

# **PARECER N° , DE 2012**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, 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**

Submete-se ao exame desta Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 346, de 2012, de autoria do Senador Jorge Viana, que propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visando à melhoria da segurança no trânsito para usuários de motocicletas.

Entre as alterações propostas, o PLS nº 346, de 2012, 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 CTB.

A segunda alteração prevista recai sobre o dispositivo do Código (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.

Conforme consta do despacho de distribuição, a proposição será analisada, inicialmente, por esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), seguindo-se a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), que decidirá em caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

## **II – ANÁLISE**

De acordo com o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, a matéria de que trata o PLS nº 346, de 2012, insere-se no campo temático das competências da CI, razão pela qual deve esta Comissão manifestar-se quanto ao mérito da proposição.

Compartilho com o autor as preocupações que motivaram a presente iniciativa. De fato, as motocicletas e seus usuários têm sido as principais vítimas da violência no trânsito.

São variadas as alterações que o PLS nº 346, de 2012, propõe no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Todas buscam minimizar os conflitos entre veículos de diferentes categorias em disputa pelo espaço viário já congestionado dos grandes corredores urbanos, situação esta que costuma potencializar os riscos de acidente.

No que diz respeito aos acréscimos propostos no art. 24 do CTB, considero que o projeto encaminha adequadamente o propósito de apoiar e estimular a implantação de esquemas especiais de circulação viária pelos órgãos de trânsito municipais, garantindo-lhes o necessário respaldo legal para iniciativas nesse sentido. Sabe-se que a adoção de medidas de gerenciamento da circulação e do tráfego urbanos – entre as quais o projeto explicita a destinação de faixas ou pistas para uso exclusivo de determinada categoria de veículos – cabe tão somente ao poder público local. Nada impede, todavia, que o projeto reforce e explice no texto do Código de Trânsito essa competência, sem deixar de ressaltar a importância do critério técnico que deve presidir a decisão.

Com o objetivo de aprimorar o texto constante do inciso XXIII do art. 24 do projeto sob exame, sugiro emenda apenas 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”.

Ao mencionar a implantação de faixas ou pistas exclusivas para motocicletas, o projeto cria, simultaneamente, a infração correspondente, na forma do art. 184-A que acresce ao CTB. Com isso, fica o condutor de motocicleta obrigado a se manter na faixa ou pista exclusiva a ele destinada, sob pena de cometer infração grave, punível com multa. A medida nos parece acertada, contudo com o objetivo de aprimorar o texto apresento emenda com o fim de ressalvar a possibilidade de trânsito fora da faixa exclusiva quando houver sinalização permitindo para fins de acesso a imóveis lindeiros, ou para conversão ou ultrapassagem.

Coerentemente, providência complementar prevê que seja punida com mais rigor a situação inversa, tratada no art. 184 do CTB. É o que faz o projeto ao estabelecer que incorre em infração média (e não leve, como determina o texto em vigor) o motorista que invade a “faixa ou pista da direita”,

destinada à circulação exclusiva de veículo de outra categoria, “exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita”.

No campo das medidas voltadas para o controle de velocidades, embora a boa intenção do nobre autor, a medida poderá trazer consequências danosas a 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. Dessa forma sugiro a exclusão das alterações sugeridas ao art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro, constante no art. 1º do projeto sob exame.

Por fim, verifico pequeno lapso na numeração dos artigos do projeto, constando art. 1<sup>a</sup>, 3º e 4º, e para sanar esse problema sugiro emenda para renumerar os artigos 3º e 4º para artigos 2º e 3º.

Por acreditar ser possível 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, e por consequência a diminuição de acidentes e mortes, reconhecendo o mérito do PLS nº 346, de 2012, e conluiu pela sua aprovação da matéria, sugerindo os ajustes já mencionados, que, salvo melhor juízo, poderão contribuir para o aperfeiçoamento da proposição.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, com as seguintes emendas:

#### **EMENDA Nº – CI**

Dê-se a seguinte redação aos incisos XXII e XXIII a serem acrescidos ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012:

**“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)

#### **EMENDA Nº – CI**

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 o acesso a imóveis lindeiros, conversão ou ultrapassagem.

#### **EMENDA Nº – CI**

Suprimam-se as alterações promovidas no art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, constante no art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012.

**EMENDA Nº – CI**

Renumерem-se artigos 3º e 4º do Projeto de Lei do Senado n 346, de 2012, para artigos 2º e 3º.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator