



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 67-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e modifica os arts. 143 e 156 da mesma norma legal, para dispor sobre a circulação de triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência, bem como sobre a habilitação de condutores de veículos adaptados.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 67-A:

“Art. 67-A. Aplicam-se aos triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência, no que couber, as regras de circulação deste capítulo, em especial aquelas constantes do art. 54, incisos I e II, e do art. 57. (NR)

Art. 3º O art. 143 da lei 9.503/1997 passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

Art. 143.....

§ 4º A condução de triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência exige habilitação na categoria A. (NR)

Art. 4º O art. 156 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 156.....

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por meio de suas circunscrições regionais, deverão ministrar aulas práticas de direção para formação de condutores de veículos adaptados para pessoas com deficiência, nos termos da competência que lhes é atribuída pelo inciso II do art. 22. (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A integração social das pessoas com deficiência deve ser um alvo de toda a sociedade brasileira e, particularmente, do Poder Público. Nesse contexto, facilitar o acesso à educação, ao emprego, ao lazer e aos meios de transporte tem sido diretriz para todas as ações de governo. Cada vez mais, as leis e os programas de governo têm-se mostrado atentos para as necessidades desse segmento da população.

No caso do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o texto da norma legal não traz dispositivos específicos para pessoas com deficiência no que concerne à formação de condutores. Salvo engano, há apenas a previsão de que os exames de aptidão física e mental poderão ter seu prazo de renovação reduzido, por proposta do perito examinador, sempre que houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo. No mais, as disposições relativas à habilitação são as mesmas para qualquer candidato, ficando a definição de particularidades para as normas infralegais.

No que se refere ao processo de formação de condutores, a Resolução CONTRAN nº 168/2004 traz a seguinte disposição:

Art. 21. O Exame de Direção Veicular para candidato portador de deficiência física será considerado prova especializada e deverá ser avaliado por uma comissão especial, integrada por, no mínimo um examinador de trânsito, um médico perito examinador e um membro indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRADIFE, conforme dispõe o inciso VI do art. 14 do CTB.

Parágrafo único. O veículo destinado à instrução e ao exame de candidato portador de deficiência física deverá estar perfeitamente adaptado segundo a indicação da Junta Médica Examinadora podendo ser feito, inclusive, em veículo disponibilizado pelo candidato.

Embora o texto vigente consiga abranger a maioria dos casos, observamos algumas lacunas que devem ser preenchidas para que as pessoas com deficiência sejam melhor atendidas. É o caso, por exemplo, da ministração de aulas práticas de formação de condutores de veículos adaptados para pessoas com

deficiência. Atualmente, apenas alguns órgãos estaduais possuem curso de formação de condutores específico para essa clientela. Como é o caso do Departamento de Trânsito do Mato Grosso do Sul. Em outros Estados, a pessoa com deficiência precisa recorrer a centros privados de formação de condutores, os quais, pelas particularidades do processo, cobram preços proibitivos.

Outra lacuna importante diz respeito aos veículos que podem ser utilizados pelas pessoas com deficiência. Além dos automóveis adaptados, bem comuns e, por isso mesmo, mais conhecidos, existem triciclos e quadriciclos que são fabricados especialmente para esse público. Tais veículos, que atendem às disposições do Departamento Nacional de Trânsito e podem ser registrados e licenciados normalmente, são de grande utilidade para as pessoas com deficiência motora relacionada aos membros inferiores, pois permitem sua utilização pela pessoa com deficiência praticamente sem a ajuda de terceiros. Entretanto, em alguns Estados, a fiscalização não admite a circulação deles nas vias públicas.

É com o objetivo de sanar tais lacunas que estamos oferecendo esta proposição à apreciação de nossos pares. Nela, introduzimos pequenas modificações no corpo do CTB, de forma a dispor sobre regras para a circulação de triciclos e quadriciclos especiais para utilização por pessoas com deficiência, equiparando-os aos ciclomotores em geral, e sobre habilitação de condutores de veículos adaptados, deixando clara sua equivalência com a categoria A e exigindo dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a ministração de aulas práticas de direção para pessoas com deficiência.

Na certeza de que as alterações são importantes para que as pessoas com deficiência tenham cada vez mais acesso a meios próprios de locomoção, esperamos contar com o apoio de todos,

Sala das Sessões, em 29 de maio de 2018.

Deputado JUNJI ABE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

.....

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

.....

CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - de transporte rodoviário de cargas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 4º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-B. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

.....

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

.....

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

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 exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda 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 exceda 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 exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda 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.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. ([Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014, e com redação dada pela Lei nº 13.097, de 19/1/2015](#))

Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 157. (VETADO)

RESOLUÇÃO Nº 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:

Dos Exames

Art. 21. O Exame de Direção Veicular para candidato portador de deficiência física será considerado prova especializada e deverá ser avaliado por uma comissão especial, integrada por, no mínimo um examinador de trânsito, um médico perito examinador e um membro indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, conforme dispõe o inciso VI do art. 14 do CTB. Parágrafo único. O veículo destinado à instrução e ao exame de candidato portador de deficiência física deverá estar perfeitamente adaptado segundo a indicação da Junta Médica Examinadora podendo ser feito, inclusive, em veículo disponibilizado pelo candidato.

Art. 22. No caso de reprovação no Exame Teórico-técnico ou Exame de Direção Veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos 15 (quinze) dias da divulgação do resultado, sendo dispensado do exame no qual tenha sido aprovado.

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 quadriciclos. 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 quadriciclo 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 de 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 de decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2018.

Deputada MARA GABRILLI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO