional e motora. Esse quadro impõe custos elevadíssimos para a saúde pública e para a previdência social. Também as perdas para as famílias dos acidentados são imensuráveis, principalmente porque a maior parte das vítimas estão na faixa de idade produtiva.

Faz-se, portanto, urgente, tomarmos todas as medidas cabíveis para frear essa violência, a fim de escaparmos dessa realidade perversa. A proposta que apresentamos combate essa praga social por um flanco: permite a venda e a transferência de propriedade de motocicletas apenas para os consumidores portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A”, que é a que autoriza a conduzir motocicletas. Acreditamos que com essa medida, dificultaremos a condução de motos por pessoas não habilitadas e reduziremos o número de acidentes e de prejuízos para o País.

Pela importância dessa iniciativa, esperamos tê-la aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 02 de outubro de 2007.

Deputada GORETE PEREIRA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total excede a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação excede a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria "trailer".

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou de peso bruto total.

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

EMENDA ADITIVA Nº 1

Acrescente-se o parágrafo único ao artigo 3º do PL 2.152 de 2007, com a seguinte redação:

"Art. 3º

Parágrafo único. O valor expresso em moeda previsto no caput deste artigo

será corrigido automaticamente a cada ano, tomando como base o Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulado no período.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa manter atualizado o valor da multa prevista neste Projeto de Lei.

Não podemos nos esquecer que, apesar de baixa, depois de transcorrido algum tempo, a inflação exigirá do Legislativo, a publicação de um novo instrumento legal exclusivamente com a finalidade de manter os valores atualizados. É com o objetivo de evitar que nos dediquemos futuramente a apenas corrigir valores, que julgo necessária a alteração ora proposta.

Assim sendo, julgo necessária a modificação ora proposta.

PARLAMENTAR

Carlos Eduardo Cadoca

I – RELATÓRIO

A proposição da Ilustre Deputada Gorete Pereira, conforme dispõe nos seus artigos 1º e 2º, tem em vista restringir a venda de motocicletas e emissão do Certificado de Registro de Veículo, exclusivamente, para portadores da Carteira Nacional de Habilitação competente, da Categoria “A”.

O artigo 3º do PL em apreciação dispõe que as concessionárias ou revendedores da categoria econômica estarão sujeitos à multa de R\$500,00 (quinhentos reais) por motocicleta vendida sem a observância das normas legais propostas.

No artigo 4º do PL, prevê-se a vigência imediata da Lei a partir da sua publicação.

No prazo regimental foi apresentada uma única emenda, de autoria do Ilustre Deputado Carlos Eduardo Cadoca, que propõe a inclusão de parágrafo único ao artigo 3º do PL, dispendo sobre a correção anual automática da multa prevista naquele dispositivo, com base no INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor.

O Projeto de Lei em foco é submetido em caráter conclusivo, na forma do Art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara, à apreciação da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, devendo em seguida ser submetida à apreciação das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o Relatório.

II – VOTO

O PL da Ilustre Deputada Gorete Pereira reflete a preocupação da Autora em face do índice elevado de acidentes de trânsito verificados em nosso país, com vítimas fatais, envolvendo, em grande parte, os motociclistas. A redução destes acidentes é o objetivo essencial da Autora.

A estatística a respeito deste problema social revela números impressionantes de acidentes, que a Autora da Proposição considera decorrentes do crescimento extraordinário da produção e comercialização dos veículos de duas rodas.

No país circulam cerca de 6.300.000 motocicletas, devendo a produção da indústria atingir neste ano cerca de 1,7 milhão de motos, com o crescimento contínuo previsto até 2.012 para até 3,3 milhões, anualmente.

Somente na cidade de São Paulo, circula uma frota de, aproximadamente, 430.000 motos, que correspondem a 8% dos veículos automotores ali existentes

Os acidentes envolvendo motos, registrados em São Paulo representam cerca de 29,5% do total das vítimas fatais por acidentes de trânsito no país, os quais atingem cerca de 30.000 mortes, além de 350.000 feridos, anualmente.

Essas ocorrências custam ao Sistema Único de Saúde - SUS 30% a 40% dos gastos totais com internações por causas externas, com reflexos negativos nos custos também da previdência social em face dos casos de invalidez temporária ou permanente consequentes.

Os fatos acima justificam a grande preocupação da Ilustre Deputada Gorete Pereira.

É relevante constatar, todavia, que não há um vínculo causal progressivo dos acidentes mencionados em relação ao número crescente de veículos em circulação. As causas determinantes destes acidentes são relacionadas, principalmente, ao mau uso do veículo, à inobservância das normas de trânsito, à velocidade incompatível no local, à imprudência, à imperícia dos usuários, à ingestão de bebidas alcoólicas, à falta de uso de equipamentos de proteção, ou, mesmo, em face das condições impróprias e mal sinalizadas das vias públicas e estradas, onde os riscos de acidentes crescem, principalmente, nos dias chuvosos.

Os estudos realizados por órgãos técnicos especializados nas questões de

trânsito e as estatísticas comprovam os fatos acima comentados.

A Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito demonstra em estudo realizado, que o fator humano está sempre presente em quase todos os acidentes de trânsito, destacando entre as causas pertinentes o desrespeito à sinalização, o excesso de velocidade, a falta ou uso inadequado de capacetes de proteção e consumo de bebidas alcoólicas.

Neste mesmo sentido, importante estudo realizado pela Universidade da Califórnia revela que a maioria dos acidentes com motos ocorridos na região de Los Angeles foi causada pelo excesso de velocidade principalmente nas curvas, travagens bruscas, assinalando ainda que 92% dos acidentados não freqüentaram o treino essencial, aprenderam a pilotar com familiares ou amigos, mais da metade dos acidentados não tinha licença de condução há mais de 5 meses, quase a metade dos acidentes fatais envolvia o consumo de álcool por parte do motociclista.

Fator correlato, em nosso país, é a carência de normas de trânsito mais severas e eficazes, bem como de adequada punibilidade aos infratores, além de melhorias das vias públicas pelos poderes competentes, caminho por onde poderão ser buscadas alternativas factíveis para atingir-se o nobre objetivo de redução dos acidentes desejado pela Autora.

Não obstante os fatos apontados, é notório o interesse cada vez maior pelo uso das motocicletas resultante, principalmente, do preço acessível, que possibilita a aquisição por usuários de baixa renda, o menor custo de manutenção e uso, a maior facilidade de estacionamento e de locomoção no trânsito congestionado das grandes cidades, reduzindo o custo operacional e o tempo gasto no percurso.

Apesar dos riscos no uso deste tipo de veículo, inclusive no que se refere à poluição ambiental provocada pela tecnologia ainda deficiente utilizada em seus motores, a demanda crescente pelas motocicletas, por de ser o transporte mais barato e rápido, promove consequentemente o emprego para milhares de trabalhadores e favorece o próprio desenvolvimento econômico das comunidades.

A Proposição, portanto, vem na contra-mão dessa realidade.

Por outro lado, se aprovado, o PL em foco poderá se transformar em um dispositivo legal ineficaz e questionável, em face de vários aspectos que envolvem a fabricação, a comercialização e o uso das motocicletas, não considerados em suas disposições.

A restrição prevista no artigo 1º do PL, objetivando a venda daqueles veículos unicamente aos usuários que portem a Carteira Nacional de Habilitação na

categoria “A”, é uma imposição restritiva à produção e comercialização de motocicletas, o que suscitará questionamentos jurídicos por ferir garantias constitucionais especialmente previstas no art. 5º, Inciso XIII da C.F., aspecto este que deverá ser oportunamente avaliado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Há, também, na proposição em foco, imprecisões e dubiedades, destaque feito quanto ao impedimento da venda de motocicletas e emissão de um novo Certificado de Registro de Veículo em nome das empresas que delas necessitam para as suas atividades, bem como órgãos públicos, especialmente, da área de segurança e corpo de bombeiros, para os quais estes veículos são de importância fundamental nas operações de socorro e atendimentos a emergências.

Ocorrerá, ainda, inconsistência na aplicabilidade da proposição, posto que, sendo apenas o portador da Carteira Nacional de Habilitação específica a única pessoa capacitada a comprar a moto em seu nome, este usuário poderá adquirir várias unidades e transferir o uso das mesmas para terceiros, o que poderá resultar em manipulações comerciais antiéticas, sonegações fiscais e desvios de conduta por parte de usuários.

Outrossim, de acordo com o PL, enquanto que as concessionárias ou revendedores de motocicletas estariam sujeitos à multa de R\$500,00 por unidade vendida irregularmente, os fabricantes e importadores não se encontram abrangidos no contexto da penalidade prevista, suscitando dubiedade na aplicação do dispositivo.

No que se refere à Emenda apresentada pelo nobre Deputado Carlos Eduardo Cadoca, embora oportuna, apenas visaria regulamentar o procedimento de correção da multa prevista no artigo 3º do PL em apreciação, em nada alterando o seu conteúdo básico.

Por todo o exposto, não obstante o louvável propósito da Autora, manifesto-me desfavoravelmente e voto pela REJEIÇÃO do PL nº 2.152, de 2007, bem como da Emenda Aditiva apensada, acreditando ser este também o entendimento dos demais membros desta Comissão, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, 03 de dezembro de 2007.

Deputado OSÓRIO ADRIANO
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em pauta dispõe que a venda e a transferência de propriedade de motocicletas só poderão ser realizadas para condutores habilitados

na categoria A.

Acredita a autora do projeto que essa medida dificultará a condução de motocicletas por pessoas não habilitadas, o que contribuirá para a redução de acidentes de trânsito que vitimam tantos motociclistas no País.

Esta proposição foi apreciada na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, tendo sido rejeitada nos termos do parecer do Relator.

Nesta Comissão de Viação e Transporte, esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

Não resta dúvida que a medida proposta pela autora do projeto irá restringir o acesso de pessoas não habilitadas a motocicletas. Contudo, essa iniciativa não será suficiente para garantir a maior segurança do trânsito se não for acompanhada de um aumento da fiscalização dos motociclistas.

Há que se considerar, ainda, que, na forma proposta, o projeto pode complicar o acesso a motocicletas por uma empresa que se utilize, para levar a cabo suas atividades, essencialmente desse tipo de veículo. Isso não é desejável, pois não será do interesse de ninguém comprometer a racionalidade e as alternativas disponíveis em transportes restringindo o uso de determinados tipos de veículos.

Consideramos, então, que a restrição de venda de motocicletas proposta deveria limitar-se, apenas, às pessoas físicas, deixando as pessoas jurídicas de fora. Estas últimas, presume-se, já se cercam dos cuidados necessários no que diz respeito aos condutores por elas empregados.

Por considerar que a presente proposição segue no caminho da redução de acidentes de trânsito no País, somos pela aprovação do PL nº 2.152, de 2008, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2008.

Deputado WELLI NGTON ROBERTO
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.152, DE 2007

Dispõe sobre a venda e transferência de motocicletas, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A venda de motocicletas a pessoas físicas será efetuada, exclusivamente, aos condutores habilitados na categoria A, explícita no art. 143, I da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º O documento de transferência de propriedade de motocicletas, para fins de expedição de novo Certificado de Registro de Veículo, deverá comprovar que o novo proprietário, sendo pessoa física, é condutor habilitado na categoria A.

