

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.367, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S - Simplificada.

Autor: Deputado WALTER ALVES

Relator: Deputado BOSCO COSTA

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão para análise de mérito da matéria o projeto de lei nº 6.367, de 2019, de autoria do Deputado WALTER ALVES, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S – Simplificada”.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). O projeto está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões e segue em regime de tramitação ordinária.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei nº 6.367, de 2019, de autoria do Deputado WALTER ALVES, “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a categoria de habilitação S – Simplificada”. Tal categoria destina-se à condução de veículo motorizado de duas ou três rodas de baixa potência, restrita a municípios com população inferior a cem mil habitantes, desde que

Assinado eletronicamente pelo(a) Deputado(a) Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>



não integrante de Região Metropolitana ou Região Integrada de Desenvolvimento Econômico.

A proposição traz ainda processo simplificado para a obtenção da CNH nessa categoria, dispensando-se aulas e exames referentes à legislação de trânsito e primeiros socorros. Ficariam mantidos os exames de aptidão física e mental e de direção veicular assim como a obrigatoriedade de exame específico acerca da sinalização de trânsito, que poderia ser oral.

O último objetivo da proposição é permitir a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET – para custeio das habilitações da categoria em questão.

Vê-se que a iniciativa procura trazer modificações na legislação de trânsito com o objetivo de a habilitação para uso de motocicletas em cidades pequenas. Em tese, esses municípios de menor porte são locais onde a violência no trânsito não é igual à das grandes cidades, ainda que a proposição tenha imposto limitação territorial à categoria S, não se pode aceitar que haja violência no trânsito em qualquer lugar, independente de quantidade de habitantes ou de território.

Por outro lado, o tempo e o custo dispendido para completar o processo de habilitação tradicional são altos. A proposta procura mitigar esse problema e tornar o direito de dirigir mais acessível ao dispensar cursos preparatórios e exame escrito.

É notório que a dificuldade imposta nas provas de legislação pode excluir muitos candidatos que possuem baixa capacidade de compreensão da linguagem escrita. Não obstante a importância da leitura para a adequada compreensão das placas de indicação e de advertência.

Entretanto, ainda que esses aspectos sejam meritórios, e o autor, em sua iniciativa, procurou apresentar soluções e sanar alguns aspectos necessários a facilitar a obtenção da CNH, criando a categoria S, não podemos abandonar um de nossos principais papéis nesta Comissão: o combate à violência no

Trânsito e a preservação da vida.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>

Assim sendo, por entender que o tema, antes de tudo, é controverso, a partir de requerimento de minha autoria, com o objetivo de subsidiar a elaboração de



É essencial que os motoristas sejam bem capacitados e treinados para serem condutores responsáveis com a segurança no trânsito, notadamente **porque 90% dos acidentes de trânsito são causados por falhas humanas**. É certo que um bom treinamento para motoristas garante menor incidência de acidentes, sendo indubitável que os cursos de capacitação ou aperfeiçoamento são essenciais para um trânsito mais seguro.

Dessa forma, é indiscutível que, para se garantir um trânsito mais seguro, é necessário que o motorista tenha uma formação adequada, que é justamente o escopo das aulas destinadas à obtenção da CNH.

(...)

na forma como buscam ampliar o acesso dos candidatos de baixa renda à obtenção da CNH, através da dispensa ou facultatividade (com mesmo efeito prático da dispensa) de curso preparatório e exame, eis que, dessa maneira, compromete-se, diretamente, a segurança no trânsito, que é primordial e que não pode ser relativizada.

A busca pela isonomia e inclusão de pessoas de baixa renda no processo de obtenção da CNH tem que se dar de outra forma, com políticas públicas que viabilizem que os candidatos, comprovadamente sem condições financeiras, possam ter custeados os cursos essenciais à obtenção da CNH e cruciais à segurança no trânsito.

Tecendo uma comparação, apenas para um bom entendimento sobre o que ora se analisa, questiona-se: É correto se simplificar requisitos para alguém se tornar um profissional de saúde, pelo fato de o indivíduo não ter condições financeiras de custear todos os cursos e exames necessários? Poderia se comprometer a vida das pessoas dessa forma? Obviamente que não, sendo certo que a inserção desses cidadãos nos cursos necessários se dá com o incentivo de políticas de financiamento estudantil e não com a relativização dos requisitos exigidos para a formação desses profissionais.

A comparação acima, em que pese aparentar exagerada, é imperativa, quando se observa que o indivíduo despreparado (sem a formação necessária) que conduz uma motocicleta que pode atingir grandes velocidades, pode representar um risco para a vida de todos!

Este Departamento não ignora a realidade da maioria dos brasileiros que, muitas vezes, não possuem condições de arcar com os custos necessários à consecução da CNH, **mas a resolução do problema não se dá com a flexibilização das normas que impactam na segurança no trânsito, como almejam ambas as proposições, mas sim, com o incentivo e ampliação de políticas públicas de oferta gratuita para os cursos necessários à obtenção da CNH.**



(...)

A formação dos condutores de motocicletas deve ser uniforme (para todo país) e não relativizada ou flexibilizada, sobretudo se considerando a letalidade e graves consequências dos acidentes envolvendo motociclistas.

Isto, porque atualmente, ninguém morre mais no trânsito que os motociclistas. Além da alta letalidade, os acidentes de moto, geralmente, levam a ferimentos muito mais graves do que aqueles envolvendo outros veículos motorizados. Para cada óbito, os acidentes deixam entre 20 e 25 feridos, mais de 200 mil pessoas por ano, estimativa feita a partir de dados do Sistema Único de Saúde (SUS). Os acidentes de trânsito são hoje, uma das maiores causas de mortes entre jovens na faixa etária de 18 e 24 anos, nos anos de 2018 a 2020, dados do RENAEST.

Impende sobrelevar, ademais, que o comportamento dos jovens - que provavelmente serão aqueles que mais buscarão pela carteira na categoria S - é caracterizado pelo desejo de testar seus limites, inovar e ousar. O que é extremamente positivo para quase todas as áreas da vida, mas que pode leva-los a uma dura realidade, a de serem transformados em personagens, em números, dado à cruel realidade dos acidentes com veículos automotores, mormente com motocicletas, já que os motociclistas estão mais vulneráveis aos acidentes no trânsito.

*Nesse contexto, exigir, como **obrigatoriedade**, aulas de formação para esse público é extremamente relevante e necessário, visando a sensibilização e conscientização de que dirigir é um ato de responsabilidade, mostrando ainda, aos resistentes ao cumprimento de regras de trânsito e de boa convivência as consequências de suas atitudes, envolvendo-o no contexto social. A vivência com impactos sociais causados pelas sequelas graves e permanentes de acidentes de trânsito levarão esses jovens à reflexão.*

Há de se consignar que a Lei nº 13.614/2018 criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), acrescentando o artigo 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e propôs um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). O Plano, elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, traz as diretrizes para que o país reduza em, no mínimo, metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes.

Dessa forma, todas as condições essenciais para um trânsito mais seguro no país devem ser perseguidas, para que sejam adotadas ações que sempre aprimorem a segurança do trânsito. O Projeto de Lei em análise é contrário ao que se busca com o PNATRANS, podendo, se aprovado, colocar em risco a vida dos cidadãos. "



Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do projeto de lei nº 6.367, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado BOSCO COSTA
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214647975300>

