

Minuta

EMENDA N° - PLEN
(ao PL nº 3.267, de 2019)

Dê-se a seguinte nova redação ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, acrescentando-se ao mesmo artigo, por conseguinte, alteração ao art. 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 24.

.....
XVIII - conceder autorização para conduzir ciclomotores, veículos de propulsão humana e de tração animal;

.....” (NR)

“Art. 141.

§ 1º A autorização para conduzir ciclomotores, veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 673/2015 pretendia alterar o Código de Trânsito Brasileiro apenas nas regras para registro e emplacamento de maquinário agrícola, um pleito do agronegócio. No entanto, sem maiores debates, afrontando tratado internacional que o Brasil é signatário, sem se preocupar com os efeitos deletérios da mudança e favorecendo exclusivamente uma empresa que detém mais de 90% do mercado de motos no Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro também foi alterado para equiparar os ciclomotores e os ciclo elétricos às motocicletas e motonetas, tornando mais rigorosa a emissão da Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) e mais caro o registro deste tipo de veículo. A medida

SF/20931.53624-85

foi de encontro ao que preconiza a Convenção sobre o Trânsito Viário (Convenção de Viena).

Os efeitos da Lei nº 13.154 de 2015, fruto da MP 673/2015, foram nefastos para os cidadãos mais pobres do país, para um mercado em ascensão e para o próprio Estado, tendo em vista que a arrecadação tributária deste setor despencou de R\$ 900 milhões de reais por ano para algo próximo de R\$ 40 milhões.

O mercado de ciclomotores e ciclo elétricos sucumbiu. Existiam 27 marcas de ciclomotores e se vendia mais de 35 mil veículos deste tipo por mês. Com a mudança da lei, 1500 empresas e mais de 50 mil postos de trabalho acabaram. Todas as fábricas, localizadas em Manaus, Suape, São Paulo e Goiânia, fecharam.

Os ciclomotores e os ciclo elétricos são amplamente utilizados no mundo, favorecendo a mobilidade urbana e permitindo que pessoas com menor poder aquisitivo possuam um meio rápido e seguro de se locomover nas cidades. Com o advento da lei, o custo para se conseguir uma autorização para conduzir ciclomotores ficou muito alto, tirando das classes mais carentes a oportunidade de ter um veículo urbano mais ágil e que atenda às suas necessidades individuais. Ademais, com a equiparação às motocicletas, o registro e emplacamento de ciclomotores também tiveram aumentados seus custos, além da burocracia.

A ACC (específica para ciclomotores) não pode ser equiparada a uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o próprio Código de Trânsito Brasileiro diferencia os ciclomotores e os ciclo-elétricos das motocicletas, haja visto que aqueles têm potência limitada à cinquenta cilindradas ou 4 mil watts e velocidade máxima de 50 km/h e possuem menor potencial ofensivo no trânsito quando comparados com as motocicletas. Também têm circulação restrita, não podendo transitar em rodovias federais e estaduais,



nem pelos chamados “corredores”, nem podem ser utilizados para fins empresariais, como “moto-taxi” ou “moto-frete”. São, como definidos no próprio CTB, veículos de baixo impacto no trânsito.

Hoje, no Brasil, o custo e o treinamento para adquirir uma ACC equiparam-se a CNH, retirando completamente das classes econômicas menos favorecidas o direito de acessar um meio de transporte urbano já consagrado. Enquanto isso, em Portugal, por exemplo, bastam apenas algumas horas para que um cidadão menor de 18 anos possa ter uma Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC).

A maioria dos usuários de ciclomotores e cicloelétricos pertencem às classes “C”, “D” e “E”, justamente a base da pirâmide de consumo. Esse meio de transporte possibilita a redução dos gastos com transporte público, muitas vezes precário, caro ou simplesmente inexistente. Neste conceito, o uso do ciclomotor impacta positivamente na renda familiar e na qualidade de vida.

O ciclomotor e o ciclo elétrico são veículos tipicamente urbanos, proibidos de circular em vias expressas. Com baixa velocidade, baixa emissão de carbono, muito econômico, chega a fazer até 60 quilômetros com um litro de gasolina. Por tais atrativos, rapidamente caiu no gosto da população que mais sofre com a baixa qualidade e altas despesas com o transporte público.

Houve uma rápida popularização dos ciclomotores no Brasil, a princípio em razão de ser uma excelente solução de mobilidade urbana. Fácil de pilotar, com baixo custo de consumo de combustível ou de eletricidade, com facilidade no financiamento e com baixo valor agregado, permitiu que muita gente tivesse acesso ao seu primeiro veículo motorizado. Uma prestação custa menos do que os gastos mensais com passagem de ônibus.



A popularização também se deu por causa da diminuição do tempo de trajeto entre a residência e o trabalho. O cidadão, que gastava até três horas entre espera de ônibus e chegada a sua residência ou trabalho, reduziu significativamente esse tempo, o que é muito valioso, pois esse tempo passou a ser dedicado a estudos, a família, ao descanso, ao lazer, enfim, em outras atividades de interesse e escolha das pessoas, melhorando a qualidade de vida e a auto estima de cada indivíduo.

Sobre as estatísticas de acidentes envolvendo os ciclomotores e os ciclo-elétricos é importante ter muita cautela. Até o advento da Lei 13.154 não era possível estabelecer números de estatísticas de acidentes para os ciclomotores e ciclo-elétricos, pois a responsável por fazer esse levantamento, a Líder Seguradora, não havia atribuído um código específico para esse tipo de veículo. Assim, não pode ser imputado ao ciclomotor e ao ciclo-elétrico, que não circula em rodovias federais e estaduais e possui velocidade média de 25 km/h, os números gerados exclusivamente por motocicletas.

Uma análise mais realista pode ser feita a partir dos números de 2016. A frota nacional emplacada naquele ano era de 93.867.016 veículos. As motocicletas eram 26,56% disso, ou seja, 24.933.191. Já os ciclomotores e os ciclo-elétricos significavam apenas 0,36%, ou seja, 338.470 veículos.

Assim, com o propósito de devolver ao ciclomotor e ao ciclo elétrico as características e vantagens já elencadas na Convenção de Viena, faz-se necessário alterar o CTB em alguns dispositivos, a fim de transferir aos municípios a competência para expedição da autorização para a sua condução.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES

SF/20931.53624-85

hr2020-07606