C0067524A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.007-C, DE 2013

(Do Senado Federal)

PLS nº 346/2012
Ofício (SF) nº287/2013

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; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação do PL nº 3.886/12, apensado, com emenda, e pela rejeição deste e dos de nºs 2.987/11, 3.043/11, 5.262/13, e 1.517/11, apensados (relator: DEP. MAURO MARIANI); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 1.517/2011, 2.987/11, 3.043/11, 3.886/12 e 5.262/13, apensados, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1/13 da Comissão de Desevolvimento Urbano (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos de nºs 2987/11, 3043/11, 3886/12, 5262/13 e 517/11, apensados, da Emenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano; e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes; e pela inconstitucionalidade deste (relator: DEP. RONALDO FONSECA).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO URBANO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD). APENSE-SE A ESTE PL-1517/2011 E SEUS APENSADOS.

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 1517/11, 2987/11, 3043/11, 3886/12 e 5262/13

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:
- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Os arts. 24 e 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24.....

.....

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, de modo a promover a melhoria da segurança do trânsito;

XXIII – 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.

....." (NR)

"Art. 184.....

I –.....

Infração – média;

Penalidade – multa;

....." (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 184-A:

"Art. 184-A. Transitar com motocicleta, motoneta e ciclomotores fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação desse tipo de veículo, onde houver, exceto quando houver sinalização permitindo a conversão ou ultrapassagem e o acesso a imóveis lindeiros.

Infração – grave;

Penalidade – multa."

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

Senado Federal, em 20 de fevereiro de 2013.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

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

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

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 dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;

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

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

XX - 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 às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 184. Transitar com o veículo:

I - 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:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência:

II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.517, DE 2011

(Do Sr. Newton Lima)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, bem como cria faixa exclusiva para circulação desses veículos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 5007/13.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 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.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:

"Art. 56-A. É proibido o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes ou entre a calçada e veículos na faixa a ela adjacente.

§1º. A proibição de que trata o *caput* também se aplica às ultrapassagens de qualquer veículo, devendo ser guardada a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros.

§2º. O Poder Público deverá, sempre que possível, disponibilizar faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas.

Art. 3º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso X:

"Art.244. .....

.....

X – em desacordo com o disposto no art. 56-A.

Infração – média;

Penalidade – multa.

....."(NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O aumento do índice de morbimortalidade no trânsito no Brasil requer das autoridades e instituições competentes providências inadiáveis. Tanto no sentido de proporcionar segurança na mobilidade como na redução dos custos de responsabilidade do Estado no atendimento às vítimas de acidentes, e, em sentido mais amplo, na redução de custos para o país. Em recente estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Setembro/10), os pesquisadores verificaram que a soma dos custos decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo veículos, chega à média de R$ 30 bilhões a cada ano. A maior parte dos prejuízos refere-se à perda de produção, associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde e os associados aos veículos.

No Atlas de Acidentes de trânsito no Brasil (São Paulo: Abramet; 2007), os pesquisadores (Mello Jorge MHP e Koizumi MS) compararam os gastos para o tratamento de pacientes internados por causas naturais, mesmo com menor tempo de permanência nas instituições hospitalares, com os pacientes acidentados no trânsito. Chegaram à conclusão que pacientes vítimas de acidente de trânsito são mais onerosos que os demais e apresentam maior taxa de mortalidade hospitalar.

No conjunto de dados e informações de estudos recentes, chama atenção o alto índice de morbimortalidade envolvendo motociclistas. Em 2008, no Brasil, foi registrado o total de 37.801 óbitos, segundo dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) /Datasus/IBGE. Naquele mesmo ano, foram registrados 4,5 óbitos de motociclistas por 100

mil habitantes. Do total, o Estado de Rondônia ocupa o primeiro lugar em eventos envolvendo motociclistas, na região Norte, 11,5 óbitos por 100 mil habitantes, acima da taxa da região com 4,3 óbitos por 100 mil habitantes. Na região Nordeste a taxa foi de 4,7 óbitos por 100 mil habitantes, a Bahia apresentou a maior taxa da região: expressivos 10,7 óbitos por 100 mil habitantes. No Sudeste a taxa foi de 3,8 óbitos por 100 mil habitantes, tendo Minas Gerais apresentado 8,1 óbitos por 100 mil habitantes. No Sul, onde a taxa foi de 5,5 óbitos por 100 mil habitantes, Santa Catarina destacou-se com 8 óbitos por 100 mil habitantes. Na região Centro–Oeste a taxa foi de 7,2 óbitos por 100 mil habitantes, com Goiás respondendo pela maior taxa da região: 9,7 óbitos por 100 mil habitantes.

Segundo o relatório de Acidentes de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), em 2009, 32.035 pessoas foram vítimas de acidentes de trânsito em São Paulo e desse total, 31% eram motociclistas, ao todo 428 motociclistas mortos. Em 2010, o número de vítimas subiu para 478 vítimas. No período que se analisou os dados sobre acidentes com veículos de transporte de passageiros e de cargas constatou-se que os que envolvem motocicletas foram os únicos que não registraram redução.

Estudo realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo afirma que as mortes no trânsito na capital ultrapassaram, em 2010, o número de mortes por assassinato, apurado pela Secretaria de Segurança Pública. O mais grave: 81% das ocorrências fatais envolviam pedestres ou motociclistas.

Diante dos números, uma realidade se impõe: é imperativo a criação de mecanismos eficazes para garantir a segurança no trânsito, especialmente dos motociclistas, os quais, pelos dados apresentados e pala fragilidade natural do veículo, são mais sucetíveis a acidentes fatais.

O presente Projeto de Lei submetido a análise do Congresso Nacional propõe determinar a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores em faixas exclusivas (laterais) ou no mesmo espaço destinado aos automóveis nas ruas e avenidas das cidades brasileiras. Essa iniciativa reforça o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que as motocicletas, motonetas e ciclomotores são considerados veículos automotores (art. 96, II) e, portanto, devem seguir a regra de circular de forma coesa, em fila indiana.

A faixa de exclusiva para circulação dos veículos mencionados proporciona mais segurança, por isso, a necessidade de reservá-la às categorias de veículos de que trata esse projeto.

Não obstante a decisão do Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 3121, proposta pelo Governo do Estado de São Paulo, a qual declarou inconstitucional a lei paulista que dispunha sobre o tráfego de motocicletas nas vias públicas através de motofaixas (*Lei* 10.884/*2001 do Estado de São Paulo), por c*ompetir privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI da Constituição Federal), o que ora se defende é a mesma obrigatoriedade de reserva de espaço separado para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação ou nas mesmas faixas utilizadas pelos veículos automotivos, com o fito de conter o índices de envolvimento de motociclistas em acidentes de trânsito, porém fazendo-o pela via correta, do

ponto de vista da competência legislativa.

Atendendo aos preceitos constitucionais que dispõem sobre a competência da União em legislar sobre normas de trânsito, apresento o presente projeto, que trata com isonomia as distintas modalidades de veículos automotores, igualmente importantes para a circulação de pessoas e cargas no território nacional. Convencido da relevância da iniciativa e da urgência que o assunto requer, solicito às senhoras deputadas e aos senhores deputados apoio para aprovação do projeto.

Sala da Comissão, DF, 07 de junho de 2011.

Newton Lima
Deputado Federal
PT/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício

de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

.....

.....

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 III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

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.

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:
I - quanto a tração:
a) automotor;
b) elétrico;
c) de propulsão humana;
d) de tração animal;
e) reboque ou semi-reboque;
II - quanto à espécie:
a) de passageiros:
1 - bicicleta:
2 - ciclomotor;
3 - motoneta;
4 - motocicleta;
5 - triciclo;
6 - quadriciclo;
7 - automóvel;
8 - microônibus;
9 - ônibus;
10 - bonde;
11 - reboque ou semi-reboque;
12 - charrete;
b) de carga:
1 - motoneta;

2 - motocicleta;
3 - triciclo;
4 - quadriciclo;
5 - caminhonete;
6 - caminhão;
7 - reboque ou semi-reboque;
8 - carroça;
9 - carro-de-mão;
c) misto:
1 - camioneta;
2 - utilitário;
3 - outros;
d) de competição;
e) de tração:
1 - caminhão-trator;
2 - trator de rodas;
3 - trator de esteiras;
4 - trator misto;
f) especial;
g) de coleção;
III - quanto à categoria:
a) oficial;
b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
c) particular;
d) de aluguel;
e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;
III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
IV - com os faróis apagados;
V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;
VI - rebocando outro veículo;
VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para

indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

.....

LEI Nº 10.884, DE 20 DE SETEMBRO DE 2001

Estabelece a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo

O Presidente da Assembléia Legislativa: Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo, nos termos do artigo 28, § 8º, da Constituição do Estado, a seguinte lei:

Artigo 1º - Torna-se obrigatória a reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.

Parágrafo único - Para os efeitos desta lei, serão consideradas vias de grande circulação aquelas determinadas pela autoridade de trânsito.

Artigo 2º - A circulação de motocicletas fora da área reservada sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 3º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa)

dias.

Artigo 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, aos 20 de setembro de 2001.

a) WALTER FELDMAN - Presidente Publicada na Secretaria da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, aos 20 de setembro de 2001.

a) Auro Augusto Caliman

- ecretário Geral Parlamentar

GABINETE DO GOVERNADOR
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO PRESIDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL.

ADI 3121

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
Coordenadoria de Registros
e Informações Processuais
26/01/2004 14:58 6026

ADI - 3121

GERALDO ALCKMIN, Governador do Estado de São Paulo, com fundamento nos artigos 102, inciso I, letra "a" e 103, inciso V, da Constituição Federal e na Lei Federal nº 9.868, de 10 de novembro de 1999, assistido pelo Procurador Geral do Estado, vem propor a presente

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

cumulada com

pedido de **MEDIDA CAUTELAR DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO**

dos efeitos da Lei nº 10.884, de 20 de setembro de 2001, do Estado de São Paulo, pelos motivos que passa a expor:

DA LEI IMPUGNADA

A Lei estadual n. 10.884, de 20 de setembro de 2001, ora impugnada, tem o seguinte teor:

> "Estabelece a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.
>
> Artigo 1º - Torna-se obrigatória a reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.
>
> Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, serão consideradas vias de grande circulação aquelas determinadas pela autoridade de trânsito.
>
> Artigo 2º - A circulação de motocicletas fora da área reservada sujeitará

o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 3º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Artigo 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação." (doc. 1)

O projeto de lei que deu origem ao referido texto legislativo foi inteiramente vetado pelo Governador do Estado, por invadir competência do Município para regular assuntos de interesse local, afrontando o artigo 30, inciso I, da Constituição Federal.

Não obstante as razões apresentadas, o veto foi derrubado pela Assembléia Legislativa, tendo o Projeto n. 501/2000 sido transformado na Lei estadual n. 10.884, de 20 de setembro de 2001.

DOS FUNDAMENTOS DE FATO E DE DIREITO

A lei em questão não pode permanecer no universo jurídico nacional em razão de sua inconstitucionalidade.

O texto normativo impõe ao Poder Executivo a atribuição de reservar espaço nas vias públicas de grande circulação para o tráfego exclusivo de motocicletas, fiscalizando o cumprimento da medida.

Ocorre que a organização do tráfego urbano é assunto de interesse local, razão pela qual se o Executivo estadual proceder na forma determinada pelo texto legislativo, estará violando a autonomia dos Municípios que, nos termos do artigo 30, I, do texto constitucional, têm competência para "legislar sobre assuntos de interesse local".

O "interesse local", previsto no artigo 30, I, da Lei Maior, da mesma forma que o "peculiar interesse" anteriormente previsto na Emenda Constitucional n. 1/69, não é interesse exclusivo do Município, mas sim interesse de predominância local.

Sobre a matéria já acentuava Hely Lopes Meirelles que o peculiar interesse não é interesse exclusivo da localidade. Se assim fosse, "bem reduzido ficaria o âmbito da Administração local, aniquilando-se a autonomia de que faz praça a Constituição". Os interesses locais têm reflexo nos interesses do Estado e da União. Assim, "o que define e caracteriza o interesse

local, inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União"[1].

Esse também é o entendimento de Fernanda Dias Menezes de Almeida, que invoca em favor de sua posição as lições de Diogo de Figueiredo Moreira Neto e Celso Bastos[2].

Em matéria de Regiões Metropolitanas, previstas no artigo 25, § 3º, da Constituição Federal e 153 a 158 da Constituição Estadual, é preciso determinar os assuntos que pelas suas peculiaridades transcendem os limites do Município, caracterizando os interesses comuns que atingem o agrupamento dos Municípios vizinhos.

A norma constitucional federal prevê que "os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum" (art. 25, § 3º, da CF).

No Estado de São Paulo, a LCE n. 760, de 1º de agosto de 1994, ao estabelecer diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo, elenca as matérias que em tese poderão ser

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.987, DE 2011

(Do Sr. Severino Ninho)

Altera o Estatuto da Cidade e o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre as motofaixas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1517/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de

Trânsito Brasileiro, para dispor sobre motofaixas.

Art. 2º O §2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 41.....

.....

§ 2º No caso de cidades com mais de cem mil habitantes, deverá ser elaborado plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, prevendo, sempre que possível, faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores." (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 244. .....

.....

X – fora da faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores – motofaixa –, quando existente:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

.....

*§ 4º Em caso de reincidência na infração prevista no inciso X do **caput**, aplicar-se-ão as penalidades de multa (duas vezes) e apreensão do veículo." (NR)*

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Dados divulgados pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO – revelam o crescimento de 377,65% na frota de veículos motorizados de duas rodas no Brasil, entre 2001 e junho de 2011. De 4,61 milhões, chegamos a 17,41 milhões.

No Estado de Pernambuco, o crescimento foi de 443,21% para o mesmo período, quando a frota registrada em 2001, de 154.303, alcançou 683.899 unidades, em junho de 2011.

O aumento da frota provocou o incremento vertiginoso da incidência de acidentes de trânsito, com impacto relevante no atendimento de emergência dos hospitais e na previdência.

Os sinistros envolvendo motociclistas na Região Metropolitana de Recife vêm respondendo por quase 90% das internações decorrentes de

acidentes de trânsito. Os gastos com esses atendimentos em todo o Estado de Pernambuco chegaram a R$ 500 milhões em um ano, obrigando a Secretaria de Saúde estadual a enquadrar tais eventos na categoria de epidemia.

Embora para muitos cidadãos a posse da motocicleta ou similar represente ascensão social e garantia de mobilidade, ela também significa vulnerabilidade. Em qualquer acidente de trânsito, seus ocupantes são afetados diretamente, ensejando elevada morbimortalidade.

Quando não morrem, muitos motociclistas jovens ficam mutilados, dependendo do benefício da prestação continuada da seguridade social para sua manutenção.

Diante desse quadro preocupante, que pode se agravar ainda mais em função do ambiente econômico favorável ao aumento da demanda por motocicletas e similares, devemos, enquanto legisladores federais, propor instrumentos de controle da escalada dos acidentes de trânsito com esses veículos.

Considerando o alcance social do projeto de lei aqui apresentado, conto com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2011.

SEVERINO NINHO
Deputado Federal PSB/PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III
DO PLANO DIRETOR

.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com

significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput* , os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

.....

.....

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.043, DE 2011

(Do Sr. Aguinaldo Ribeiro)

Acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrados.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1517/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), com o intuito de fixar diretriz específica para os planos de transporte urbano integrados, obrigatórios para cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

Art. 2º O art. 41da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art.41.....

.....

§ 3º O plano de transporte urbano integrado, de que trata o parágrafo anterior, deverá ditar ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas"

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

JUSTIFICAÇÃO

A ideia original desta proposição foi do nobre deputado João Batista do PP/SP, a quem, como Líder da Bancada do Partido Progressista, homenageamos com a reapresentação do projeto para tramitar novamente nesta Casa Legislativa.

O Estatuto da Cidade é um poderoso instrumento legal à mão dos administradores municipais. Seus ditames podem ser usados para atenuar e, mesmo, superar más condições de

ocupação e utilização do solo urbano. O Estatuto é também uma lei de referência para a comunidade que pretende cobrar do poder público local ações que promovam um ambiente urbano social e economicamente sustentável.

Em vista desse perfil arrojado da lei, é de certa forma surpreendente que tão pouco espaço tenha sido dado ao planejamento de transportes nas cidades, aspecto de suma importância na busca da sustentabilidade acima referida.

De fato, o Estatuto da Cidade não faz mais do que impor a exigência de que as cidades com mais de quinhentos mil habitantes elaborem plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido. Nenhuma diretriz em relação a esses planos de transporte é apresentada.

Nossa intenção, ao propor este projeto de lei, é sinalizar, para as municipalidades responsáveis pela elaboração de um plano de transporte integrado, a necessidade de se favorecer as práticas do pedestrianismo e do ciclismo, formas de deslocamento mais democráticas, menos dispendiosas e ambientalmente mais adequadas. Não apenas isso, porém. Achamos que é importante colocar os que lidam com a engenharia de trânsito nas grandes cidades ante o desafio de promover, sempre que possível, a segregação do fluxo de motocicletas, pela utilização de faixas exclusivas.

Essa medida como já o demonstra algumas experiências, é uma forma de atenuar os conflitos e os acidentes envolvendo motocicletas e outros veículos automotores, tão comuns ultimamente.

Sendo essas as razões que tínhamos a expor, submetemos este projeto de lei à avaliação da Casa.

Sala das Sessões, em 21 de dezembro de 2011.

Deputado AGUINALDO RIBEIRO PP/PB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III

DO PLANO DIRETOR

.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput* , os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.886, DE 2012

(Do Sr. Walter Feldman)

Acrescenta o parágrafo único do art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para autorizar, com limite diferenciado de velocidade, o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1517/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"**Art. 211.** .....

Parágrafo único. Não configura a infração prevista no *caput* a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor que ocorra sem prejudicar a segurança do trânsito e em velocidade máxima de 20 (vinte) quilômetros por hora ou na velocidade da via, se menor." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Há tempos a sociedade brasileira enfrenta problemas no trânsito relacionados à quantidade de veículos, o que tem levado a mudanças de comportamento dos condutores. A legislação nacional não pode se omitir diante das situações observadas e deve enfrentar a realidade, sob pena de se tornar ultrapassada e obsoleta.

Um dos problemas mais relevantes e objeto de questionamento por segmentos da sociedade é a conjugação da elevada quantidade de veículos de duas rodas, notadamente motocicletas, com a irresponsabilidade de seus condutores.

Anteriormente, além de serem poucos os veículos nas vias, as frotas eram compostas basicamente por carros, caminhonetes e caminhões. Veículos de quatro rodas. Pequena era a utilização de veículos motorizados de duas rodas. Estes preenchiam pouco espaço no trânsito brasileiro.

A situação mudou. Por diversos motivos, não necessários de citação no momento, observa-se um aumento considerável no número de motocicletas e motonetas no trânsito brasileiro.

As motocicletas passaram a ser utilizadas com mais frequência, em maior quantidade e ocupando mais espaço no trânsito. Outro fator que contribuiu para o cenário narrado é o cada vez mais intenso uso de entregas rápidas por meio de motocicletas.

Além disso, muitas são as reclamações de que os motociclistas são contumazes em conduzir seus veículos de maneira insegura, de forma contrária às normas do Código de Trânsito Brasileiro. Muitos acidentes ocorrem pela irresponsabilidade na condução dos motociclistas.

Um dos questionamentos comumente feitos é quanto ao perigo decorrente da condução de motocicletas e motonetas entre fileiras de carros, formadas em semáforos e engarrafamentos. Essas fileiras são vulgarmente conhecidas como “corredores”. Na visão de boa parte da sociedade brasileira, essa atitude deveria ser reprimida, pois reflete imprudência e irresponsabilidade dos motociclistas.

A condução de motocicletas e motonetas entre fileiras de veículos parados é uma realidade insofismável nas grandes cidades brasileiras. Entretanto, também é certo que ela não pode tornar o trânsito mais inseguro. Para enfrentar os fatos que nos desafiam, propomos o Projeto de Lei em questão. Se existe a necessidade de condução entre as fileiras de veículos parados, deve haver regulamentação e limitação.

Com essa perspectiva, pretende-se acrescentar dispositivo ao Código Brasileiro de Trânsito para confirmar a aceitação da condução de veículos motorizados de duas rodas entre os demais veículos parados em filas nas vias públicas, mas de forma que se reduza ao máximo os perigos para a sociedade, por meio da limitação da velocidade. Pela proposição, com o objetivo de atualizar a legislação, mas sem descurar da segurança do trânsito, admite-se taxativamente a condução de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre as fileiras de veículos, com a imposição de limite de velocidade.

Certos da oportunidade, conveniência e relevância desta proposição, convidamos os ilustres Deputados a apoiá-la e pedimos sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de maio de 2012.

Deputado WALTER FELDMAN

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 XV

DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 211. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizado:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.262, DE 2013

(Do Sr. Leonardo Gadelha)

Acrescenta o inciso X ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, onde proíbe o trânsito de motocicletas entre os veículos automotores, estando estes em movimento.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 1517/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica acrescido o inciso X ao artigo 244 do Código de Transito Brasileiro, Lei 9503/1997 que passará a viger com a seguinte redação:

X – transitar entre os veículos automotores, estando estes em movimento;

Infração – grave;

Penalidade – multa.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Os números de acidentes envolvendo motociclistas no Brasil aumentam em progressão geométrica. É sabido que vários motociclistas utilizam as vias corredores como forma que diminuir o tempo de viagem. Acontece que tal manobra acaba por causar inúmeros acidentes, o que aumenta os números de mortes, invalidez, e internações em hospitais.

O custo de internações por acidentes com motociclistas pagas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), em 2011, foi 113% maior do que em 2008, passando de R$ 45 milhões para R$ 96 milhões.

O crescimento dos gastos acompanha o aumento das internações que passou de 39.480 para 77.113 hospitalizados no período.

Somente entre 2008 e 2010, o número de mortes por este tipo de acidente, de acordo com o levantamento, aumentou 21% - de 8.898 motociclistas para 10.825 óbitos. Com isso, a taxa de mortalidade cresceu de 4,8 óbitos por 100 mil habitantes para 5,7 por 100 mil no período.

Por isso que contamos com a aprovação dos nobres Pares desta Casa para a aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em 01 de abril de 2013.

Deputado LEONARDO GADELHA
PSC/PB

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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 XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002)*

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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 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 proposituras 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);

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.

Antes de serem anexadas ao PL oriundo do Senado Federal, as matérias foram 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 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.

Entretanto o Projeto de Lei nº 3.886, de 2012 do Nobre Deputado Walter Feldman trata de um assunto muito importante para a circulação de veículos motorizados de duas rodas, a velocidade destes nos chamados corredores quando o transito estiver parado.

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 e nº 5.262, de 2013. E pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.886, de 2012, apensado, com a emenda oferecida.

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2013.

Deputado MAURO MARIANI
Relator

EMENDA Nº 1

O parágrafo único do artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.886, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** O art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997,

passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 211......

Parágrafo Único. Não configura a infração prevista no *caput* a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor que ocorra sem prejudicar a segurança do trânsito e em velocidade máxima a metade da velocidade da via. "(NR)

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2013.

Deputado MAURO MARIANI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do PL nº 3.886/12, apensado, com emenda, e pela rejeição do PL nº 5.007/13 e dos PL's nºs 2.987/11, 3.043/11, 5.262/13, e 1.517/11, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Walney Rocha e Flaviano Melo - Vice-Presidentes; Alberto Filho, Eurico Júnior, João Carlos Bacelar, José Nunes, Mauro Mariani, Nilmar Ruiz, Paulo Ferreira, Paulo Foletto, Roberto Britto, Weverton Rocha, Wilson Filho, Celso Maldaner e Junji Abe.

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado WALNEY ROCHA
Presidente em exercício

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

EMENDA Nº 1

O parágrafo único do artigo 1º do Projeto de Lei nº 3.886, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 1º** O art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 211......

Parágrafo Único. Não configura a infração prevista no *caput* a

ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor que ocorra sem prejudicar a segurança do trânsito e em velocidade máxima a metade da velocidade da via. "(NR)

Sala da Comissão, em 4 de setembro de 2013.

Deputado WALNEY ROCHA
Presidente em exercício

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Chega para análise da Comissão de Viação e Transportes, o PLS nº 346, de 2012, denominado nesta Casa Revisora como PL nº 5.007, de 2013, o qual altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre a circulação de motocicletas e similares.

No rol das alterações propostas, alinham-se:

- a adição de dois incisos ao art. 24 do CTB (XXII e XXIII), aditando aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios as atribuições de *planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego* e de *reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nessas vias, selecionadas com base em critérios técnicos*;

- o acréscimo do art. 184-A ao CTB, que estabelece como infração de natureza grave, punida com multa, 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;

- a modificação do inciso I do art. 184 do CTB, para agravar de leve para média a categoria da infração nele prevista, 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, prevendo penalidade de multa.

Ao projeto do Senado foram apensadas cinco propostas oriundas da Câmara dos Deputados, descritas a seguir.

1 - PL nº 1.517, de 2011, do Deputado Newton Lima, que acrescenta o art. 56-A ao Código de Trânsito, 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. O PL também proíbe os veículos assinalados de ultrapassar qualquer outro, exceto se for mantida a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros. Ademais, obriga o Poder Público a implantar, sempre que

possível, motofaixas destinadas à circulação dos veículos motorizados de duas rodas. Para assegurar a aplicação do art. 56-A, o PL acrescenta o inciso X ao art. 244 do CTB, para classificar como infração de categoria média, punível com multa, o descumprimento da nova premissa.

2 - PL nº 2.987, de 2011, do Deputado Severino Ninho, que altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, para criar a motofaixa para a circulação exclusiva de motocicletas, motonetas e ciclomotores. O projeto de lei ainda altera o art. 41 do Estatuto da Cidade, com vistas a reduzir de quinhentos mil para cem mil, o limite de população a partir do qual se exige a elaboração de plano de transporte urbano integrado, que deve prever, sempre que possível, a motofaixa. O PL também altera o CTB, pelo acréscimo do inciso X ao art. 244, para considerar infração gravíssima, punível com multa, a circulação fora de motofaixa existente. Por fim, adita o § 4º ao art. 244, para duplicar o valor da multa nos casos de reincidência na infração do inciso X, situação punida também com a apreensão do veículo. Foi apensado ao PL nº 1.517/2011.

3 - PL nº 3.043, de 2011, do Deputado Aguinaldo Ribeiro, que acrescenta o § 3º ao art. 41 do Estatuto da Cidade, para exigir que o plano de transporte integrado previsto no mesmo artigo, para cidades com mais de quinhentos mil habitantes, contemple ações favoráveis ao pedestrianismo e à implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito destinadas aos veículos motorizados de duas rodas. Foi apensado ao PL nº 1.517/2011.

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, desenvolvendo velocidade máxima de vinte quilômetros por hora ou na velocidade da via, se menor. Essa infração, de natureza grave, penalizada com multa, aplica-se aos veículos, exceto os não motorizados, que ultrapassarem outros parados em fila devido a sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo. Foi apensado ao PL nº 1.517/2011.

5 - PL nº 5.262, de 2013, do Deputado Leonardo Gadelha, que agrega 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 1.517/2011.

A leitura das justificações das propostas deixa entrever a intenção dos Parlamentares de melhorar as condições de mobilidade urbana e diminuir os acidentes de trânsito com os veículos motorizados de duas rodas. O registro histórico de tais sinistros demonstra números crescentes, que estão impactando os orçamentos dos Ministérios da Saúde e da Previdência.

O conjunto de projetos ora em apreço nesta Comissão foi objeto de

exame de mérito precedente na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a qual rejeitou todas as matérias, à exceção do PL nº 3.886, de 2012, aprovado com a emenda oferecida pelo Relator, Deputado Mauro Mariani, na forma de acréscimo de parágrafo único ao art. 211 do CTB, para admitir como velocidade máxima de ultrapassem de outros veículos parados em fila devido a sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou devido a qualquer outro obstáculo, a metade da velocidade da via, em detrimento do limite de vinte quilômetros ou a velocidade da via, se menor, como previsto no referido PL.

Nesse contexto, realizamos audiência pública no dia 28 de junho deste ano, onde foram ouvidos diversos especialistas em segurança viária e representantes dos motociclistas. O que preponderou nas apresentações e manifestações foi permitir o tráfego entre veículos, mas com algumas restrições. Atualmente esse tráfego está sem controle, o que acaba por ocasionar muitos acidentes e desorganização do trânsito. O Congresso Nacional havia proibido totalmente o tráfego entre veículos no projeto de lei que originou a Lei nº 9.503, 2007 (CTB), por meio do art. 56, mas ele foi vetado, sob o principal argumento de que "ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento". Com isso, o tráfego de motocicletas entre veículos ficou totalmente sem controle.

Com tramitação em rito de prioridade, o PL nº 5.007, de 2013, e seus apensos foram distribuídos para apreciação conclusiva da CDU, deste Órgão Técnico e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo, quanto à constitucionalidade ou juridicidade das matérias.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O aumento significativo da frota de veículos motorizados de duas rodas em circulação no Brasil redundou na elevação dos acidentes de trânsito que estão impactando os recursos orçamentários do Sistema Único de Saúde e do Ministério da Previdência, merecendo atenção do Parlamento. Nesse sentido, os projetos de lei em análise nos trazem elementos importantes para melhorarmos as regras ora vigentes.

Em suma, os projetos de lei trazem como proposta principal a possibilidade de criação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores. Tal ideia, apesar de positiva no que se refere à melhoria da mobilidade desses tipos de veículos, não atende ao fim a que se propõe. Tomemos o exemplo

da cidade de São Paulo, onde a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) criou faixas exclusivas para esses veículos em três avenidas paulistas. Posteriormente, essas faixas foram desativadas por registrarem um aumento de 700% na ocorrência de sinistros, conforme manifestação do representante daquela entidade na audiência pública realizada no dia 28 de junho deste ano. Além disso, a criação de faixas exclusivas para motocicletas e similares criaria conflitos com as faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, criando mais segregação num espaço reduzido e com grande quantidade de veículos e pedestres transitando diariamente. O que se defende atualmente é um trânsito inclusivo e compartilhado.

Por essa razão, entendemos ser melhor seguir a ideia de se estabelecer uma faixa virtual entre os veículos, a ser utilizada sob determinadas condições, conforme disporemos a seguir. Inclusive, na verdade isso já é feito, mas de forma precária, sem controle, sem regras, sem segurança.

É importante destacar que a utilização de motocicletas, motonetas e ciclomotores no mundo inteiro pressupõe agilidade e mobilidade, sendo essa a linha que seguiu a Presidência da República ao vetar o art. 56 do CTB que proibia expressamente o trânsito de motocicletas entre veículos. No entanto, a liberação total desse tráfego, sem regras de segurança, também é um risco, considerando a grande quantidade de acidentes graves que envolvem motocicletas, muitas vezes trafegando entre veículos. Por essa razão, consideramos que, nas situações de trânsito parado ou muito lento, a passagem entre veículos deve ser autorizada pela legislação, como elemento de compensação para a mobilidade urbana, mediante determinadas condições de segurança.

Conforme dados do Boletim Estatístico da Seguradora Líder DPVAT, referente ao ano de 2015, foram pagas 497.009 (quatrocentas e noventa e sete mil e nove) indenizações referentes a acidentes com motocicletas e similares, o que representou 76 % do total de indenizações pagas. Assim, para enfrentarmos essa grave realidade de mortes envolvendo motociclistas no trânsito brasileiro, estamos propondo uma ideia mais adequada à nossa realidade, incluindo as seguintes condições:

1) Permitir a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos somente na hipótese de fluxo parado ou muito lento, visto que com o fluxo normal os veículos de duas rodas conseguem trefegar normalmente nas faixas de circulação – neste caso é impossível determinar uma distância mínima entre os veículos ou a delimitação de velocidade máxima de passagem, em face da dinâmica do trânsito e a dificuldade dessa verificação, por essa razão optamos por determinar que a passagem seja realizada com velocidade reduzida, seguindo parâmetros já adotados pelo CTB em seu artigo 220 (Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito);

2) Havendo mais de duas faixas de circulação no mesmo sentido, restringir esse tráfego entre as duas faixas mais à esquerda, visto que atualmente as

motos circulam em qualquer entre-faixa, o que gera muitos transtornos e acidentes; não se utiliza a entre-faixa mais à direita porque esse ambiente é utilizado para os veículos lentos e de maior porte;

3) Instituir a possibilidade de os órgãos de trânsito criarem faixas de retenção específicas para os veículos de duas rodas junto a semáforos, imediatamente a frente dos demais veículos, facilitando o avanço daqueles veículos quando da liberação do fluxo. Essa solução tem sido adotada na cidade de São Paulo, demonstrando ser uma alternativa positiva para assegurar fluidez no trânsito e evitar acidentes, tendo em vista que a saída coletiva preferencial dos veículos de duas rodas, ao comando da sinalização semafórica, situa-se no campo visual dos motoristas de veículos que lhes sucedem. De acordo com a CET, que implementou esses "bolsões" em diversos cruzamentos em São Paulo (Projeto Frente Segura), em alguns pontos foi constatada a redução de 28% em atropelamentos de pedestres por motocicletas e 25% de acidentes envolvendo esses veículos;

4) Define-se como sendo infração de natureza "grave", o descumprimento das condições estabelecidas para a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos.

Destaque-se, ainda, que a não inclusão da previsão de faixas exclusivas para motocicletas no CTB não impede o órgão com circunscrição sobre a via de criar essas faixas se assim entender pertinente. Entendemos, também, que não existe necessidade de criação de infração específica para a motocicleta que trafega fora da faixa exclusiva, tendo em vista que já existe previsão genérica para essa conduta aplicável a todos os veículos, conforme art. 185, inciso I, do CTB, não sendo razoável criar uma nova infração.

Analisando especificamente alguns dispositivos propostos pelos projetos de lei em análise, acatamos:

a) a inclusão do inciso XXII ao art. 24 do CTB porque prevê, de forma clara e inequívoca, a importância de "esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego";

b) o agravamento da multa prevista no inciso I do art. 184, de **leve** para **média,** pela circulação indevida em faixa ou pista da direita segregada para determinado veículo, pois certamente o agravamento da infração contribuirá para o cumprimento da medida;

c) a alteração do art. 211 do CTB, para excluir a punição de motocicletas, motonetas e ciclomotores, no caso de ultrapassagem de veículos junto a semáforo e outras retenções de fluxo, mas sem estabelecer limite de velocidade, visto que essa limitação é tecnicamente impossível de ser verificada, tornando-se letra morta, razão pela qual rejeitamos, no mérito, a emenda da CDU, que estabelece que a ultrapassagem será permitida desde que seja feita com a metade da velocidade da via;

d) a inclusão da previsão de que calçadas, passeios e travessias de pedestres também são infraestruturas de mobilidade urbana, na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Quanto ao PL nº 2.987, de 2011, e ao PL nº 3.043, de 2011, somos contrários à inclusão/alteração de dispositivo na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que trata do Estatuto da Cidade, porque essa Lei foi revogada pela Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Por fim, acreditamos que o prazo de 180 (cento e oitenta) dias é razoável para a implementação das medidas ora inseridas ou alteradas no CTB.

Assim posto, no que cabe a este Órgão Técnico apreciar, votamos pela **REJEIÇÃO** da emenda ao PL nº 3.886, de 2012, aprovada na CDU, e pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 5.007, de 2013; 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, na forma do **SUBSTITUTIVO** anexo.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2016.

Deputado HUGO LEAL - PSB/RJ
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.007, DE 2012

(E aos 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, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a circulação de motocicletas e similares e a infraestrutura para pedestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 56-A e altera os arts. 24, 184, 211 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e altera os arts. 3º e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor, respectivamente, sobre a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores e a infraestrutura para pedestres.

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

"Art. 56-A. Será admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre os veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via, desde que observadas, simultaneamente, as seguintes condições:

I - quando o fluxo estiver parado ou muito lento;

II - a passagem deverá ser realizada em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos;

III - havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 1º Não será admitida a passagem motocicletas, motonetas e ciclomotores entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

*§ 2º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixas de retenção específicas para os veículos de que trata o **caput**, junto a semáforos, imediatamente à frente da faixa de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.*

*§ 3º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no inciso III do **caput**.*

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - Acrescenta o inciso XXII ao art. 24:

"Art. 24.....

.....

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, de modo a promover a melhoria da segurança do trânsito;

....." (NR)

II - Altera a gravidade da infração do inciso I do art. 184:

"Art. 184. .....

I - .....

Infração - média;

....." (NR)

III – Acrescenta parágrafo único ao art. 211:

"Art. 211.....:

.....

Parágrafo único. Não configura a infração prevista no caput a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos." (NR)

IV - Acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 244:

"Art. 244. .....

.....

X – em desacordo com o art. 56-A:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

....." (NR)

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"Art. 3º .....

.....

§ 3º .....

.....

VIII - calçadas, passeios e travessias de pedestres." (NR)

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

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2016.

Deputado HUGO LEAL - PSB/RJ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei n. 5.007/13 e os PLs 1.517/2011, 2.987/11, 3.043/11, 3.886/12 e 5.262/13, apensados, com substitutivo, e rejeitou a Emenda 1/13 da CDU, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Cajar Nardes, Danrlei de Deus Hinterholz, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos , Luiz Sérgio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Deley, Fábio Ramalho, Jaime Martins, Júlia Marinho, Leônidas Cristino, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Squassoni, Mário Negromonte Jr., Miguel Haddad, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Simão Sessim, Valtenir Pereira e Walter Alves.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a circulação de motocicletas e similares e a infraestrutura para pedestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 56-A e altera os arts. 24, 184, 211 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e altera os arts. 3º e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor, respectivamente, sobre a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores e a infraestrutura para pedestres.

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

"Art. 56-A. Será admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre os veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via, desde que observadas, simultaneamente, as seguintes condições:

I - quando o fluxo estiver parado ou muito lento;

II - a passagem deverá ser realizada em velocidade

reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos;

III - havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 1º Não será admitida a passagem motocicletas, motonetas e ciclomotores entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

*§ 2º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixas de retenção específicas para os veículos de que trata o **caput**, junto a semáforos, imediatamente à frente da faixa de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.*

*§ 3º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no inciso III do **caput**.*

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - Acrescenta o inciso XXII ao art. 24:

"Art. 24.....

.....

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, de modo a promover a melhoria da segurança do trânsito;

....." (NR)

II - Altera a gravidade da infração do inciso I do art. 184:

"Art. 184. .....

I - .....

Infração - média;

....." (NR)

III – Acrescenta parágrafo único ao art. 211:

"Art. 211.....:

.....

Parágrafo único. Não configura a infração prevista no caput a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos." (NR)

IV - Acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 244:

"Art. 244. .....

.....

X – em desacordo com o art. 56-A:

Infração – grave;

Penalidade – multa.

....." *(NR)*

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

"Art. 3º .....

.....

§ 3º .....

.....

VIII - calçadas, passeios e travessias de pedestres." *(NR)*

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

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Em exame, o Projeto de Lei nº 5.007, de 2013, apresentado pelo nobre Senador JORGE VIANA, o qual dispõe sobre implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação.

A proposição altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios:

a) planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em vias com elevado volume de tráfego, de modo a promover a melhoria da segurança do trânsito;

b) 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.

Outrossim, o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro para:

a) tornar infração média o trânsito de veículos “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”, conduta hoje considerada como infração leve;

b) considerar infração – de natureza grave – o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores “fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação desse tipo de veículo, onde houver, exceto quando houver sinalização permitindo a conversão ou ultrapassagem e o acesso a imóveis lindeiros”.

Encontram-se apensados ao Projeto de Lei nº 5.007/2013 as seguintes proposições:

a) **PL nº 1.517/2011**, de autoria do nobre Deputado Newton Lima, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, bem como cria faixa exclusiva para circulação desses veículos”;

b) **PL nº 2.987/2011**, de autoria do nobre Deputado Severino Ninho, que “Altera o Estatuto da Cidade e o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre as motofaixas”;

c) **PL nº 3.043/2011**, de autoria do nobre Deputado Aguinaldo Ribeiro, que “Acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrados”;

d) **PL nº 3.886/2012**, de autoria do nobre Deputado Walter Feldman, que “Acrescenta o parágrafo único do art. 211 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito

Brasileiro, para autorizar, com limite diferenciado de velocidade, o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo";

e) **PL nº 5.262/2013**, de autoria do nobre Deputado Leonardo Gadelha, que "Acrescenta o inciso X ao art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, onde proíbe o trânsito de motocicletas entre os veículos automotores, estando estes em movimento".

Em 2013, a Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) aprovou, por unanimidade, o parecer do Relator, Deputado Mauro Mariani, pela aprovação do PL nº 3.886/12, apensado, com emenda, e pela rejeição do PL nº 5.007/13, principal, e dos PLs nºs 2.987/11, 3.043/11, 5.262/13 e 1.517/11, apensados.

Na Comissão de Viação e Transportes (CVT), foi aprovado também, por unanimidade, o parecer do Relator, Dep. Hugo Leal, pela aprovação do PL n] 5.007/13, principal, e dos PLs n]s 1.517/2011, 2.987/11, 3.043/11, 3.886/12 e 5.262/13, apensados, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda nº 1/13 da CDU.

O substitutivo aprovado na CVT, de forma geral, altera o Código de Trânsito Brasileiro:

a) estabelecendo regras para a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via;

b) atribuindo competências aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

c) alterando a gravidade da infração prevista no art. 184, I, daquele diploma legal;

d) deixando de considerar infração a ultrapassagem, por parte de "motocicleta, motoneta e ciclomotor em velocidade reduzida" de "veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo" (art. 211, CTB).

O substitutivo altera ainda a Lei nº 12.587/2012, incluindo entre as infraestruturas de mobilidade urbana as “calçadas, passeios e travessias de pedestres”.

Trata-se de matéria sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, a qual tramita em regime de prioridade.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do PL nº 5.007/2013, principal, e dos PL nº 1517/2011, PL nº 2987/2011, PL nº 3043/2011, PL nº 3886/2012 e PL nº 5262/2013, apensados, bem como da emenda aprovada na Comissão de Desenvolvimento Urbano e do substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes, a teor do art. 32, inciso IV, alínea “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Passemos à análise da **constitucionalidade formal** das proposições.

Quanto aos aspectos concernentes à iniciativa legislativa, nada há que desabone as proposições, já que a matéria versada não constitui tema reservado a órgão específico.

Já no que diz respeito à competência legislativa, nem todas as proposições são isentas de mácula.

Senão, vejamos.

Se, nos termos do art. 22, XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”, não se pode olvidar que a mesma Lei Fundamental, em seu art. 24, I, determina que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre “direito urbanístico”, cabendo a União, neste último caso, limitar-se ao estabelecimento de normas gerais.

Bem assim, é preciso trazer à baila o mandamento inserto no art. 30, I, da Constituição Federal, o qual dispõe que compete aos Municípios “legislar sobre assuntos de interesse local”.

Nesse sentido, as proposições versam, basicamente, sobre duas espécies de tema:

a) criação de infrações e alteração da gravidade de infrações já existentes;

b) instalação de vias ou faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Quanto às inovações relativas às infrações previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro, consideramos que o tema é de competência privativa da União, cabendo àquele ente dispor sobre o assunto.

A instalação de vias ou faixas exclusivas, a seu turno, é tema mais delicado, pois tangencia a alçada da Municipalidade, a qual reúne maiores condições de aferir a necessidade, a adequação e a factibilidade de tais medidas.

Dessa forma, fez-se necessária análise acurada da redação das proposições, a fim de identificar quais delas traziam mera diretriz a ser considerada pela Municipalidade e quais transcendiam o caráter de norma geral, interferindo de modo indevido na atuação do poder público municipal.

Como resultado de tal exame, consideramos que o PL nº 5.007/2013, principal, ao determinar que os órgãos municipais devem “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” desborda da competência da União para elaborar privativamente normas sobre trânsito e adentra tanto em normas específicas como em assunto de interesse local dos Municípios, incorrendo em vício de competência.

Dessa forma, o PL nº 5.007/2013 não logra êxito no exame de sua constitucionalidade. Os demais projetos e o substitutivo aprovado na CVT, por outro lado, dispõem de modo mais comedido sobre o assunto, ora o tratando sob a forma de diretriz, ora deixando aos Municípios a decisão final quanto à instalação das faixas exclusivas.

No que se refere à análise da constitucionalidade material das proposições, não vislumbramos qualquer ofensa aos princípios e regras plasmados na Lei Maior.

No que tange à juridicidade, as proposições inovam no ordenamento jurídico e respeitam os princípios gerais do direito, nada havendo a objetar.

Quanto à técnica legislativa, consideramos cumpridas as normas da Lei Complementar nº 95/1998.

Em face do exposto, votamos pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** dos Projetos de Lei nºs 1517/2011, 2.987/2011, 3.043/2011, 3.886/2012 e 5.262/2013, apensados; da emenda aprovada na Comissão de Desenvolvimento Urbano; e do substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes. Votamos, ainda, pela **inconstitucionalidade** do Projeto de Lei nº 5.007/2013, principal.

Sala da Comissão, em 27 de junho de 2017.

Deputado RONALDO FONSECA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.987/2011, do Projeto de Lei nº 3.043/2011, do Projeto de Lei nº 3.886/2012, do Projeto de Lei nº 5.262/2013 e do Projeto de Lei nº 1.517/2011, apensados; da Emenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano; do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes; e pela inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 5.007/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ronaldo Fonseca.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Alceu Moreira, Daniel Vilela e Marcos Rogério - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Betinho Gomes, Bilac Pinto, Cleber Verde, Cristiane Brasil, Danilo Cabral, Delegado Éder Mauro, Evandro Gussi, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Francisco Floriano, Genecias Noronha, Hildo Rocha, Janete Capiberibe, Jorginho Mello, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Luis Tibé, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Magda Mofatto, Marco Maia, Maria do Rosário, Mauro Pereira, Osmar Serraglio, Paes Landim, Patrus Ananias, Paulo Teixeira, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Sergio Zveiter, Silvio Torres, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Afonso Motta, Bacelar, Cabo Sabino, Celso Maldaner, Covatti Filho, Daniel Almeida, Delegado Edson Moreira, Gorete Pereira, Hiran Gonçalves, Hugo Leal, Ivan Valente, Jerônimo Goergen, Jones Martins, Lelo Coimbra, Milton Monti, Pastor Eurico, Reginaldo Lopes, Roberto de Lucena, Sandro Alex e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 6 de dezembro de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO