

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 1.517, DE 2011

(Aposos: PL nº 2.987, de 2011; PL nº 3.043, de 2011 e PL nº 3.886, de 2012)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, bem como cria faixa exclusiva para circulação desses veículos.

**Autor:** Deputado NEWTON LIMA

**Relator:** Deputado MAURO MARIANI

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe encontra-se nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano para exame de mérito, porque dispõe sobre mobilidade urbana na forma de matéria própria à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e sobre urbanismo.

Ao acrescentar o art. 56-A ao CTB, o PL dispõe sobre trânsito para vedar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes ou entre a calçada e veículos na faixa a ela adjacente, como também proíbe as ultrapassagens de qualquer veículo, para o que deve ser guardada a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros. Ao acrescentar o inciso X ao art. 244 do CTB, o PL classifica como infração média, punida com multa, o descumprimento do disposto no art. 56-A.

O Urbanismo é contemplado no PL pela determinação ao Poder Público de disponibilizar, sempre que possível, faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas.

Ao projeto descrito foram apensadas três proposituras a ele correlatas:

1 - PL nº 2.987, de 2011, do Deputado Severino Ninho, que altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, autodenominada Estatuto da Cidade, e a lei que institui o CTB, para criar a motofaixa, faixa viária de circulação exclusiva de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O art. 41 do Estatuto da Cidade foi modificado, passando a exigir das cidades com mais de cem mil habitantes, no lugar da norma em vigor que contempla as cidades com mais de quinhentos mil habitantes, a elaboração de plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, prevendo, sempre que possível, a motofaixa.

No CTB, a alteração do art. 244, mediante o acréscimo do inciso X, diz respeito à infração pela circulação fora da motofaixa existente, considerada gravíssima, pela qual o condutor dos ciclos motorizados é punido com multa. No caso de reincidência esse valor é duplicado e adita-se a penalidade de apreensão do veículo.

2 - PL nº 3.043, de 2011, do Deputado Aguinaldo Ribeiro, que acrescenta o § 3º ao art. 41 do Estatuto da Cidade, exigindo que o plano de transporte integrado previsto no § 2º deste artigo, para cidades com mais de quinhentos mil habitantes, passe a ser elaborado para as cidades com mais de cem mil moradores e contemple ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas.

3 - PL nº 3.886, de 2012, do Deputado Walter Feldman, que altera o CTB para excetuar as ultrapassagens feitas por veículos motorizados de duas rodas em condição de segurança para o trânsito e no máximo a vinte quilômetros por hora, da infração prevista no art. 211. Essa infração de natureza grave é punida com multa e aplica-se ao veículo que ultrapassar outros parados em fila devido a sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados.

As propostas objetivam democratizar o acesso à cidade pelas intenções de melhorar a mobilidade urbana e de reduzir os acidentes de trânsito, envolvendo os ciclovários referidos, que vêm elevando o índice de morbimortalidade do País.

Tramitando em rito ordinário, o PL nº 1.517, de 2011, e seus apensos foram distribuídos para apreciação conclusiva deste Órgão Técnico, da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo, quanto aos indicadores de constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

Em 14 de dezembro de 2011, apresentamos parecer pela rejeição apenas do PL nº 1.517., de 2011. Porém, a anexação das três propostas relatadas, obrigou-nos a rever aquele relatório e o voto originalmente proferido.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Sem demérito à preocupação do Deputado Newton Lima, autor do PL nº 1.517, de 2011, de contribuir para a redução dos acidentes de trânsito no Brasil envolvendo motociclistas, ponderamos sobre a pertinência e eficiência da proposta.

A nosso ver, o PL trata de tema comum ao trânsito e ao ordenamento funcional das áreas urbanas. Os aspectos referentes ao trânsito deverão ser analisados no fórum apropriado da Comissão de Viação e Transportes.

A definição de faixas exclusivas para veículos motorizados de duas rodas adentra a seara do urbanismo.

De acordo com o art. 24, I e § 1º da Constituição Federal, a competência legislativa sobre urbanismo é concorrente entre os Estados, o Distrito Federal e a União, que deve limitar-se a estabelecer normas gerais.

Respeitando o comando constitucional, em 03 de janeiro de 2012, foi editada a Lei nº 12.587, que, entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A Lei assinala, no inciso I do art. 23, entre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana: “restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporários, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados”. O art. 24 apresenta o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento para efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, obrigando sua elaboração em até três anos, por todos os municípios com população acima de vinte mil habitantes. Ainda de acordo com inciso IX do art. 24, esse Plano deverá ser integrado ao Plano Diretor municipal e contemplar entre outros aspectos: “as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada”.

Vale ressaltar que o inciso VIII do art. 30 da Carta Magna assegura a competência dos Municípios para *promover, no que couber, o ordenamento territorial adequado, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano*. No âmbito municipal, são realizadas as intervenções de maior detalhamento na ordenação jurídico-urbanística do território, a exemplo do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana.

Assim, ponderamos que a criação de faixas viárias exclusivas para os veículos motorizados de duas rodas, à semelhança das faixas específicas para ônibus, cabe ao planejamento municipal. A partir das necessidades locais, os técnicos poderão adotar faixas viárias próprias a certo veículo e decidir sobre sua localização e extensão, como também pela sua extinção.

Ratificando o comando constitucional, o Código de Trânsito Brasileiro arrola no inciso II do art. 24, entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, a de planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais.

Diante do exposto, vislumbramos que, no âmbito da competência do legislativo federal, a matéria em análise acha-se contemplada a contento.

Desse modo, no que cabe a este Órgão Técnico apreciar, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1.517, de 2011, e de seus apensos, os Projetos de Lei nº 2.987, de 2011; nº 3.043, de 2011; e nº 3.886, de 2012.

Sala da Comissão, em            de            de 2012.

Deputado MAURO MARIANI  
Relator