

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PARECERES
DIVERGENTES.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.245-B, DE 2015 **(Do Sr. Ronaldo Fonseca)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a habilitação para conduzir veículos motorizados de duas rodas; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição (relator: DEP. AUGUSTO COUTINHO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E
SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para graduar as exigências da habilitação conforme a potência dos veículos motorizados de duas rodas.

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

“Art. 143.....

I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, abrangendo as seguintes Subcategorias:

a – A1 – para veículos de até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b – A2 – para veículos de até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada);

c – A3 – para todos os veículos definidos no *caput*, sem restrição de cilindrada.

.....

§ 4º Para habilitar-se na Subcategoria A2, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A1 e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.

§ 4º Para habilitar-se na Subcategoria A3, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A2 e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 5º O processo de habilitação relativo à adição ou à mudança de categoria para a condução do veículo de duas rodas equipara-se ao da formação inicial do condutor, quanto aos cursos de direção defensiva e de prática de direção.”
(NR)

“Art. 147.....

.....

.....

§ 6º Os exames para habilitação na Categoria A devem corresponder ao grau de dificuldade relativo a cada subcategoria prevista no art. 143, I, a, b e c. (NR)

“Art. 148.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, além de curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à Categoria A.

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

JUSTIFICAÇÃO

Entre 2001 e 2011, a frota de veículos a motor de duas rodas em circulação no Brasil cresceu 299,93%, de acordo com dados da ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Em 2011 foram registrados 4,61 de unidades, para 18,4 milhões no ano passado.

Do ponto de vista social, o aumento constatado reflete a ascensão de grande parcela da população, cuja renda passou a atender os requisitos de financiamento do mercado. No âmbito do transporte, o veículo em foco representa a mobilidade que o serviço prestado pelo sistema de transporte público coletivo não garante. No entanto, na esfera do trânsito, as motocicletas vêm comprometendo a segurança da circulação de pessoas e bens, devido à sua participação no incremento das ocorrências de acidentes.

Em algumas cidades, a grandeza desses acidentes justifica sua conceituação como epidemia, considerando o impacto na demanda das emergências hospitalares.

Dados de 2010 do Ministério da Saúde revelam gastos de R\$ 180 milhões com 150 mil internações de acidentados de motos e similares. A par disso, o exército de inválidos, formado em sua absoluta maioria por jovens do sexo masculino, está onerando a Previdência em cerca de R\$12,5 bilhões por ano, de acordo com estimativa daquele Ministério.

A situação exige intervenção do Poder Legislativo, mediante ajustes na regulação das normas de trânsito.

Em primeiro lugar, propomos subdividir a categoria A em três subcategorias, compatíveis com a capacidade do motor dos veículos de duas rodas. É inadmissível conceder ao principiante, sem conhecimento suficiente e, muitas vezes, sem maturidade, o direito de conduzir motos possantes. Pretende-se o acesso gradual a cada subcategoria, delimitado pela experiência de um ano na subcategoria inferior, sem o cometimento de certas infrações e por exames com patamar de dificuldade crescente.

Propomos, ainda, aumentar as exigências relativas à formação e avaliação do condutor desses veículos, nivelando os parâmetros dos procedimentos iniciais da habilitação àqueles referentes à adição ou à mudança de categoria. Assim, para conduzir uma motocicleta, o motorista habilitado na categoria

B, apto à condução de automóvel, ou o motorista de ônibus que pretende trabalhar como motoboy, deve cumprir a mesma carga horária dos cursos de direção defensiva e de prática de direção que os candidatos novatos, tendo em vista as especificidades do veículo motorizado de duas rodas. Ademais, todos os pretendentes à condução de motos devem ter aulas práticas iniciais de direção em circuito fechado próprio à formação específica, com vistas ao domínio do veículo, antes da prática no espaço público.

Considerando o alcance social da medida e que o legislativo federal deve contribuir para a redução dos acidentes de trânsito, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 7 de outubro de 2015.

Deputado RONALDO FONSECA

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 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. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

§ 2º [\(VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014\)](#)

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. ([Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#) e [com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001](#))

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001](#))

Art. 147-A. ([Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015](#))

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 149. (VETADO)

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para graduar as exigências da habilitação conforme a potência dos veículos motorizados de duas rodas.

O projeto estabelece a criação de subcategorias para condutores de veículos motorizados de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, hoje reunidos na categoria A, abrangendo as seguintes características:

a – A1 – para veículos de até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b – A2 – para veículos de até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada);

c – A3 – para todos os veículos supradefinidos, sem restrição de cilindrada.

Define ainda, que, para habilitar-se a uma subcategoria de maior cilindrada, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na subcategoria inferior e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.

A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, além de curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à Categoria A.

Justifica o ilustre Autor que o número de veículos com duas rodas aumentou significativamente nos últimos anos e, infelizmente, os acidentes de trânsito relacionados a estes veículos, razão pela qual pretende que o Poder Legislativo altere as normas de trânsito no sentido de dar mais segurança a este meio de transporte.

A matéria foi inicialmente distribuída às Comissões de Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania A Mesa da Câmara, no entanto, deferiu o pedido contido no Requerimento n. 6.428/2017, nos termos do art. 141 do RIC, revendo o despacho inicial para incluir a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, prevalecendo a seguinte ordem de distribuição: À CDEICS, à CVT, à CCJC (art. 54 do RICD). A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões - art. 24, II, do RICD, em regime de tramitação ordinário.

A proposição já recebeu parecer favorável com substitutivo que foi aprovado por unanimidade na Comissão de Viação e Transportes.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria Comércio e Serviços proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

No caso específico do projeto de lei em análise, a proposição de criar subcategorias para a habilitação de condução de veículos de duas rodas, vinculadas às cilindradas de seus motores, vislumbra a redução do risco de que condutores habilitados em veículos de menor potência encontrem dificuldades na condução de veículos de maior desempenho e esportividade.

De acordo com a pesquisa “Causas de Acidentes com Motocicletas” realizada com as parcerias entre a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo-FMUSP, Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo-HCFMUSP e a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motociclistas, Ciclomotores, Motonelas, Bicicletas e Similares-ABRACICLO foi constatado fatores humanos, viários, veiculares e a inter-relação dos fatores como as causas de acidentes com motocicletas.

Os fatores humanos decorrem dos seguintes motivos: percentual expressivo de usuários não habilitados; grande presença de álcool e drogas; imprudência é o principal fator de risco entre motociclistas (88% dos casos de culpa) e motoristas (84% dos casos de culpa); uso majoritariamente para transporte ou trabalho; falta de cultura de segurança e direção defensiva do motociclista.

Já os fatores viários são os acidentes causados por problema na via, dentre eles, a sinalização inadequada em cruzamentos, bem como a presença de óleo, areia, buracos e ondulações nos asfaltos das vias públicas.

Em relação aos fatores veiculares destacam-se pela falta de manutenção nas motos, em especial pneus e freios, que são os principais fatores causadores de acidentes.

E por fim, a inter-relação desses fatores seria a combinação de todos esses fatores ou a combinação de algum deles, que seria a causa de acidentes mais graves.

Portanto, com todos esses fundamentos apresentados por esse estudo, não existe uma relação entre o aumento no número de acidentes e a imperícia dos condutores decorrentes da utilização de motocicletas de maior potência. Ao contrário, sabe-se que as grandes maiorias das motocicletas em circulação no país se enquadram na subcategoria de menor cilindrada, tal como definida no projeto.

A rigor, a criação das subcategorias por si só é medida burocratizante, que, a nosso ver, terá pouca influência no atual e preocupante quadro de elevação de acidentes com motocicletas. Isto porque, como reconhece o próprio autor, os fatores econômicos que estimularam a proliferação deste tipo de veículo no Brasil estão ligados à estabilidade econômica, às facilidades de financiamento e à redução de custos da indústria, o que permitiu a oferta de produtos mais acessíveis.

Esta redução de custos se deve, basicamente, à grande expansão do mercado das motocicletas de menor cilindrada, mais econômicas e de mais fácil condução, e de sua utilização ampla pelos serviços de entrega e transporte contratado, como ferramenta de trabalho de diferentes setores e como meio de transporte individualizado tanto nas áreas rurais como nas urbanas.

Assim, como constatado pelos dados e informações anteriormente mencionados, os acidentes com motos ocorrem em sua grande maioria com motos de baixa cilindrada, de forma que as subcategorias acima de 300 cc e 700 cc representam parcela muito pequena dos acidentados para justificar uma medida desta natureza.

Na Comissão de Viação e Transporte, o projeto recebeu parecer favorável, com substitutivo, do deputado Gonzaga Patriota, e por um flagrante erro material, pela alteração básica à proposta original, foi estabelecido outro critério de desmembramento das subcategorias, com a inclusão da permissão para conduzir ciclomotor e uma restrição para conduzir motocicletas acima de 700cc. Essa categorização exclui toda uma categoria de motocicletas, acima de 700cc, de regulamentação pretendida.

Assim, motocicletas de alta cilindrada estariam impossibilitadas de serem utilizadas por falta de previsão legal de habilitação regular para tal.

Além disso, o Substitutivo define que a categoria A2 possui uma divergência que precisa ser corrigida, uma vez que o numeral fala em 700cc, e na descrição por extenso em quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada. Na prática, o consumidor interessado em adquirir um modelo de motocicleta equipada com motor de capacidade cúbica superior à 700 cc não poderá conduzi-la em vias públicas, pois a categoria máxima está limitada à 700 cc.

As empresas que se dedicam a formar condutores, os Centros de Formação de Condutores (CFC's), seriam obrigadas a dispor de motocicletas de diferentes cilindradas das que utilizam atualmente, para atender essa categorização, o que ocasionaria aumento desproporcional no custo de aquisição e manutenção dos veículos necessários para esses pequenos empresários, bem como, ônus ao consumidor, que precisariam realizar provas práticas em motos maiores, cujo valor agregado será superior, e também realizar testes diferentes a cada alteração de categorias.

Todos esses custos seriam justificáveis se resultassem na efetiva redução no número de acidentes com motos. Mas, como vimos anteriormente, não

Neste sentido, ainda que reconhecendo o mérito das novas exigências quanto à formação dos condutores, entendemos que o projeto carece de mérito econômico justamente por ser ferramenta pouco eficiente para lograr as intenções pretendidas quanto à redução de acidentes, ao passo que impõe custos econômicos significativos a toda a sociedade.

Diante do exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.245, de 2015.**

Sala da Comissão, em 31 de agosto de 2017.

Deputado Augusto Coutinho

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.245/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Augusto Coutinho .

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vinicius Carvalho - Vice-Presidente, Augusto Coutinho , Cesar Souza, Helder Salomão, Jorge Côrte Real, Marcelo Matos, Marcos Reategui, Mauro Pereira, Vaidon Oliveira, Conceição Sampaio, Goulart, Herculano Passos, Joaquim Passarinho e Vitor Lippi.

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2017.

Deputado VINICIUS CARVALHO
1º Vice-Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em foco pretende alterar o inciso I do art. 143 da Lei nº9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para subdividir a categoria de habilitação “A”, referente a veículos de duas rodas, em três subcategorias:

- A1 – para veículos de até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);
- A2 – para veículos de até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada);
- A3 – para todos os veículos definidos no caput, sem restrição de cilindrada.

A proposta adiciona três parágrafos ao mesmo art. 143 do CTB para tratar da mudança de uma subcategoria para outra, a saber:

- para habilitar-se na Subcategoria A2, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A1 e não ter cometido nenhuma infração gravíssima, ou ser reincidente em infrações graves, durante os últimos doze meses.
- para habilitar-se na Subcategoria A3, o condutor deverá estar habilitado há no mínimo um ano na Subcategoria A2 e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

Fica previsto, também, que o processo de habilitação relativo à adição ou à mudança de categoria para a condução do veículo de duas rodas equipara-se ao da formação inicial do condutor, quanto aos cursos de direção defensiva e de prática de direção.

Ademais, o projeto de lei propõe acréscimo de parágrafo ao art. 147 do CTB, que trata do processo de habilitação, para determinar que os exames para habilitação na Categoria A devem corresponder ao grau de dificuldade relativo a cada subcategoria. Propõe, ainda, uma alteração na redação do § 1º do art. 148 do CTB, para prever a realização de curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à habilitação na Categoria A.

O autor defende sua iniciativa com base em dados sobre o aumento da participação dos veículos de duas rodas na frota de veículos em circulação, com o conseqüente aumento do número de acidentes envolvendo tais veículos, o que justifica, em sua visão, o ajuste na norma de trânsito.

Após o exame por esta comissão de mérito, a proposição deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que se pronunciará quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em tramitação ordinária e conclusiva.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico. É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em busca da redução do índice de acidentes de trânsito no Brasil, o legislador elegeu a melhoria no processo de formação do condutor como um dos fundamentos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Foram introduzidos critérios mais rígidos, como a emissão de permissão para dirigir, que será convertida em habilitação posteriormente, se cumpridos determinados requisitos, bem como adotados conteúdos novos para a formação dos condutores, como o curso de direção defensiva, para a primeira habilitação.

Apesar dos avanços registrados, os números relativos a acidentes de trânsito em nosso País continuam altos e a legislação segue sendo aperfeiçoada. Podemos citar, como exemplo, a recente decisão, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), de incluir aulas em simuladores de direção como parte do processo de formação de condutores. Vemos com bons olhos, portanto, iniciativas que caminham no mesmo sentido, como esta que ora examinamos.

Na última década, a frota de veículos automotores no Brasil cresceu substancialmente, fruto, em grande parte, da melhoria das condições de renda da população, proporcionada pela estabilidade econômica, sendo que o incremento da frota de veículos de duas rodas foi especialmente marcante.

O autor da proposição em tela cita dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) para informar que, entre 2001 e 2011, a frota de veículos a motor de duas rodas em circulação no Brasil cresceu 299,93%. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), por sua vez, informa que, em dezembro de 2014, de uma frota de 86,7 milhões de unidades, 47,9 milhões eram automóveis (55,30%) e 19,3 milhões de motos (22,19%).

Registre-se a propósito, que o aquecimento das vendas de motocicletas encontrou no serviço de entregas feitas por motoboys e motofretistas, que também prosperaram nos últimos 20 anos, outra fonte de impulsão. Nos grandes centros, onde a agilidade e flexibilidade inerentes a esses veículos superam congestionamentos e compensam a lentidão do trânsito, esses serviços cresceram bastante e, não raro, apresentam-se como uma oportunidade para pessoas com pouca qualificação. Nas pequenas cidades, por sua vez, surgiu e floresceu o serviço de transporte de passageiros em veículos de duas rodas, conhecido como mototáxi.

Esse crescimento traz preocupações. No trânsito, as motocicletas são os principais veículos envolvidos em acidentes com vítimas, o que representa um problema para a segurança dos motociclistas e demais usuários das vias públicas, assim como para os sistemas de saúde pública, de assistência e previdência social. Estudos especializados chegam a conceituar a situação como uma epidemia, considerando o impacto que os acidentes envolvendo motocicletas têm nas emergências hospitalares. Informa a justificativa da proposta:

Dados de 2010 do Ministério da Saúde revelam gastos de R\$ 180 milhões com 150 mil internações de acidentados de motos e similares. A par disso, o exército de inválidos, formado em sua absoluta maioria por jovens do sexo masculino, está onerando a Previdência em cerca de R\$12,5 bilhões por ano, de acordo com estimativa daquele Ministério.

Diante desses fatos, a proposição em análise nos parece extremamente positiva. Ao subdividir a categoria A em três subcategorias, compatíveis com a capacidade do motor dos veículos de duas rodas, a proposta permite, de pronto, dosar a complexidade dos exames a serem exigidos pelo Contran. Muitas vezes, a pessoa quer apenas adquirir uma motoneta para facilitar seus deslocamentos diários, veículo que, por ser de baixa potência e possuir transmissão automática, é bem mais fácil de conduzir que uma motocicleta esportiva, para isso entendemos que o projeto em tela será melhor interpretado na forma que apresentamos no substitutivo, sendo a categoria A subdividida em três subcategorias. Inclui-se a autorização para conduzir ciclomotor como subcategoria A1 para adequar-se ao padrão da Convenção Viária de Viena e suas atualizações, sem prejuízo às diferenças que existem para a formação do condutor nesse tipo de veículo, que se diferencia das demais habilitações, estando fundamentada no art. 141 do CTB, enquanto o processo de formação para os demais é tratado a partir do art. 143 do CTB.

Além disso, a exigência de capacitação específica para cada subcategoria, impede que candidatos à habilitação muitas vezes façam o teste em uma motocicleta de potência inferior e logo em seguida sem conhecimento suficiente passem a dirigir uma motocicleta com maior cilindrada. É bastante positiva, também, a exigência de aulas práticas iniciais de direção, realizadas em circuito fechado próprio à formação específica, com vistas ao domínio do veículo, antes da prática no espaço público, para todos os pretendentes à condução de veículos de duas rodas.

Ante tudo que foi exposto, somos pela aprovação quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 3.245/2015 na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.245, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

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

“Art. 143.....

I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, abrangendo as seguintes Subcategorias:

a) Subcategoria A1: Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC);

b) Subcategoria A2: para veículos com motor até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b) Subcategoria A3: para veículos com motor até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada).

.....

§ 4º O Contran estabelecerá a equivalência entre os diferentes tipos de motores, para o enquadramento na categoria A e suas respectivas subcategorias contidas no inciso I.” (NR)

“Art. 147.....”

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria ou subcategoria para a qual estiver habilitando-se.

.....” (NR)

“Art. 148.”

§ 1º-A. Além do disposto no § 1º, deverá incluir curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à categoria A e suas subcategorias.

.....” (NR)

Art. 3º As modificações inseridas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, não prejudicarão os condutores que tenham a Permissão Para Dirigir ou a Carteira Nacional de Habilitação na Categoria “A” já expedidos até a data de entrada em vigor desta lei, nem o candidato cujo processo de habilitação já tiver sido iniciado e ele seja considerado apto até 180 (cento e oitenta) dias após essa data.

Art. 4º O CONTRAN regulamentará os dispositivos alterados ou inseridos por esta Lei na Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.245/2015, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gonzaga Patriota.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Elcione Barbalho, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hugo Leal, Jaime Martins, João Derly, José Priante, Julio Lopes, Leônidas Cristino, Magda Mofatto, Marcelo Squassoni, Marcio Alvino, Marinaldo Rosendo, Marinha Raupp, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Cajar Nardes, Carlos Henrique Gaguim, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Juscelino Filho, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 29 de março de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO
AO PROJETO DE LEI Nº 3.245, DE 2015.**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a categoria de habilitação necessária para conduzir veículos motorizados de duas e três rodas.

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

“Art. 143.....

I – Categoria A – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, abrangendo as seguintes Subcategorias:

c) Subcategoria A1: Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC);

d) Subcategoria A2: para veículos com motor até 300cc (trezentos centímetros cúbicos de cilindrada);

b) Subcategoria A3: para veículos com motor até 700cc (quatrocentos centímetros cúbicos de cilindrada).

.....
§ 4º O Contran estabelecerá a equivalência entre os diferentes tipos de motores, para o enquadramento na categoria A e suas respectivas subcategorias contidas no inciso I.” (NR)

“Art. 147.....

.....
V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria ou subcategoria para a qual estiver habilitando-se.

.....” (NR)

“Art. 148.

.....
§ 1º-A. Além do disposto no § 1º, deverá incluir curso de direção em circuito fechado específico, preliminar à prática em via pública, para os candidatos à categoria A e suas subcategorias.

.....” (NR)

Art. 3º As modificações inseridas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 1997, não prejudicarão os condutores que tenham a Permissão Para Dirigir ou a Carteira Nacional de Habilitação na Categoria “A” já expedidos até a data de entrada em vigor desta lei, nem o candidato cujo processo de habilitação já tiver sido iniciado e ele seja considerado apto até 180 (cento e oitenta) dias após essa data.

Art. 4º O CONTRAN regulamentará os dispositivos alterados ou inseridos por esta Lei na Lei nº 9.503, de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 29 de março de 2017.

Deputada ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO