

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2019.
(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para garantir ultrapassagem segura a ciclistas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com acrescido do inciso XIII com a seguinte redação:

“Art. 29.

.....

XIII Veículos maiores devem fazer a ultrapassagem a ciclistas por meio da faixa lateral, com a devida sinalização de setas e diminuição da velocidade, mantendo uma distância mínima de 1,5 m quando não houver outra faixa disponível.”

Art. 2º O artigo 201 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com com a seguinte redação:

“Art. 201

Infração - grave;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação.”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro disciplina diretamente, do artigo 26 ao 67 e, tangencialmente, no restante da Lei, especialmente no capítulo das infrações, as normas e condutas no trânsito. No entanto, observamos que, no que diz respeito à segurança dos ciclistas, esta norma precisa ser mais rígida e diretamente observável. Passados 22 anos de publicação da Lei e considerando o aumento da participação das bicicletas no trânsito, é tempo de revê-la, adaptando-a às necessidades atuais, especialmente, de segurança.

Segundo dados da Campanha Bicicleta Segura, da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (Sbot), somente no ano passado, 11.741 brasileiros foram internados por envolvimento em acidentes com bicicleta, gerando custo superior a R\$ 14 milhões ao Sistema Único de Saúde (SUS). As principais causas de acidentes são embriaguez de motoristas de automóvel,

desrespeito às leis de trânsito e bicicletas no mesmo espaço que outros veículos.

No que se refere a este último ponto, acreditamos ser necessário deixar absolutamente clara a necessidade de não somente manter uma distância mínima de 1,5m ao passar ou ultrapassar um ciclista, mas fazer todo o processo de ultrapassagem: deixando a mesma faixa do ciclista e ultrapassando-o pela faixa lateral, com todas as sinalizações recomendadas e, neste caso, reduzindo a velocidade em função do movimento do ar provocado pelo veículo maior ao ultrapassar a bicicleta. Isto posto, sugerimos a inclusão do inciso XIII, no art. 29, deixando clara a obrigatoriedade de não apenas distanciar-se da bicicleta, mas de realizar o processo total de ultrapassagem.

Tendo em vista a gravidade do acidente que pode ser provocado pelo toque entre um veículo automotor e uma bicicleta ou mesmo pelo deslocamento do ar entre os veículos, desestabilizando o mais leve, notamos a necessidade de elevar a penalidade para a infração prevista no art. 201 - “Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração - média; Penalidade - multa.”

Na categoria de infrações “médias” (resultam em quatro pontos na CNH) estão, por exemplo, “dirigir o veículo com o braço de fora (art. 252)”, “usando fones de ouvido (art. 252)”, “conduzir veículo com defeito no sistema de iluminação (art. 230)” e outros erros de menor gravidade que, não necessariamente, incorrem em morte no trânsito. Já as infrações graves (resultam em cinco pontos na CNH), no entanto, dizem respeito, por exemplo, a “não usar o cinto de segurança (art. 167)”, “transitar na contramão (art. 186)” e “deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais e em relação ao bordo da pista (art. 192)”. Vemos que o nível de gravidade das infrações difere bastante e que se faz necessário o reajuste da gravidade da infração do art. 201 de média para grave, deixando claro o risco de acidente que tal ato provoca e a sua gravidade para a manutenção da vida.

O art. 214. “Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado” estabelece infração gravíssima e grave em situações com ciclistas, o que já mostra o quão importante é endurecer a legislação. Trata-se, como defendemos, não de puro rigor legislativo, mas de adequação à real gravidade da infração, à necessidade de educação no trânsito e à urgência de medidas que assegurem a vida dos ciclistas no trânsito.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, agosto de 2019.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

