



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.085, DE 2015 **(Do Sr. Roberto Britto)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a condução de motocicletas nas rodovias.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, mediante o acréscimo do art. 56-A, para dispor sobre a condução de motocicletas nas rodovias.

Art. 2º Acrescente-se o seguinte art. 56-A na Lei nº 9.503, de 1997:

“Art. 56-A. É proibida ao condutor de motocicletas a passagem entre veículos de filas adjacentes nas rodovias.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de todos os esforços do Poder Legislativo federal em aprimorar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visando à diminuição dos acidentes de trânsito, as estatísticas de tais ocorrências mantêm-se em patamares elevados, inaceitáveis para qualquer nação civilizada.

De acordo com dados do Mapa da Violência 2014, “na última década, de 2002 a 2012, o número de mortes no transporte passou de 33.288 para 46.051, o que representa um aumento de 38,4%. As taxas, considerando o aumento da população, também cresceram 24,5% entre 2002 e 2012.” A par desse aumento, chama atenção a composição diferenciada desses acidentes. Segundo os registros do Sistema de Informações da Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, os óbitos de motociclistas passaram de 1.421 mortes no ano 1996 para 16.223 em 2012, perfazendo incremento da ordem de 1.041%, mais que decuplicando os números iniciais. Desde 2008, observa-se o crescimento sistemático de 15% ao ano dos acidentes com motos.

Esse cenário trágico se alicerça no crescimento da participação da motocicleta na frota veicular em circulação, que passou a ser usada como um dos principais meios de transporte no Brasil. Segundo o Departamento

Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 1970 a motocicleta era item de baixa representatividade: no total de 2,6 milhões de veículos, contavam-se 62.459 unidades registradas, ou 2,4% do total. No ano 2000, tínhamos 4,0 milhões de motocicletas registradas, o que já representava 13,6% do parque veicular. Em 2012, contavam-se 19,9 milhões, representando 26,2% do total nacional de veículos registrados.

Além de ceifar vidas insubstituíveis, os acidentes com motos estão formando um contingente significativo de jovens mutilados, que passam a depender do benefício da prestação continuada para sobreviver, pressionando o orçamento do Ministério da Previdência.

Com o objetivo de contribuir para a redução da estatística perversa de motociclistas acidentados, ofereço o presente projeto de lei, proibindo a circulação de motocicletas entre filas adjacentes de veículos nas rodovias. Nessas vias, caso não exista sinalização regulamentadora, o CTB admite a velocidade máxima de 110 quilômetros por hora (vide art. 61, II, 1), que implica em alto potencial de acidentalidade para os deslocamentos no chamado corredor de veículos. Trata-se, portanto, de mais uma ferramenta em prol da preservação da integridade dos motociclistas, a qual merece apoio incontestes dos nossos Pares.

Diante da importância e alcance social da medida, contamos com a aprovação da medida.

Sala das Sessões, em 9 de abril de 2015.

Deputado ROBERTO BRITTO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

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 rodovia;
 - 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; *(Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003)*
 - 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. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

FIM DO DOCUMENTO