

**PROJETO DE LEI N.º 10.322-A, DE 2018**  
**(Do Sr. Junji Abe)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de triciclos e quadriciclos especiais para pessoas com deficiência, bem como sobre a habilitação de condutores de veículos adaptados; tendo parecer da Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. SUBTENENTE GONZAGA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO DO PARECER DA**  
**COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

**I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em referência aborda duas questões voltadas para pessoas com deficiência. A primeira prevê que a circulação de triciclos e quadriciclos especiais se dará conforme as regras já previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para motocicletas, motonetas e ciclomotores e, ainda, que o condutor de triciclos e quadriciclos especiais deve ser habilitado na categoria A. A segunda questão impõe aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a obrigatoriedade de ministrar aulas práticas de direção para candidatos com deficiência em veículos adaptados.

Segundo o autor, a medida visa a preencher lacunas observadas no CTB e, assim, atender a demanda de expressiva parcela da população brasileira – as pessoas com deficiência –, no que tange à utilização de triciclos e quadriciclos especiais, bem como à disponibilização de veículos adaptados para a realização de aulas práticas de direção.

Nos termos do inciso XXIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência manifestar-se sobre o mérito da proposição, que está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Na sequência, a Comissão de Viação e Transportes também se pronunciará quanto ao mérito e, por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Findo o prazo regimental, nesta Comissão não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

**II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei em questão, de autoria do ilustre Deputado Junji Abe, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispor sobre dois pontos relevantes para as pessoas com deficiência: a

utilização de triciclos e quadriciclos especiais (regras de circulação e categoria de habilitação de condutor) e a disponibilização de veículos adaptados para a realização de aulas práticas e exames de direção para obtenção do documento de habilitação. Tratemos, pois, de cada aspecto separadamente, sempre com o olhar voltado para a defesa dos direitos das pessoas com deficiência.

Em primeiro lugar, no que tange à questão dos triciclos e quadriciclos especiais (art. 2º do PL), há que se considerar a terminologia utilizada pelo autor da proposição. O termo “especial” não nos parece apropriado, posto que deixa margem a diferentes interpretações, como de fato já ocorreu.

Essa dúvida surgiu na ocasião em que matéria idêntica foi apreciada nesta Casa, objeto do PL nº 3.709, de 2012, de autoria do próprio Deputado Junji Abe. O então relator na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), Deputado Hugo Leal, entendeu que o autor se referia a um tipo de cadeira de rodas motorizadas – é importante ressaltar que esse é exatamente o primeiro resultado decorrente da busca na internet pelos termos “triciclo especial deficiente”. A partir desse entendimento, o relator argumentou que tais veículos, ao invés de conferir direitos às pessoas com deficiência, as colocaria em risco caso dividissem as vias com automóveis, ônibus ou caminhões e, por esse motivo, apresentou voto pela injuridicidade, em face da falta de razoabilidade da proposta.

Com base em entendimento diverso, o Deputado Onofre Santo Agostini apresentou voto em separado, defendendo que a proposta do autor não se referia a cadeiras de rodas motorizadas, mas a triciclos e quadriciclos de circulação urbana, adaptados às necessidades dos condutores com deficiências. Segundo ele, o próprio CTB já elenca esses veículos no art. 96, mas é omissivo ao não permitir que possam ser utilizados por pessoas com deficiência.

Apresentados os dois lados da moeda, posicionamo-nos.

Concordamos que os referidos triciclos e quadriciclos “especiais” a que se refere o Deputado Hugo Leal não podem, de maneira alguma, compartilhar o mesmo espaço físico que outros veículos motorizados como automóveis e veículos de grande porte, e nem mesmo com motocicletas, motonetas ou ciclomotores. Trata-se de meios de locomoção com características completamente diferentes, principalmente com relação a velocidade que desenvolvem. Esses triciclos e quadriciclos realmente se assemelham mais a cadeiras de rodas motorizadas e, portanto, devem se equiparar a pedestres no que tange às regras de circulação, a fim de garantir a segurança de todos os usuários das vias, em particular das pessoas com deficiência.

Por outro lado, concordamos com o Deputado Onofre Santo Agostini que a ideia do autor é mais ampla e alcança os triciclos e quadriciclos adaptados. Ou seja, entendemos que a proposta em questão se refere aos veículos com características semelhantes a motocicletas, motonetas e ciclomotores, porém dotados de dispositivos que permitam ser conduzidos por pessoas com deficiência.

No entanto, tais veículos adaptados, ao contrário do que alega o autor, já estão previstos na legislação de trânsito. Apesar de não estar explícito no texto, o art. 106 do CTB já admite modificações em veículo automotor:

*Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.*

Convém destacar que é obrigatória a apresentação do certificado de segurança expedido pelo Inmetro. Ou seja, independentemente do tipo de modificação ou adaptação promovida no veículo, por qualquer motivo que seja inclusive para permitir que seja conduzido por pessoa com deficiência, deve-se comprovar que os requisitos e condições de segurança estabelecidos pelo CTB e pelo Contran são atendidos.

Isso posto, entendemos inapropriada a utilização do termo “especial” para esses veículos e julgamos inócua a medida, no tocante à circulação de triciclos e quadriciclos adaptados. Nada obstante, somos favoráveis a melhorar a redação do art. 106, a fim de explicitar a permissão de adaptações em veículos para pessoas com deficiência, por meio de texto substitutivo que apresentamos em anexo.

Passemos, agora, à questão da categoria em que o condutor de triciclos ou quadriciclos, adaptados ou não, deve ser habilitado (art. 3º do PL). Com relação a esse ponto, concordamos com o autor que esses veículos sejam enquadrados na categoria A. Aliás, convém destacar que o CTB já enquadra os veículos motorizados de três rodas nessa categoria, restando apenas incluir os quadríciclos. No entanto, divergimos do autor em dois pontos: (i) ratificamos que o termo “especial” utilizado é inapropriado, pelos motivos já expostos; (ii) entendemos que o ajuste no texto deve ocorrer por meio de alteração da redação do inciso I do art. 143 e não na forma de acréscimo de § 4º a esse mesmo artigo. Assim, também contemplamos esses ajustes no substitutivo em anexo, aproveitando para incluir no Anexo I do CTB as definições de triciclo e quadriciclo, inexistentes no texto atual.

Por fim, tratemos da questão dos veículos adaptados para a realização de aulas e exames de direção, por candidatos com deficiência (art. 4º do PL). Evidentemente, a proposta é legítima e oportuna. Trata-se de retirar mais uma das inúmeras barreiras a que as pessoas com deficiência enfrentam diariamente na luta pela inclusão plena na sociedade. Para muitos brasileiros nessa situação, os obstáculos para se obter o documento de habilitação são intransponíveis e faz-se indispensável a atuação do Estado no sentido de assegurar-lhes esse direito.

A oferta de cursos de direção veicular para pessoas com deficiência junto às autoescolas é bastante reduzida. Nem toda cidade brasileira conta com esse serviço. Ademais, os preços cobrados por essas instituições são superiores àqueles cobrados de pessoas sem deficiência, uma vez que os custos com adaptações dos veículos a serem utilizados nas aulas são repassados ao aluno.

Desse modo, a ideia proposta, com a qual concordamos, é a de assegurar a toda pessoa com deficiência o direito de realizar o curso prático de direção veicular e, posteriormente, prestar o respectivo exame nas mesmas condições oferecidas a candidato sem deficiência. Contudo, entendemos que o meio proposto pelo autor não é o mais adequado.

Apesar da competência conferida pelo inciso II do art. 22 do CTB aos órgãos ou entidades executivos de trânsito para realizar o processo de formação de condutores, as aulas práticas de direção são ministradas por entidades públicas ou privadas – denominadas centros de formação de condutores (CFC) ou, simplesmente, autoescolas. A principal razão para tal delegação decorre da impossibilidade de o Estado prestar esse serviço com a devida capilaridade, em cada canto do País. Daí impor que os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ministrem tais aulas, ainda mais disponibilizando veículos adaptados, parece-nos descabido e impraticável.

Indagar-se-ia, então, se seria razoável imputar essa obrigação às autoescolas. Certamente que sim, afinal de contas, essas instituições já possuem estrutura para ministrar as aulas a candidatos sem deficiência e, portanto, adaptar veículos para pessoas com deficiência parece-nos bastante factível.

Ao contrário do que se imagina, estudos revelam que pequenas adaptações no veículo já seriam suficientes para permitir que 97% das pessoas com deficiência motora sejam capazes de dirigir. Um único veículo dotado de transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador atenderia a quase toda a demanda. Assim, propomos no substitutivo em anexo que as autoescolas com frota maior que dez veículos disponibilizem ao menos um veículo com a referida adaptação.

Contrariando mais uma vez a ideia que se tem a respeito do custo para se adaptar um veículo, os valores não são nada exorbitantes: algo em torno de R\$ 5 mil, considerando os modelos de veículos mais usados pelas autoescolas. Mesmo assim, com o propósito de diminuir esses custos, também propomos no substitutivo em anexo a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição, por parte das autoescolas, de veículos a serem adaptados para pessoas com deficiência, bem como na aquisição das peças e dispositivos necessários para a adaptação desses veículos.

Por outro lado, em nome da racionalidade do processo legislativo, se faz necessário alterar, também, o inciso II do art. 143 do CTB, além do inciso I deste mesmo dispositivo, para permitir que os condutores habilitados na Categoria B, possam conduzir triciclo (veículos de três rodas) e quadriculos sem a necessidade de se habilitarem, também, na categoria A.

É importante ressaltar, que ao se estender este direito aos habilitados na categoria B, não se retira ou suprime o direito daqueles que já possuem habilitação na categoria A, ou que preferem se habilitarem nesta categoria, que abrange, com exclusividade, a permissão para conduzir veículos de duas rodas (motos), mas, sim, para reconhecer que os motoristas, com deficiência ou não, habilitados na categoria B, possam conduzir triciclo e quadriculo uma vez que possuem conhecimento técnico para conduzirem estes veículos em total segurança.

Ante todo o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 10.322, de 2018, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2018.

Deputado SUBTENENTE GONZAGA

Relator

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 10.322, DE 2018**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para dispor sobre a adaptação de veículos automotores para pessoas com deficiência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a adaptação de veículos automotores para pessoas com deficiência, sobre quadriciclos e sobre aulas práticas de direção para

candidatos com deficiência, e a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para dispor sobre a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI – na aquisição de veículos automotores a serem adaptados para pessoas com deficiência, bem como na aquisição das peças e dispositivos necessários para a adaptação desses veículos.

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

I – Nova redação para o *caput* do art. 106:

“Art. 106. No caso de fabricação artesanal, de modificação de veículo, de adaptação de veículo para condutor com deficiência ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.” (NR)

II – Nova redação para os incisos I e II do art. 143:

“Art. 143. ....  
.....

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

II – Categoria B – condutor de veículo motorizado, inclusive de três rodas, com ou sem carro lateral, e quadriciclo, cujo peso bruto total não exceda a três mil quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

.....” (NR)

III – Acréscimo de parágrafo único ao art. 156:

“Art. 156. ....

Parágrafo único. As autoescolas com frota igual ou superior a dez veículos deverão disponibilizar ao menos um veículo adaptado para condutor com deficiência, dotado de, pelo menos, transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.” (NR)

IV – Inclusão das definições de quadriciclo e triciclo no Anexo I:

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

QUADRICICLO – veículo automotor de quatro rodas, dirigido por condutor em posição montada.

.....

TRICICLO – veículo automotor de três rodas, dirigido por condutor em posição sentada ou montada.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.989, de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo do inciso VI e do § 7º ao art. 1º:

“Art. 1º .....

.....

VI – centros de formação de condutores, devidamente credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, desde que destinem o veículo adquirido para ser adaptado para pessoa com deficiência;

.....

§ 7º O veículo a que se refere o inciso VI deve ser dotado de, pelo menos, transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.” (NR)

II – nova redação para o art. 5º:

“Art. 5º O imposto incidirá normalmente sobre quaisquer acessórios opcionais que não sejam equipamentos originais do veículo adquirido, salvo aqueles opcionais destinados a adaptações para pessoas com deficiência.” (NR)

Art. 4º A diminuição de receitas prevista nesta Lei será compensada pela margem de expansão das despesas de caráter continuado explicitada na lei de diretrizes orçamentárias que servir de base à elaboração do projeto de lei orçamentária para o exercício seguinte ao de sua promulgação.

Parágrafo Único. O disposto nesta Lei produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente àquele em que forem implementados o que dispõem os incisos I e II do art. 3º.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2018.

Deputado SUBTENENTE GONZAGA

Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo o Projeto de Lei nº 10.322/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Subtenente Gonzaga.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mara Gabrielli - Presidente, Diego Garcia - Vice-Presidente, Professora Dorinha Seabra Rezende, Rejane Dias, Subtenente Gonzaga, Zenaide Maia, Cabo Sabino, Carlos Henrique Gaguim, Carmen Zanotto, Erika Kokay, Fábio Trad e Luiz Couto.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2018.

**Deputada MARA GABRILLI**

**Presidente**

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CPD AO PROJETO DE LEI Nº 10.322, DE 2018**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para dispor sobre a adaptação de veículos automotores para pessoas com deficiência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a adaptação de veículos automotores para pessoas com deficiência, sobre quadriciclos e sobre aulas práticas de direção para candidatos com deficiência, e a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para dispor sobre a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI – na aquisição de veículos automotores a serem adaptados para pessoas com deficiência, bem como na aquisição das peças e dispositivos necessários para a adaptação desses veículos.

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

I – Nova redação para o *caput* do art. 106:

“Art. 106. No caso de fabricação artesanal, de modificação de veículo, de adaptação de veículo para condutor com deficiência ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.” (NR)

II – Nova redação para os incisos I e II do art. 143:

“Art. 143. ....

.....

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

II – Categoria B – condutor de veículo motorizado, inclusive de três rodas, com ou sem carro lateral, e quadriciclo, cujo peso bruto total não exceda a três mil quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

.....” (NR)

III – Acréscimo de parágrafo único ao art. 156:

“Art. 156. ....

Parágrafo único. As autoescolas com frota igual ou superior a dez veículos deverão disponibilizar ao menos um veículo adaptado para condutor com deficiência, dotado de, pelo menos, transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.” (NR)

IV – Inclusão das definições de quadriciclo e triciclo no Anexo I:

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

QUADRICICLO – veículo automotor de quatro rodas, dirigido por condutor em posição montada.

.....

TRICICLO – veículo automotor de três rodas, dirigido por condutor em posição sentada ou montada.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.989, de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo do inciso VI e do § 7º ao art. 1º:

“Art. 1º .....

.....

VI – centros de formação de condutores, devidamente credenciados pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, desde que destinem o veículo adquirido para ser adaptado para pessoa com deficiência;

.....

§ 7º O veículo a que se refere o inciso VI deve ser dotado de, pelo menos, transmissão automática, direção servo-assistida, comandos manuais de acelerador e freio e inversão do pedal de acelerador.” (NR)

II – nova redação para o art. 5º:

“Art. 5º O imposto incidirá normalmente sobre quaisquer acessórios opcionais que não sejam equipamentos originais do veículo adquirido, salvo aqueles opcionais destinados a adaptações para pessoas com deficiência.” (NR)

Art. 4º A diminuição de receitas prevista nesta Lei será compensada pela margem de expansão das despesas de caráter continuado explicitada na lei de diretrizes orçamentárias que servir de base à elaboração do projeto de lei orçamentária para o exercício seguinte ao de sua promulgação.

Parágrafo Único. O disposto nesta Lei produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente àquele em que forem implementados o que dispõem os incisos I e II do art. 3º.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2018.

**Deputada MARA GABRILLI**

***Presidente***