



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 346, DE 2012

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 24, 61 e 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

XXII – planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação e de controle de tráfego em vias de grande circulação, com vistas à melhoria da segurança do trânsito.

XXIII – reservar faixa ou pista exclusiva para a circulação de motocicletas em vias de grande circulação, selecionadas com base em critérios técnicos.

.....” (NR)

“Art. 61.

§ 1º

.....

II –

a)

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

.....

§ 3º Inexistindo velocidade inferior regulamentada pelo órgão ou entidade de trânsito, com circunscrição sobre a via, a velocidade máxima permitida em faixa ou pista destinada à circulação exclusiva de motocicletas será de:

I – sessenta quilômetros por hora, nas vias urbanas;

II – oitenta quilômetros por hora, em vias rurais.” (NR)

“Art. 184.

I –

Infração – média;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 184-A:

“Art. 184-A. Transitar com motocicleta fora da faixa ou pista exclusiva reservada para a circulação desse tipo de veículo, onde houver:

Infração – grave;

Penalidade – multa”.

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

JUSTIFICAÇÃO

O crescimento econômico do Brasil nos últimos anos ampliou substancialmente o acesso da população a bens de consumo em geral, com destaque para os veículos. A frota brasileira, que era de 24,3 milhões de veículos em 1998, praticamente atingiu a casa dos 64,8 milhões em novembro de 2010 – um aumento da ordem de 166%. Ainda mais impressionante foi o aumento experimentado pela frota de motocicletas, superior a 491%.

Infelizmente, o crescimento da frota de veículos veio acompanhado de um aumento vertiginoso do número de acidentes de trânsito, principalmente daqueles envolvendo motocicletas. Nesse segmento específico, os acidentes fatais cresceram 610% entre 1998 e 2010.

As estatísticas mais alarmantes vêm das regiões Norte e Nordeste do País. No Estado do Acre, por exemplo, a frota de motocicletas, que era de apenas 11 mil em 2000, ultrapassou a marca dos 70 mil veículos em 2011, superando, inclusive, o número de automóveis. Não por acaso, quase metade (57,5%) dos acidentes de trânsito com morte têm a participação de motocicletas.

Acrescente-se a isso um dado lamentável: do total de pessoas mortas em acidentes, 80% têm entre 15 e 39 anos de idade, o que significa que a juventude é, de longe, o grupo populacional mais atingido pela violência no trânsito.

Não menos preocupantes são os impactos dos acidentes nos custos do sistema público de saúde. Em 2010, o SUS contabilizou um gasto de R\$ 187 milhões por Acidentes em Transporte Terrestre (ATT), nos quais os motociclistas se destacam como o grupo majoritário no total de internações hospitalares realizadas. Apenas no atendimento a esse grupo, o SUS empenhou R\$ 85,5 milhões – mais de 45%, portanto, do gasto total contabilizado na rubrica naquele ano.

Estas são múltiplas facetas do grande desafio que o poder público e a sociedade brasileira de modo geral precisam enfrentar em prol da segurança no trânsito. Nesse esforço, vislumbro, como legislador, a necessidade de importantes aperfeiçoamentos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em que pesem os notáveis avanços conseguidos desde a sua aprovação, em 1977.

De fato, no que diz respeito às motocicletas, o CTB ora incorre em omissões, ora em impropriedades. Entre as primeiras, registramos a falta de dispositivos que, se não obriguem, pelo menos respaldem e orientem a adoção de esquemas de circulação destinados a separar, em espaço próprio, categorias de veículos que disputam, não raro em situação de conflito, o uso da mesma via. Soluções desse tipo são

fundamentais para conter a escalada dos acidentes envolvendo automóveis e motociclistas nos principais corredores das grandes cidades. Já entre as impropriedades, destacamos a questão das velocidades, uma das causas mais frequentemente associadas ao crescente número de acidentes com motocicletas. Neste particular, o CTB – ao equiparar as motos a veículos de outras categorias para efeito da fixação das velocidades máximas permitidas em diversas classes de via – parece desconhecer as peculiaridades dos veículos motorizados de duas rodas, conhecidos pela sua alta vulnerabilidade no trânsito.

Assim, a proposta legislativa que apresento reforça a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais para estabelecer esquemas especiais de circulação e de controle de tráfego com vistas à melhoria da segurança do trânsito, explicitando a atribuição de implantar faixas ou pistas para uso exclusivo de motociclistas em vias de grande circulação, selecionadas com base em critérios técnicos. Ao mesmo tempo, reduz para 80km/h a velocidade máxima permitida para motocicletas nas rodovias e fixa limites de velocidade adequados às motos que trafeguem em faixas ou pistas exclusivas.

Estou certo de que a implantação de faixas ou pistas exclusivas para motocicletas nas vias de grande circulação possibilitará deslocamentos mais rápidos – mesmo com os novos limites de velocidade propostos – e mais seguros.

Pelo exposto, espero contar com o apoio necessário à aprovação do projeto de lei que ora submeto à apreciação dos membros do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador **JORGE VIANA**

*LEGISLAÇÃO CITADA***LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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 de 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 órgãos 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 Polícia 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 e 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 multas 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 exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

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

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

~~1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;~~

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 14/09/2012..