



SENADO FEDERAL

PARECERES

Nºs 1.675 E 1.676, DE 2012

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.

PARECER Nº 1.675, DE 2012 **(Da Comissão de Serviços de Infraestrutura)**

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 explicita 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 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. 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. 1º, 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 concluo 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 1 – 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 2 – 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.

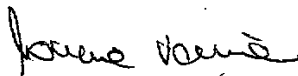
EMENDA Nº 3 – CI

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.

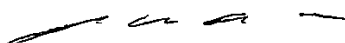
EMENDA Nº 4 – CI

Renumerem-se artigos 3º e 4º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, para artigos 2º e 3º.

Sala da Comissão, 6 de dezembro de 2012.



, Presidente



, Relator

ASSINAM O PARECER, NA 37ª REUNIÃO, DE 06/12/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: João Paulo

RELATOR: SENADOR MARCO ANTÔNIO COSTA.

Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Lindbergh Farias (PT)	1. Humberto Costa (PT)
Delcídio do Amaral (PT)	2. José Pimentel (PT)
Jorge Viana (PT)	3. Wellington Dias (PT)
Walter Pinheiro (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Acir Gurgacz (PDT)	5. Pedro Taques (PDT)
João Capiberibe (PSB)	6. Rodrigo Rollemberg (PSB)
Inácio Arruda (PC DO B)	7. Vanessa Grazziotin (PC DO B)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)	
Valdir Raupp (PMDB)	1. Romero Jucá (PMDB)
Waldemir Moka (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	3. Roberto Requião (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	4. Francisco Dornelles (PP)
Ricardo Ferraço (PMDB)	5. Clésio Andrade (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	6. Casildo Maldaner (PMDB)
Ciro Nogueira (PP)	7. Ivo Cassol (PP)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Flexa Ribeiro (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	2. Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	3. Alvaro Dias (PSDB)
Wilder Moraes (DEM)	4. Jayme Campos (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Fernando Collor (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Gim (PTB)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Blairo Maggi (PR)	3. João Costa (PPL)
PSOL	
VAGO	1. Randolfe Rodrigues
PSD	
Márcio Antônio Costa	1. Sérgio Petecão

PARECER Nº 1.676, DE 2012
(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

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 acrescentar ao CTB, para ressaltar 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 referencia 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 *compete 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 subemenda a Emenda nº 2- da CI, para tornar mais clara a redação do 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”, e prever o tipo de infração e penalidade.

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, 3 e 4, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, e a Emenda nº 2 - CI, com a seguinte subemenda:

SUBEMENDA Nº 1 – CCJ à Emenda nº 2 - 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 a conversão ou ultrapassagem e o acesso a imóveis lindeiros.

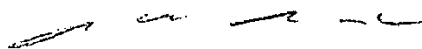
Infração – grave;

Penalidade – multa”.

Sala da Comissão, 12 de dezembro de 2012.

SENADOR EUNÍCIO OLIVEIRA

, Presidente

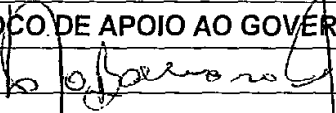
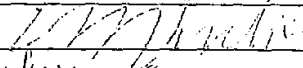
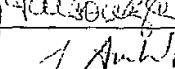
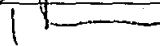
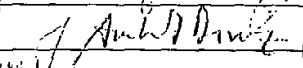

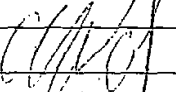

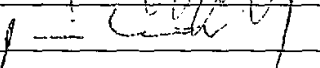
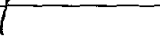

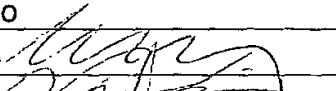
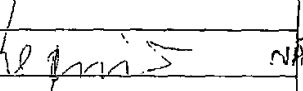
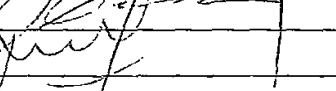
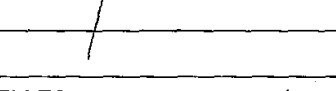
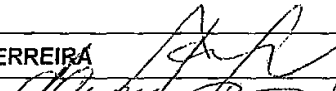
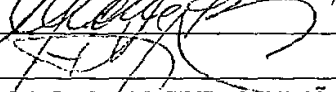

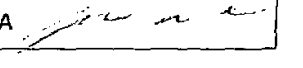


, Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 346 DE 2012

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 12 / 12 / 12, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: <u>SENADOR EUNÍCIO OLIVEIRA</u>	
RELATOR: <u>SENADOR MARCO ANTÔNIO COSTA</u>	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PC do B, e PRB)	
JOSÉ PIMENTEL 	1. EDUARDO SUPPLY 
ANA RITA	2. LÍDICE DA MATA 
PEDRO TAQUES 	3. ANÍBAL DINIZ 
JORGE VIANA	4. ACIR GURGACZ 
ANTONIO CARLOS VALADARES 	5. LINDBERGH FARIAS 
INÁCIO ARRUDA 	6. RODRIGO ROLLEMBERG
EDUARDO LOPES 	7. HUMBERTO COSTA
BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PMDB, PP, PV)	
RICARDO FERRAÇO	1. RENAN CALHEIROS 
EUNÍCIO OLIVEIRA 	2. ROBERTO REQUIÃO 
PEDRO SIMON 	3. VALDIR RAUPP
ROMERO JUCÁ 	4. EDUARDO BRAGA
VITAL DO RÊGO	5. LOBÃO FILHO
LUIZ HENRIQUE	6. WALDEMIR MOKA
FRANCISCO DORNELLES	7. BENEDITO DE LIRA
BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)	
AÉCIO NEVES	1. LÚCIA VÂNIA
ALOYSIO NUNES FERREIRA 	2. FLEXA RIBEIRO
ALVARO DIAS 	3. CÍCERO LUCENA
JOSÉ AGRIPINO 	4. PAULO BAUER
BLOCO PARLAMENTAR UNIÃO E FORÇA (PTB, PR, PSC/PPL)	
ARMANDO MONTEIRO	1. MOZARILDO CAVALCANTI
GIM	2. CIRO NOGUEIRA
MAGNO MALTA	3. JOÃO RIBEIRO
	4. EDUARDO AMORIM
PSOL	
RANDOLFE RODRIGUES	
PSD	
SÉRGIO PETECÃO	1. MARCO ANTÔNIO COSTA 

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

PROPOSIÇÃO: PLS Nº 346, DE 2012

TITULARES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ PIVETEL	X				1 - EDUARDO SUPLICY	X			
ANA RITA					2 - LÍDICE DA MATA	X			
PEDRO TAQUES		X			3 - ANÍBAL DINIZ	X			
JORGE VIANA					4 - ACIR GURGACZ				
ANTÔNIO CARLOS VALADARES	X				5 - LINDBERGH FARIAS				
INÁCIO ARRUDA	X				6 - RODRIGO ROLLEMBERG				
EDUARDO LOPES					7 - HUMBERTO COSTA				
TITULARES - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RICARDO FERRÃO					1 - RENAN CALHEIROS				
EUNÍCIO OLIVEIRA (PRESIDENTE)					2 - ROBERTO REQUIÃO		X		
PEDRO SIMON		X			3 - VALDIR RAUPP				
ROMERO JUCA	X				4 - EDUARDO BRAGA				
VITAL DO RÊGO					5 - LOBÃO FILHO				
LUIZ HENRIQUE					6 - WALDEMIR MOKA				
FRANCISCO DORNELLES					7 - BENEDITO DE LIRA				
TITULARES - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
AÉCIO NEVES					1 - LUCIA VÂNIA				
ALOYSIO NUNES FERREIRA		X			2 - FLEXA RIBEIRO				
ALVARO DIAS		X			3 - CÍCERO LUCENA				
JOSÉ AGRIPINO	X				4 - PAULO BAUER				
TITULARES - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO					1 - MOZARILDO CAVALCANTI				
GIM					2 - CÍRO NOGUEIRA				
MAGNO MALTA					3 - JOÃO RIBEIRO				
					4 - EDUARDO AMORIM				
TITULAR - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RANDOLFE RODRIGUES									
TITULAR - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
SÉRGIO PETECÃO					1 - MARCO ANTONIO COSTA (RELATOR)	X			

TOTAL: 15 SIM: 9 NÃO: 5 ABSTENÇÃO: 1 AUTOR: — PRESIDENTE: —
 SALA DAS REUNIÕES, EM 12 / 12 / 2012

Senador EUNÍCIO OLIVEIRA

Presidente

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, do RISF) (atualizado em 23/11/2012).

EMENDAS A A-CI - CCJ A A-CI - CCJ A
PROPOSIÇÃO: PLS Nº 346, DE 2012

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA
LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

TITULARES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ROSE PIMENTAL	X				1 - EDUARDO SEPULCH	X			
ANA RITA		X			2 - LIDICE DA MATA	X			
PEDRO TAQUES					3 - ANIBAL DINIZ	X			
JORGE VIANA					4 - ACIR GURGACZ				
ANTONIO CARLOS VALADARES	X				5 - LINDBERGH FARIAS				
INACIO ARRUDA	X				6 - ROBERTO ROLLEMBERG				
EDUARDO LOPES					7 - HUMBERTO COSTA				
TITULARES - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RICARDO FERRAÇO					1 - RENAN CALHEIROS				
ELINHO OLIVEIRA (PRESIDENTE)					2 - ROBERTO REQUIÃO		X		
PEDRO SIMON		X			3 - VALDIR RAUPE				
ROMERO JUCA	X				4 - EDUARDO BRAGA				
VITAL DO REGO					5 - LOBÃO FILHO				
LUIZ FENILIOLE					6 - WALDEMAR MORA				
FRANCISCO DORNELLES					7 - BENEDITO DE LIRA				
TITULARES - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
AECIO NEVES					1 - LACIA VIANA				
ALOYSIO NUNES FERREIRA		X			2 - FLEXA RIBEIRO				
ALVARO DIAS		X			3 - CICERO LUCENA				
JOSE AGRIPIO	X				4 - PAULO BAUER				
TITULARES - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PFL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PFL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO					1 - MOZARILDO CAVALCANTE				
GIM					2 - CIRIO NOGUEIRA				
MAGNO MALTA					3 - JOAO RIBEIRO				
					4 - EDUARDO AMORIM				
TITULAR - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RANDOLFE RODRIGUES									
TITULAR - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
SERGIO PETEÇAO					1 - MARCO ANTONIO COSTA (PSD/GO)	X			

TOTAL: 15 SIM: 6 NÃO: 5 ABSTENÇÃO: 4 AUTOR: PRESIDENTE / SALA DAS REUNIÕES, EM 12 / 12 / 2012

Senador EUNÍCIO OLIVEIRA
Presidente

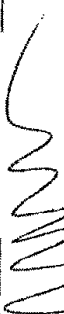
O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, do RISF) (atualizado em 23/11/2012).

SUBEMENDA Nº 1 - CCJ À EMENDA Nº 2 - CI - CCJ
PROPOSIÇÃO: PLS Nº 346, DE 2012

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA
LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL

TITULARES - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PDT, PSB, PT, PC do B e PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
JOSÉ PIMENTEL	X				1 - EDUARDO SUPLICY	X			
ANA RITA					2 - LIDICE DA MATA	X			
PEDRO TAQUES		X			3 - ANIBAL DINIZ	X			
JORGE VIANA					4 - ACIR GURGACZ				
ANTONIO CARLOS VALADARES	X				5 - LINDBERGH FARIAS				
INACIO ARRUDA	X				6 - RODRIGO ROLLEMBERG				
EDUARDO LOPES					7 - HUMBERTO COSTA				
TITULARES - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RICARDO FERRACO					1 - RENAN CALHEIROS				
EUNÍCIO OLIVEIRA (PESLIPROTE)					2 - ROBERTO REQUÍÃO		X		
PEDRO SIMON		X			3 - VALDIR RAUPP				
ROMERO JUCA	X				4 - EDUARDO BRAGA				
VITAL DO RÊGO					5 - LOBÃO FILHO				
LUÍZ HENRIQUE					6 - WALDEMIR MOKA				
FRANCISCO DORNELLES					7 - BENEDITO DE LIRA				
TITULARES - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
AÉCIO NEVES					1 - LÚCIA VÂNIA				
ALOYSIO NUNES FERREIRA		X			2 - FLEXA RIBEIRO				
ALVARO DIAS		X			3 - CICERO LUCENA				
JOSÉ AGRIPINO	X				4 - PAULO BAUER				
TITULARES - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC, PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO					1 - MOZARILDO CAVALCANTI				
GIM					2 - CIRÓ NOGUEIRA				
MAGNO MALTA					3 - JOÃO RIBEIRO				
					4 - EDUARDO AMORIM				
TITULAR - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
RANDOLFE RODRIGUES									
TITULAR - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSD	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
SÉRGIO PETEÇÃO					1 - MARCO ANTONIO COSTA (PELAGO)				

TOTAL: 15 SIM: 8 NÃO: 5 ABSTENÇÃO: 2 / 12 / 2012
SALA DAS REUNIÕES, EM 12 / 12 / 2012

AUTOR: 1 PRESIDENTE 1

Senador EUNÍCIO OLIVEIRA
 Presidente

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, do RISF) (atualizado em 23/1/2012).

TEXTO FINAL
Do PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 346, DE 2012
Na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania 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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 24 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 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 23 de setembro 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

Sala da Comissão, 12 de dezembro de 2012.


Senador EUNÍCIO OLIVEIRA, Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....

XI - trânsito e transporte;

.....

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) 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.

.....

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.

.....

OFÍCIO Nº 132/2012-PRESIDÊNCIA/CCJ

Brasília, 12 de dezembro de 2012.

A Sua Excelência o Senhor
Senador **JOSÉ SARNEY**
Presidente do Senado Federal

Assunto: decisão terminativa.

Senhor Presidente,

Em cumprimento ao disposto no artigo 91, § 2º, do Regimento Interno desta Casa, comunico a Vossa Excelência que, em Reunião Ordinária realizada nesta data, esta Comissão deliberou, em caráter terminativo, pela **aprovação**, com as Emendas nº 1-CI-CCJ, 3-CI-CCJ e 4-CI-CCJ, e a Emenda nº 2-CI-CCJ com a Subemenda nº 1-CCJ, do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012, 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", de autoria do Senador Jorge Viana.

Aproveito a oportunidade para renovar protestos de estima e consideração.

Cordialmente,



Senador **EUNÍCIO OLIVEIRA**

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

RELATÓRIO

DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO.

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. O Projeto deve ser emendado nesse artigo 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”.

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 explicita no texto do Código de Trânsito essa competência, sem deixar de ressaltar a importância do critério técnico que deve presidir a decisão.

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 ressaltar a possibilidade de trânsito fora da faixa exclusiva quando houver sinalização permitindo para fins de 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 rodovias e vias 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. 1º, 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 concluo pela sua aprovação da matéria, sugerindo os ajustes já mencionados, que, salvo ^o 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 acrescentados 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 conversão ou ultrapassagem.

EMENDA Nº – CI

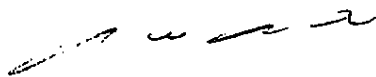
Suprimam-se as alterações promovidas no art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997, constante no art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 346, de 2012.

EMENDA Nº – CI

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

Sala da Comissão,

, Presidente

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

, Relator

RELATÓRIO

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 acrescentar ao CTB, para ressaltar 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 *compete 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 a 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:

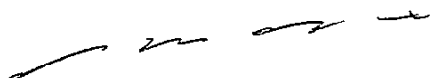
EMENDA Nº – CCJ

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

Publicado no DSF, em 18/12/2012.