

PARECER N° , DE 2012

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, do Senador Jorge Viana, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o 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.*

RELATOR: Senador MARCO ANTÔNIO COSTA

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 346, de 2012, do Senador JORGE VIANA, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o 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.*

A proposição pretende atribuir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios duas novas competências, relacionadas com a implantação de esquemas especiais de circulação viária e de controle de tráfego no âmbito de sua circunscrição, entre os quais prevê a destinação de faixa ou pista exclusiva para o tráfego de motocicletas. As competências propostas são objeto dos incisos XXII e XXIII que o projeto acresce ao art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A segunda alteração prevista recai sobre o dispositivo do CTB que estabelece as velocidades máximas permitidas nas diferentes classes de vias de acordo com a categoria do veículo. Pela nova redação dada pelo projeto ao art. 61, § 1º, inciso II, alínea a, item 1, do CTB, a velocidade máxima de 110km/h em rodovias passaria a aplicar-se apenas aos automóveis e camionetas. Em decorrência, as motocicletas teriam seu limite de velocidade automaticamente

rebaixado para 80km/h – o mesmo limite previsto para o conjunto dos demais veículos, conforme estabelece, na sequência, o item 3 do citado dispositivo.

Ainda com relação às velocidades, o projeto acrescenta novo parágrafo ao art. 61, para determinar que, em faixa ou pista destinada à circulação exclusiva de motocicletas, a velocidade máxima permitida será de 60km/h, quando se tratar de via urbana, e de 80km/h, nas vias rurais, ressalvada a possibilidade de o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via regulamentar limites mais baixos de velocidade.

No âmbito das infrações, o PLS nº 346, de 2012, propõe elevar, de leve para média, a gravidade da infração descrita no art. 184, inciso I, do CTB, segundo o qual é punido com multa o condutor que “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”.

Por último, acresce ao CTB um novo artigo (art. 184-A), para caracterizar como infração grave, sujeita à penalidade de multa, o ato de transitar com motocicleta fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação de veículos desse tipo, onde houver.

Na justificação que apresenta, o autor do projeto se reporta ao vertiginoso crescimento da frota nacional de motocicletas e aos níveis alarmantes a que chegaram os índices de acidentes envolvendo veículos dessa categoria.

O projeto foi examinado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), que concluiu pela aprovação da matéria com quatro emendas.

A Emenda nº 1 promove alterações na redação proposta aos incisos XXII e XXIII do art. 24 do CTB, para incluir, além das motocicletas, as motonetas e ciclomotores na circulação das faixas exclusivas, e substituir a expressão “vias de grande circulação” pela expressão, tecnicamente mais adequada, “vias com elevado volume de tráfego”.

A Emenda nº 2 visa a aprimorar a redação do art. 184-A, que se pretende acrescer ao CTB, para ressalvar a possibilidade de trânsito fora da faixa exclusiva quando houver sinalização permitindo o acesso a imóveis lindeiros, ou para conversão ou ultrapassagem.

A Emenda nº 3 suprime as alterações propostas pela proposição ao art. 61 do CTB. A supressão é assim justificada no Parecer aprovado pela CI:

No campo das medidas voltadas para o controle de velocidades, embora a boa intenção do nobre autor, a medida poderá trazer consequências danosas à segurança do trânsito, pois ao limitar a velocidade de motocicleta a 80 e 60 km/h nas vias rurais e urbanas respectivamente, em detrimento aos demais veículos leves, o efeito será exatamente o contrário, uma vez que a motocicleta será obrigada a circular em faixas de menor velocidade e disputar espaço com os veículos pesados e lentos, como caminhões e ônibus, aumentando o risco de acidentes graves e fatais.

É sabido que os veículos de grande porte criam um imenso deslocamento de ar ao ultrapassar um veículo, e por ser a motocicleta um veículo bastante leve, este deslocamento pode desestabilizá-la em virtude da diminuição da resistência do ar. Esse turbilhão que se forma atrás dos caminhões, ônibus e veículos leves tende a puxar a motocicleta para próximo desses veículos (efeito do vácuo) reduzindo consideravelmente o tempo de frenagem necessário em situações normais. Essa situação potencializa em demasia a ocorrência de acidentes.

Ademais, a costumeira observação do excesso de velocidade como causa de acidentes com veículos tem como referência o desrespeito a velocidade máxima indicada para a via pública, ou seja, o que contribui para o acidente é a velocidade acima do permitido.

Portanto, proponho para este caso que se mantenha o limite de velocidade atualmente estabelecido do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a qual é fixada com base em critérios técnicos, nas condições de trânsito, e nas peculiaridades de cada via.

Finalmente, a Emenda nº 4 visa a corrigir pequeno lapso na numeração dos artigos do projeto.

Cabe, agora, a esta Comissão examinar a matéria, em caráter terminativo.

II – ANÁLISE

O PLS nº 346, de 2012, tem fundamento no art. 22, XI, da Constituição Federal, que estabelece que *competе privativamente à União legislar sobre ... trânsito e transporte*.

Não há, igualmente, nenhum reparo no tocante à juridicidade e regimentalidade do projeto, que vem vazado na melhor técnica legislativa.

Do ponto de vista do mérito, como se observou, a matéria foi objeto de debates na Comissão de Serviços de Infraestrutura, que teve oportunidade de se debruçar sobre o tema. Naquela ocasião ficou registrada a importância da proposição, que caminha na direção de assegurar *o convívio harmônico no trânsito, onde o respeito entre as diversas categorias de veículos (de maior porte com os de menor porte) deve ser alcançado com incentivo a comportamentos de segurança das diversas categorias de usuários, através de campanhas de trânsito educativas, melhora na sinalização e incremento da fiscalização na busca incansável da segurança nas vias públicas.*

Com relação às emendas apresentadas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, igualmente, reiteramos a sua importância para o aperfeiçoamento do projeto.

Por fim, sugiro a apresentação de emenda para tornar mais clara à redação ao art. 184 – A do Código Trânsito Brasileiro, no que diz respeito à infração de transitar com motocicleta fora da faixa ou pista exclusiva, para realocar a expressão “o acesso a imóveis lindeiros” constante da Emenda nº 2-CI, logo após a expressão “permitindo o”, para após a expressão “ultrapassagem”.

Assim, temos a certeza de que a aprovação da proposição em exame representará passo importante na direção da melhoria do trânsito em nossas cidades.

III – VOTO

Destarte, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, com as Emendas de nº 1 a 4, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, e com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CCJ

Dê-se a seguinte redação ao art. 184–A constante do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012:

“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.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator