



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI NO 5.007, DE 2013

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

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

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado HUGO LEAL

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 trafegar 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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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**.

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

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:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

*“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