

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.007, DE 2013

(Apensos: PL nº 1.517, de 2011, PL nº 2.987, de 2011; PL nº 3.043, de 2011; PL nº 3.886, de 2012 e PL nº 5.262, de 2013)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse tipo de veículo.

Autor: Senado Federal

Relator: Deputado MAURO MARIANI

I - RELATÓRIO

Encaminhado à Câmara dos Deputados para revisão, o PLS nº 346, de 2012, aqui renumerado como PL nº 5.007, de 2013, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, introduzindo alguns dispositivos para dispor sobre a circulação de motocicletas e similares, com vistas à melhoria da segurança do trânsito. Para isso, o PL acresce os incisos XXII e XXIII ao art. 24 do CTB, aditando novas competências aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, quais sejam a de planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego e a de reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores em vias com elevado volume de tráfego, selecionadas com base em critérios técnicos. A proposta também modifica a categoria da infração de leve para média, mantendo a penalidade de

60E3F0F335

60E3F0F335

multa, para a conduta, prevista no inciso I do art. 184 do CTB, de transitar com o veículo na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita. Ademais, o PL acrescenta o art. 184-A ao CTB, estabelecendo a infração de natureza grave, punida com multa, para quem transitar com motocicleta, motoneta e ciclomotores fora da faixa ou pista exclusiva reservada à circulação desse tipo de veículo, exceto quando houver sinalização permitindo a conversão ou ultrapassagem e o acesso a imóveis lindeiros.

Ao projeto descrito foram apensadas cinco proposições a ele correlatas:

1 – PL nº 1.517, de 2011, do Deputado Newton Lima, que acrescenta o art. 56-A ao CTB, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes ou entre a calçada e veículos na faixa a ela adjacente, como também para vedar os veículos referidos de ultrapassar qualquer veículo, exceto se for guardada a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros. O dispositivo ainda determina ao Poder Público, sempre que possível, disponibilizar faixa exclusiva para a circulação nas vias públicas dos veículos motorizados de duas rodas mencionados. Ao acrescentar o inciso X ao art. 244 do CTB, o PL classifica como infração média, punida com multa, o descumprimento do disposto no art. 56-A;

2 - PL nº 2.987, de 2011, do Deputado Severino Ninho, que altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, autodenominada Estatuto da Cidade, e a lei que institui o CTB, para criar a motofaixa, faixa viária de circulação exclusiva de motocicletas, motonetas e ciclomotores. O art. 41 do Estatuto da Cidade foi modificado, passando a exigir das cidades com mais de cem mil habitantes, no lugar da norma em vigor que contempla as cidades com mais de quinhentos mil habitantes, a elaboração de plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, prevendo, sempre que possível, a motofaixa. No CTB, a alteração do art. 244, mediante o acréscimo do inciso X, diz respeito à infração classificada como gravíssima e punida com multa pela circulação fora da motofaixa existente. No caso de reincidência esse valor é duplicado e adita-se a penalidade de apreensão do veículo. Foi apensado ao PL nº 1.517/11 (item 1);

60E3F0F335

60E3F0F335

3 - PL nº 3.043, de 2011, do Deputado Aguinaldo Ribeiro, que acrescenta o § 3º ao art. 41 do Estatuto da Cidade, exigindo que o plano de transporte integrado previsto no § 2º desse artigo, para cidades com mais de quinhentos mil habitantes, passe a ser elaborado para as cidades com mais de cem mil moradores e contemple ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas. Foi apensado ao PL nº 1.517/11 (item 1);

4 – PL nº 3.886, de 2012, do Deputado Walter Feldman, que altera o CTB para excetuar, da infração prevista no art. 211, as ultrapassagens feitas por veículos motorizados de duas rodas em condição de segurança para o trânsito e no máximo a vinte quilômetros por hora. Essa infração de natureza grave é punida com multa e aplica-se ao veículo que ultrapassar outros que estejam parados em fila devido a sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados. Foi apensado ao PL nº 1.517/11 (item 1);

5 – PL nº 5.262, de 2013, do Deputado Leonardo Gadelha, que adita o inciso X ao art. 244 do CTB, para incluir no rol de infrações relativas à condução de motocicleta, motonetas e ciclomotor, transitar entre os veículos automotores parados. O PL classifica essa infração como grave, punindo o infrator com a multa correspondente. Foi apensado ao PL nº 1.517/11 (item 1).

As propostas objetivam democratizar o acesso à cidade pelas intenções de melhorar a mobilidade urbana e de reduzir os acidentes de trânsito envolvendo os ciclomotores referidos, que vêm elevando o índice de morbimortalidade do País.

O projeto de lei em epígrafe encontra-se nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano para exame de mérito, porque dispõe sobre mobilidade urbana na forma de matéria própria à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e sobre urbanismo.

Tramitando em rito de prioridade, o PL nº 5.007, de 2013, e seus apensos foram distribuídos para apreciação conclusiva deste Órgão Técnico, da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo, quanto aos indicadores de constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

60E3F0F335

60E3F0F335

Antes de serem anexadas ao PL oriundo do Senado Federal, as matérias foram sendo apensadas ao PL nº 1.517, de 2011, compondo um conjunto de proposições ao qual apresentamos, anteriormente, dois pareceres não apreciados por esta egrégia Comissão.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sem demérito à preocupação dos Parlamentares em contribuir para a redução dos acidentes de trânsito no Brasil envolvendo motociclistas, ponderamos sobre a pertinência e eficiência das propostas.

A nosso ver, as propostas tratam de tema comum ao trânsito e ao ordenamento funcional das áreas urbanas. Os aspectos referentes ao trânsito deverão ser analisados no fórum apropriado da Comissão de Viação e Transportes.

A definição de faixas exclusivas para veículos motorizados de duas rodas adentra a seara do urbanismo.

De acordo com o art. 24, inciso I e § 1º da Constituição Federal, a competência legislativa sobre urbanismo é concorrente entre os Estados, o Distrito Federal e a União, que deve limitar-se a estabelecer normas gerais.

Respeitando o comando constitucional, em 03 de janeiro de 2012, foi editada a Lei nº 12.587, que, entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Referida Lei assinala, no inciso I do art. 23, entre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana: “restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporários, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados”. O art. 24

60E3F0F335

60E3F0F335

apresenta o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento para efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, obrigando sua elaboração em até três anos, por todos os municípios com população acima de vinte mil habitantes. Ainda de acordo com inciso IX do art. 24, esse Plano deverá ser integrado ao Plano Diretor municipal e contemplar entre outros aspectos: “as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada”.

Vale ressaltar que o inciso VIII do art. 30 da Carta Magna assegura a competência dos Municípios para *promover, no que couber, o ordenamento territorial adequado, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano*. No âmbito municipal, são realizadas as intervenções de maior detalhamento na ordenação jurídico-urbanística do território, a exemplo do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana.

Assim, ponderamos que a criação de faixas viárias exclusivas para os veículos motorizados de duas rodas, à semelhança das faixas específicas para ônibus, cabe ao planejamento municipal. A partir das necessidades locais, os técnicos poderão adotar ou não faixas viárias próprias a certo veículo e decidir sobre sua localização e extensão, como também pela sua extinção.

Diante do exposto, vislumbramos que, no âmbito da competência do legislativo federal, a matéria em análise acha-se contemplada a contento.

Desse modo, no que cabe a este Órgão Técnico apreciar, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 5.007, de 2013 e de seus apensos, os Projetos de Lei nº 1.517, de 2011; nº 2.987, de 2011; nº 3.043, de 2011; nº 3.886, de 2012 e nº 5.262, de 2013.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado MAURO MARIANI
Relator