Art. 3º As empresas vendedoras de motocicletas que não cumprirem o estabelecido nesta lei incorrerão em infração cuja penalidade será de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), por motocicleta vendida irregularmente.

Art. 4º esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2008.

Deputado WELLINGTON ROBERTO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.152-A/07, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Wellington Roberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Roberto Rocha e Alexandre Silveira - Vice-Presidentes, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Santana, Devanir Ribeiro, Eliseu Padilha, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Geraldo Thadeu, Julio Semeghini, Marinha Raupp, Moises Avelino e Wellington Fagundes.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2008

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 2.742, DE 2011

(Do Sr. Manato)

Dispõe sobre exigência de Carteira Nacional de Habilitação para compra de motocicletas, nos termos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei trata sobre a apresentação de Carteira Nacional de Habilitação, na compra de motocicleta, nos casos que especifica.

Art. 2º. É obrigatória ao comprador de motocicleta a partir de 50 cilindradas a apresentação da Carteira Nacional de Habilitação Categoria A, no ato da compra.

§ 1º Ficará consignado na nota fiscal ou documento de compra equivalente o número da Carteira Nacional de Habilitação Categoria A do condutor/comprador, além de seus demais dados pessoais.

§ 2º A empresa que vender/revender a motocicleta fica obrigada a informar ao DETRAN sobre a compra e os dados do comprador constantes do parágrafo anterior.

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

JUSTIFICAÇÃO

As cidades estão abarrotadas de motos, desde as pequenas até as maiores. Nunca se vendeu tantas motos como hoje. As motocicletas de baixa potência caíram no gosto da população, devido ao alto preço dos carros. Isso não é uma coisa necessariamente ruim, mas medidas precisam ser tomadas para melhorar a vida dos próprios motociclistas e dos pedestres. Muitos compradores e pilotos de motocicletas andam pelas ruas sem carteira. Os jornais noticiam constantemente o grande volume de acidentes de trânsito, em sua maioria com envolvimento de motocicletas. As causas dos acidentes são diversas, e vão desde a falta de habilidade e de licença para a condução dos veículos, até desatenção, imprudência e total irresponsabilidade dos condutores.

Por ser um veículo mais barato e de fácil acesso, o número de motocicletas tem crescido em grandes proporções. Segundo consta na página do DETRAN-DF na internet, em dez anos esse tipo de frota cresceu 422%.

Em estudo divulgado pelo Departamento Nacional de Trânsito em 27 de julho de 2011, quando se comemorou o Dia do Motociclista, constatou-se que as

motocicletas têm sido as principais responsáveis pela manutenção do número de acidentes, pois as ocorrências envolvendo esse tipo de veículo seguem em crescimento descontrolado, e os acidentes sem envolvimento deles têm apresentado diminuição.

Consta, ainda, do referido estudo, que o total de acidentes envolvendo motocicletas representava 15% do total de acidentes fatais no ano 2000, passando para 35% em 2010.

Segundo informações do DETRAN-DF, o próprio motociclista é a principal vítima desse tipo de acidente. Eles representaram 70,7% dos 158 mortos em acidentes com moto em 2010.

Ressalta também o estudo do DETRAN, a falta de habilitação dos condutores. Dos 157 motociclistas mortos em 2010, 17,8% não tinham habilitação para conduzir motocicletas. E no Distrito Federal as estatísticas apontam cerca de doze motociclistas envolvidos em acidentes por dia.

Diante de todos esses dados, vemos a necessidade de que providências sejam adotadas para abrandar o problema.

Uma medida que pode ser tomada de pronto é a exigência de que todos os motociclistas tenham habilitação para conduzir o veículo, não podendo sequer comprá-lo sem a devida comprovação.

Há uma discussão, diante do texto do art. 143, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a habilitação na categoria A, da seguinte forma: *“Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:*

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral”.

A Resolução nº 168/04, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, estabelece que para a condução de ciclomotores de até 50 cilindradas é necessária apenas uma Autorização para Conduzir Ciclomotor.

O Tribunal de Justiça da Paraíba, em decisão recente, manteve a exigência de Carteira Nacional de Habilitação para o tráfego de motos de cinquenta cilindradas nas ruas e estradas do Estado, onde existem aproximadamente quarenta mil veículos desse tipo.

Considerando essa tendência, e entendendo ser realmente necessária a carteira para esse tipo de veículo que trafega junto com os outros, e pode interferir no trânsito, é que introduzimos a exigência a partir de cinquenta cilindradas.

Entendemos que com a exigência da apresentação da Carteira Nacional de Habilitação Categoria A para a compra de motocicletas, pode-se impedir que pessoas não habilitadas adquiram o veículo para si ou para outros, como afirma o Diretor de Trânsito da Superintendência de Transportes de João Pessoa: “Muitos pais e parentes, desavisados da necessidade da carteira de habilitação para esse tipo de moto, compravam veículos para filhos e sobrinhos, menores de idade, sem saber dos perigos que esse ‘presente’ poderia acarretar”.

Entretanto, para que a medida se torne eficaz, é necessário que, além da apresentação da habilitação para conduzir motocicleta no ato de sua compra, sejam consignados na nota fiscal de compra e informados ao DETRAN os dados do comprador e o número de sua habilitação Categoria A.

Esperando contribuir para a melhoria das estatísticas de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, e que causam, anualmente, um número expressivo de mortes, e contribuir para a segurança dos pedestres e condutores é que apresentamos este Projeto de Lei, solicitando aos nobres Pares a sua aprovação.

Sala das sessões, 22 de dezembro de 2011.

Deputado Federal **MANATO** – PDT/ES

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO**

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total excede a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação excede a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a 8 (oito) lugares. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não excede a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não excede a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto

total. (*Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011*)

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

.....

.....

RESOLUÇÃO N° 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004

Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I e artigo 141, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e, conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

Resolve:

Art. 1º As normas regulamentares para o processo de formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico, os procedimentos dos exames, cursos e avaliações para a habilitação, renovação, adição e mudança de categoria, emissão de documentos de habilitação, bem como do reconhecimento do documento de habilitação obtido em país estrangeiro são estabelecidas nesta Resolução.

DO PROCESSO DE HABILITAÇÃO DO CONDUTOR

Art. 2º O candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC, da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, solicitará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, do seu domicílio ou residência, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão ou entidade, a abertura do processo de habilitação para o qual deverá preencher os seguintes requisitos:

- I – ser penalmente imputável;
- II – saber ler e escrever;
- III – possuir documento de identidade;
- IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF.

§ 1º O processo de habilitação do condutor de que trata o caput deste artigo, após o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, deverá realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem.

§ 2º O candidato poderá requerer simultaneamente a ACC e habilitação na categoria “B”, bem como requerer habilitação em “A” e “B” submetendo-se a um único Exame de Aptidão Física e Mental e Avaliação Psicológica, desde que considerado apto para ambas.

§ 3º O processo do candidato à habilitação ficará ativo no órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, pelo prazo de 12 (doze) meses, contados da data do requerimento do candidato.

§ 4º A obtenção da ACC obedecerá aos termos e condições estabelecidos para a

CNH nas categorias “A”, “B” e, “A” e “B”.

Art. 3º Para a obtenção da ACC e da CNH o candidato deverá submeter-se a realização de:

- I – Avaliação Psicológica;
 - II – Exame de Aptidão Física e Mental;
 - III – Exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Condutor;
 - IV – Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando.
-
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.128, DE 2012

(Do Sr. Mandetta)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a aquisição de veículo motorizado de duas rodas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 122 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para condicionar a venda de veículo motorizado de duas rodas a pessoa física habilitada, mediante apresentação do documento de habilitação do proprietário.

Art. 2º O art. 122 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com o seguinte parágrafo único:

“Art. 122.

.....

Parágrafo único. A nota fiscal ou o documento equivalente previstos no inciso I só poderão ser emitidos, nos casos de venda de veículos motorizados de duas rodas, em nome do proprietário, pessoa física, mediante a apresentação do documento de habilitação exigido para a condução desses veículos. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Os índices de acidentes de trânsito envolvendo os veículos motorizados de duas rodas apresentam crescimento vertiginoso, deixando as

autoridades de trânsito e de saúde pública em estado de alerta.

A demanda das unidades de transporte de urgência pelo atendimento de emergência está impactando o orçamento da saúde, a ponto de ser classificada na categoria de epidemia pela Secretaria de Saúde do Estado de Pernambuco.

O orçamento da previdência mostra comprometimento crescente com o aumento dos pedidos de auxílio, na forma da prestação continuada, por jovens mutilados, e de pensão, devido aos óbitos de condutores dos veículos referidos.

Às facilidades de aquisição e de manutenção desses veículos, somam-se a ineficiência do transporte público brasileiro e a deficiência de fiscalização, sobretudo para uma frota que quadruplicou nos últimos dez anos.

Para reduzir os acidentes de trânsito e compensar as deficiências observadas, proponho a matéria ora apresentada, confiante na repercussão positiva da exigência de apresentação do documento de habilitação requerido do comprador pessoa física para a condução do veículo motorizado de duas rodas. Afinal, a posse desse documento implica na formação correta do condutor, quanto ao conhecimento da legislação e à prática da direção defensiva, aspectos fundamentais à segurança do trânsito.

Como partidário da prevalência da função social da propriedade sobre o interesse pessoal, conto com o apoio dos nossos Pares para a aprovação desse projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2012.

Deputado MANDETTA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
**CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS**
.....

Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículo o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:

I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;

II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar

de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

- I - for transferida a propriedade;
- II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
- III - for alterada qualquer característica do veículo;
- IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.917, DE 2012

(Do Sr. Washington Reis)

Dispõe sobre a venda de veículos motorizados de duas rodas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

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 exigências para a venda e revenda dos veículos motorizados de duas rodas.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 122.

.....

Parágrafo único. A emissão da nota fiscal de que trata o inciso I, para veículos motorizados de duas rodas, fica condicionada à apresentação do documento de habilitação na Categoria A do proprietário, se pessoa física.” (NR)

“Art. 123.

.....

§ 3º A transferência de propriedade de que trata o inciso I, para os veículos motorizados de duas rodas, fica condicionada à apresentação do documento de habilitação na Categoria A, do novo proprietário, se pessoa física.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O gosto do brasileiro pelo transporte próprio agora pode ser observado na forma de centenas de motocicletas em circulação por todo território nacional, sobretudo nas cidades.

Cerca de trinta milhões de pessoas ascenderam de classe social, tendo seu poder de compra elevado. Tal contingente motivou os bancos a criarem linhas de financiamento acessíveis à compra dos veículos citados, pelos quais o interessado paga em torno de R\$ 150,00 em até sessenta meses.

Utilizadas como meio de transporte cotidiano ou instrumento de trabalho, as motos dominam o trânsito urbano, além de substituírem os animais nas lides rurais. Em 2011, quase dois milhões de motos foram vendidas, compondo a frota circulante de 18,44 milhões de veículos de duas rodas a motor, segundo dados da ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares.

Seja pela insuficiência de formação, seja pela relação desfavorável com os veículos maiores, seja pela vulnerabilidade do veículo, seja pelo aumento exponencial da frota, os registros de acidentes com motos vêm aumentando significativamente no País, expondo os condutores às fatalidades ou sequelas permanentes.

Dados do Ministério da Saúde revelam o aumento de 27% na ocorrência de acidentes com motos no Brasil. Em 2010, as despesas do Sistema Único de Saúde – SUS – com procedimentos cirúrgicos em acidentados do trânsito alcançaram o montante de R\$ 190 milhões. Porém, incorre sobre o Ministério da Previdência maior impacto orçamentário dos sinistros do trânsito, estimados no geral em R\$ 12,5 bilhões por ano. Abrangendo o pagamento de auxílio doença com média de quatro meses, aposentadoria por invalidez, o direito legal ao recebimento do benefício da prestação continuada de um salário mínimo, para os inválidos com renda familiar *per capita* familiar de um quarto do salário mínimo vigente, além da pensão por morte, o valor assinalado não cobre devidamente a reabilitação social e profissional dos acidentados, na forma garantida em lei.

Visando contribuir para a derrocada de tal descalabro, apresento este projeto de lei, exigindo a apresentação da habilitação na Categoria A do comprador de todo veículo motorizado de duas rodas, seja ele novo ou usado. A posse do documento de habilitação exigido pelo Código de Trânsito Brasileiro pressupõe a formação adequada do condutor, que sem dúvida é um fator positivo na redução dos acidentes de trânsito com motos.

Exposta à apreciação dos Colegas, espero ver a proposta aprovada.

Sala das Sessões, em 23 de maio de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO XI DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículo o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:

I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;

II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.

Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

- I - for transferida a propriedade;
 - II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;
 - III - for alterada qualquer característica do veículo;
 - IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

Art. 124. Para a expedição do novo certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

PROJETO DE LEI N.º 901, DE 2015

(Do Sr. Evandro Rogerio Roman)

Altera os artigos 120 e 130 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o registro obrigatório de motocicletas e motonetas

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta um § 3º aos artigos 120 e 130 da Lei nº 9.504, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o registro obrigatório de motocicletas e motonetas.

Art. 2º Os arts. 120 e 130 da Lei nº 9.504, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 120.....

§ 3º As motocicletas e motonetas zero quilômetro só poderão ser retiradas de seus revendedores após o registro no órgão de trânsito competente.

.....

“Art 130.....

§ 3º As motocicletas e motonetas zero quilômetro só poderão ser retiradas de seus revendedores após o licenciamento no órgão de trânsito competente.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo criar mecanismos que evitem a venda de motocicletas e motonetas sem essas estarem vinculadas formalmente a um condutor/responsável legal. Nesse contexto, é comum, principalmente nos pequenos municípios, as motocicletas e motonetas serem comercializadas e, após sua venda, não ocorrer o devido Registo nem o respectivo Licenciamento. Com isso o Estado não arrecada os tributos, bem como não consegue identificar quem são os responsáveis por esses veículos, muitas vezes utilizados na prática de crimes e infrações gravíssimas de trânsito.

Ao pensar este projeto busquei obrigar que no ato da venda as motocicletas e motonetas já saiam da revendedora emplacadas, independentemente de quem será o condutor, evitando assim que pessoas de má-fé comprem esses veículos com a finalidade de andar na clandestinidade, sem assumir responsabilidades civil, administrativas, penais e tributárias.

São crescentes em todas as regiões do país acidentes envolvendo

motocicletas e motonetas, em decorrência do aumento da frota e das facilidades no financiamento destes veículos. Segundo dados do IPEA, os acidentes de trânsito geram custos de mais de R\$ 1,4 bilhão ao ano, apenas em São Paulo. Com este valor seria possível construir 803 escolas de Ensino Fundamental, 1.600 creches ou 220 conjuntos habitacionais. A frágil fiscalização de trânsito é algo que contribui para o aumento crescente destes dados, agravado pelo fato das motocicletas e motonetas saírem das revendas sem o desejável registro e o emplacamento, dando ao proprietário a liberdade de fornecer o veículo a terceiros sem habilitação e os equipamentos de segurança.

Ressalta-se que os cálculos do IPEA mencionados acima foram feitos com base nos custos Associados às Pessoas (custos pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar, perda de produção, remoção/traslado e previdenciário); custos Associados aos Veículos (custos de danos materiais aos veículos, de perda de carga, remoção/pátio e de reposição); custos institucionais (processos judiciais e custo de atendimento policial); e custos associados à via e ao ambiente do local do acidente (danos à propriedade pública e à propriedade privada).

A partir dos alarmantes dados ora apresentados, conclui-se que os motociclistas são vítimas e causadores de prejuízos ao país. Temos que vincular as motocicletas e motonetas a um proprietário, mesmo que este não seja o condutor, visto que são um meio de transporte e um importante instrumento de trabalho, principalmente nas pequenas cidades, entretanto isso não impede que algumas pessoas as utilizem fora de sua função social.

Desse modo, com o objetivo de evitarmos a clandestinidade no uso das motocicletas e motonetas, aumentando a responsabilidade e a segurança no trânsito, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 25 de março de 2015.

Deputado **EVANDRO ROGÉRIO ROMAN**
PSD/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente

registrarão, veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de qualquer um dos poderes, com indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

PROJETO DE LEI N.º 7.929, DE 2017 (Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação de carteira de motorista para aquisição de motocicleta e participação em curso de direção defensiva.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei Dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação de carteira de motorista para aquisição de motocicleta e participação em curso de direção defensiva.

Art. 2º. Para aquisição de motocicletas será necessário a

apresentação de carteira de motorista e certificado de participação em curso de direção defensiva.

Paragrafo único: O não cumprimento do disposto nesta lei, implica em multa ao vendedor no valor da motocicleta.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após 180 dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As recentes pesquisas do IPEA mostram que os acidentes de trânsito custam mais R\$ 50 bilhões por ano aos cofres públicos e esse número não para de crescer. Todos os dias cerca de 220 pessoas morrem no trânsito brasileiro e 1.217 pessoas são vítimas de invalidez permanente no trânsito no país.

Segundo a CNT, as motocicletas vêm, ao longo do tempo, ocupando as ruas das principais cidades brasileiras. Um meio de transporte rápido, que evita as filas de trânsito, facilita o deslocamento e o estacionamento e é mais fácil de ser adquirido. Entre 1990 e 2011, as vendas no Brasil alcançaram a marca de 2,1 milhões de unidades. No mesmo período, o faturamento do setor ascendeu de US\$ 741 milhões para cerca de US\$ 8,7 bilhões. Mais de 24,3 milhões de motos circulam pelo Brasil, de acordo com dados do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) de 2015, equivalente a 29% de todos os veículos em circulação no país.

Ainda de acordo com a CNT, o aumento da frota e o sucesso comercial trouxeram uma trágica estatística. Somente entre os anos de 2000 e 2012, mais de 220 mil pessoas morreram no Brasil e 1,6 milhão ficaram permanentes inválidas em razão de acidentes de trânsito, segundo levantamento da seguradora Líder, responsável pelo DPVAT (seguro obrigatório). Dados do Ministério da Saúde de 2015 mostram que, em dez anos, o número de mortes provocadas por acidentes de moto aumentou 280%. São 12 mil vítimas por ano. Esse tipo de ocorrência foi responsável por um aumento de 115% no número de internações em hospitais públicos. Por ano, elas custam quase R\$ 30 milhões para o SUS (Sistema Único de Saúde)¹.

Em audiência realizada na Comissão de Viação e Transportes da CAMARA DOS DEPUTADOS², foi constatado que a falta de educação no Trânsito é a maior causa de acidentes envolvendo mortes de motociclistas.

Ademais hoje é possível que uma pessoa sem a devida CNH consiga adquirir a sua motocicleta, pois a compra não vincula a CNH à motocicleta apenas o nome e CPF. Nesse sentido, a proposta que ora apresentamos vai nesta direção onde frisará por uma maior segurança ao tráfego de motocicletas.

Há de se lembrar também, que a formação de condutores é um

¹ <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/acidentes-com-moto-quase-triplicam-em-tres%20anos>

² <http://ultimosegundo.ig.com.br/igvigilante/transito/2016-06-29/maior-causa-de-acidente-com-motos-e-falta-de-educacao-diz-comissao-da-camara.html>

dos maiores problemas na imprudência do motociclista, sabe que são apenas necessários em média nove aulas teóricas e 20 aulas práticas para ter a CNH, onde o Brasil fica entre os piores do mundo na formação de condutores. Diante disso a proposta de curso de direção defensiva complementando o CFC vem para preservar a vida desse motociclista.

Dessa forma, solicito o apoio dos pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala da Comissão, em 27 junho de 2017.

CHRISTIANE YARED
PR-PR

PROJETO DE LEI N.º 8.930, DE 2017

(Do Sr. Capitão Fábio Abreu)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação da Carteira Nacional de Habilitação categoria A, para aquisição de motocicletas, motonetas e ciclomotores novos ou usados.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação da Carteira Nacional de Habilitação, categoria A para aquisição de motocicletas, motonetas e ciclomotores novos ou usados.

Art. 2 A emissão da nota fiscal do revendedor, só poderá ser realizada mediante apresentação da Carteira Nacional de Habilitação, categoria A do promitente comprador.

Art. 3 O Documento Único de Transferência, fará constar que o proprietário possui a Carteira Nacional de Habilitação, categoria A, em caso de transferência entre terceiros, deverá constar também no DUT o CNH do promitente comprador de motocicletas e afins.

Parágrafo único Os revendedores de motocicletas, motonetas e ciclomotores que não cumprirem a presente lei serão penalizado com a multa de 1 (hum) salário mínimo vigente

Art. 4 Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICACAO

Os acidentes envolvendo motos já são a principal causa de ocorrências de trânsito no País, ultrapassando os atropelamentos de pedestres. Atualmente mais da metade das internações pelo Sistema Único de Saúde (SUS) são de motociclistas, que respondem por três quartos das indenizações do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). Hoje mais de 23 milhões de motos circulam pelo Brasil. Elas representam 26% de todos veículos.

O pedestre era historicamente quem mais sofria no trânsito, com a expansão da frota de motos nos últimos dez anos, o motociclista ocupou esse lugar. Há vários fatores que incidem diretamente nesta utilização maior das motos, que é um veículo com um risco maior agregado do que um veículo de quatro rodas.

Lamentavelmente, no Brasil, não se usa um item obrigatório, que é o capacete. Muitas pessoas sequer tem habilitação para andar de moto. Em alguns locais do interior do país, 60% a 70% das pessoas não são habilitadas para dirigir moto e não conhecem minimamente a legislação de trânsito.

De acordo com estatística do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o país tinha uma frota de 23 milhões de motocicletas em 2014, o que correspondia a 27% da frota nacional. Apesar das motos representarem pouco mais de um quarto da frota, o seguro DPVAT pagou, em 2014, 580 mil indenizações, o que correspondeu a 76% do total. Deste, 4% foram por morte (22.616 casos), 82% por invalidez (474.346 casos) e 14% por despesas médicas (83.101 casos).

Pelos fatos expostos, solicito dos nobres pares o apoio e a aprovação desse projeto de lei.

Sala das sessões em 24 de outubro de 2017

Deputado CAPITAO FABIO ABREU
PTB - PI

PROJETO DE LEI N.º 4.062, DE 2019

(Do Sr. Gelson Azevedo)

Proíbe que a aquisição de veículo automotor seja condicionada à apresentação, pelo consumidor, da sua Carteira Nacional de Habilitação

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2152/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei proíbe que a aquisição de veículo automotor seja condicionada à apresentação, pelo consumidor, da sua Carteira Nacional de

Habilitação.

Art. 2º É vedada a exigência da apresentação, pelo consumidor, de Carteira Nacional de Habilitação, como condição para aquisição de veículo automotor, ainda que seja mediante contrato de financiamento.

Art. 3º O descumprimento desta lei sujeita os infratores às sanções previstas na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, sem prejuízo de outras aplicáveis de acordo com a legislação em vigor.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro, em seus arts. 120 a 135, elenca expressamente as exigências necessárias para o registro, licenciamento e respectivo emplacamento de veículo automotor, inclusive nos casos de transferência de propriedade. Dentre os requisitos legais, não foi incluída a apresentação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH pelo adquirente do bem.

Assim, a legislação não exige que o proprietário de veículo automotor seja, necessariamente, habilitado para dirigir. No entanto, vários consumidores, ao buscarem financiamento para aquisição de um veículo, têm se deparado com a negativa de algumas instituições financeiras, sob a justificativa de que é necessária a apresentação da CNH para tal fim.

Tal exigência é carente de amparo legal e viola o direito do consumidor, tendo em vista que nada obsta que uma pessoa adquira um veículo em seu nome, para que alguém habilitado possa conduzi-lo. A CNH habilita o seu titular à direção veicular, não à aquisição da propriedade de veículo.

Com vistas a evitar essa prática e resguardar os direitos desse público consumidor, é que apresentamos a presente iniciativa, que busca proibir a exigência da apresentação de Carteira Nacional de Habilitação como condição para aquisição, inclusive financiada, de veículo automotor.

Certos de que a proposta amplia a proteção do consumidor, contamos com o apoio dos nobres Pares para o seu aperfeiçoamento e aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2019.

Deputado GELSON AZEVEDO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_7696
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL 2152-C/2007

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

.....

.....

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em pauta dispõe que a venda e a transferência de propriedade de motocicletas só poderão ser realizadas para condutores habilitados na categoria A.

Acredita a autora do projeto que essa medida dificultará a condução de motocicletas por pessoas não habilitadas, o que contribuirá para a redução de acidentes de trânsito que vitimam tantos motociclistas no País.

Esta proposição foi apreciada na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária **rejeitando**, unanimemente este Projeto, nos termos do Parecer do Relator.

Na Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada, aprovou unanimemente o Projeto, **com substitutivo**, nos termos do parecer do Relator.

Nesta Comissão, compete analisar os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto e do Substitutivo em epígrafe e seus apensos.

As proposições estão sujeitas à apreciação do Plenário desta Comissão.

I.I – PROJETOS DE LEI APENSADOS:

Após o recebimento deste projeto na presente Comissão, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados determinou o apensamento dos Projetos de Lei nºs 2.742/2011, 3.128/2012, 3.917/2012, 901/2015, 7.929/2017, 8930/2017 e 4.062/2019 a esta Proposição. Assim vejamos:

- a) Os Projetos de Leis nºs **2.742/2011, 3.128/2012, 3.917/2012, 8.930/2017** retratam o mesmo teor do Projeto principal, nº 2.152/2017, pretendendo dispor que a venda e a transferência de propriedade de motocicletas só poderão ser realizadas para condutores habilitados na categoria A, com ou sem o acúmulo de multas aos que descumprirem tal determinação.
- b) O Projeto de Lei nº **7.929/2017** dispõe sobre a obrigatoriedade da apresentação de carteira de motorista para aquisição de motocicleta e certificado de participação em curso de direção defensiva.
- c) O Projeto de Lei nº **4.062/2019** proíbe que a aquisição de veículo automotor seja condicionada à apresentação, pelo consumidor, da sua Carteira Nacional de Habilitação e veda a exigência da apresentação, pelo consumidor, de Carteira Nacional de Habilitação, como condição para aquisição de veículo automotor, ainda que seja mediante contrato de financiamento.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa de todas as proposições, na forma do art. 32, inc. IV, alínea “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Em que pese à boa intenção dos autores, o Projeto principal nº 2.152/2007 e os apensos 2.742/2011, 3.128/2012, 3.917/2012, 901/2015, 7.929/2017, 8930/2017 são inconstitucionais e estão em desconformidade com as normas do ordenamento jurídico pátrio, conforme veremos.

As iniciativas das proposições em epígrafe são válidas, pois cabe à União editar, no âmbito da competência concorrente, normas gerais acerca da **produção e consumo** (CF: art. 24, V) e no âmbito da competência privativa, normas gerais acerca do **trânsito e transporte** (CF, Art. 22, XI)

Ultrapassada a questão da constitucionalidade formal, no que toca à constitucionalidade material e à juridicidade, vemos que a proposição principal, o substitutivo e os apensos supramencionados (itens “a” e “b”), ferem os princípios constitucionais da razoabilidade/proportionalidade, ao impor uma obrigação descabida, que é a apresentação de um documento de habilitação de **condução**, categoria “A”, em nome do comprador, para efetuar a compra ou emissão da nota fiscal de uma motocicleta, prevendo ainda uma sanção para aqueles que descumpram tal determinação.

Tais exigências não são razoáveis. Conforme meu nobre colega, Deputado Gilson Marques dispôs em um de seus brilhantes relatórios: “o princípio constitucional da razoabilidade é uma diretriz de senso comum, ou mais exatamente, de bom-senso, aplicada ao Direito.”

Esse bom-senso jurídico se faz necessário à medida que as exigências formais que decorrem do princípio da legalidade tendem a reforçar mais o texto das normas, a palavra da lei, que o seu espírito. Enuncia-se com este princípio que a Administração, ao atuar no exercício de discreção, terá de obedecer a critérios aceitáveis do ponto de vista racional, em sintonia com o senso normal de pessoas equilibradas.

Esse importante princípio consiste em indicar uma linha de conduta ao Poder Público a fim de garantir que este aja com bom senso, estabelecendo limites em sua ação discricionária.

Entende-se que o cidadão deve gozar de liberdade plena para escolher a forma que entender necessária para adquirir o seu bem e, caso mesmo que não possua habilitação e deseje comprar uma motocicleta para andar sem habilitação, arcará com as consequências cabíveis do Código de Trânsito Brasileiro. Estamos falando em auto responsabilização do indivíduo. Ainda assim, existem outras possibilidades na hora de efetuar a compra de uma motocicleta, como comprar de presente para outrem, que seja habilitado.

Outro princípio que se aplica a análise em questão é o princípio da proibição do excesso, segundo o qual, na consecução de um fim, deve-se utilizar o meio estritamente adequado, evitando-se todo excesso.

O princípio da proibição do excesso ou da proporcionalidade clássica é considerado por muitos o mais importante princípio do Direito Constitucional gerado pelas perspectivas pós-positivistas do direito e o centro da dogmática dos direitos fundamentais.

Vale ressaltar a lição do professor Régis Fernandes de Oliveira. “O Estado explicita seu poder por meio de seus diversos órgãos e pessoas jurídicas por ele instituídas. O Judiciário, o Legislativo e o Executivo ditam provimentos que invadem esferas jurídicas individuais. Poder é isso. É a possibilidade jurídica que alguém tem de invadir a esfera jurídica de alguém.” (OLIVEIRA, Régis Fernandes de. “Indagação sobre os Limites da Ação do Estado”, São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2015, pág. 183)

Vivemos numa época, sobretudo no Brasil, que tende a atribuir ao Estado uma espécie de poder divino, como se certos problemas não pudessem ser mais bem equacionados nas esferas da família e da sociedade.

A atuação estatal termina por destituir o cidadão de sua capacidade de iniciativa, como se ele fosse um menor, incapaz de se guiar por si mesmos. O Estado cria obstáculos ao desenvolvimento da individualidade.

Não é função do Estado interferir nas escolhas das pessoas; esses domínios são os da consciência, que devem permanecer ao abrigo de toda e qualquer ingerência estatal que prejudica o desenvolvimento da subjetividade humana.

Por fim, e não menos importante, é o direito fundamental e inviolável da vida privada, previsto no inciso X, do art. 5º da Constituição Federal.

José Afonso da Silva leciona que, “a Constituição deu destaque ao conceito de vida privada, para que seja mais abrangente, **como conjunto de modo de ser e viver, como direito de o indivíduo viver sua própria vida, segundo suas escolhas**”. (SILVA, José Afonso da. “Comentário Contextual à Constituição”, 9ª edição, São Paulo: Malheiros editores, 2014, pág. 103)

Entretanto, quanto ao Projeto de Lei apensado, nº 4.062/2019, a

proposição obedece aos requisitos constitucionais formais para a espécie normativa e não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna.

No que tange à juridicidade, o projeto ora examinado está em conformidade com o ordenamento jurídico vigente, nada impedindo sua aprovação quanto a este critério.

Finalmente, sem objeções quanto à técnica legislativa e à redação do projeto de lei principal e de todos os apensados, bem como o Substitutivo da CVT.

Haja vista o que se acaba de expor, o parecer é pela **inconstitucionalidade, injuridicidade e prejudicada a análise de técnica legislativa dos PLs nº 2.152/2007, 2.742/2011, 3.128/2012, 3.917/2012, 901/2015, 7.929/2017, 8930/2017 e do Substitutivo apresentado na CVT e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.062, de 2019**

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2019.

Deputado Felipe Francischini
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.062/2019, apensado; e pela inconstitucionalidade e injuridicidade do Projeto de Lei nº 2.152/2007, do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, e dos Projetos de Lei nºs 2.742/2011, 3.128/2012, 3.917/2012, 901/2015, 7.929/2017 e 8.930/2017, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Francischini.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Felipe Francischini - Presidente, Bia Kicis, Lafayette de Andrade e Caroline de Toni - Vice-Presidentes, Aguinaldo Ribeiro, Alceu Moreira, Alencar Santana Braga, Alexandre Leite, Beto Rosado, Clarissa Garotinho, Daniel Freitas, Darcy de Matos, Delegado Éder Mauro, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Enrico Misasi, Fábio Trad, Geninho Zuliani, Gilson Marques, Herculano Passos, Hiran Gonçalves, João Roma, José Guimarães, Léo Moraes, Luizão Goulart, Marcelo Ramos, Márcio Biolchi, Margarete Coelho, Nicoletti, Patrus Ananias, Paulo Azi, Paulo

Eduardo Martins, Paulo Pereira da Silva, Paulo Teixeira, Pompeo de Mattos, Renildo Calheiros, Rubens Bueno, Samuel Moreira, Sergio Toledo, Sergio Vidigal, Shéridan, Tadeu Alencar, Wilson Santiago, Alex Manente, Aliel Machado, Angela Amin, Capitão Wagner, Cássio Andrade, Chris Tonietto, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Delegado Waldir, Francisco Jr., Giovani Cherini, Kim Kataguiri, Lucas Redecker, Lucas Vergilio, Marcelo Freixo, Pedro Lupion, Reginaldo Lopes, Roman, Sanderson e Subtenente Gonzaga.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2019.

Deputada BIA KICIS
1^a Vice-Presidente

FIM DO DOCUMENTO