



## **COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

### **PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

#### **EMENDA ADITIVA Nº**

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.

**Art. 2º** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 56-A. Será admitida a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre os veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via, desde que observadas, simultaneamente, as seguintes condições:

I - quando o fluxo estiver parado ou muito lento;

II - a passagem deverá ser realizada em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos;

III - havendo mais de duas faixas de circulação, a passagem somente será admitida no espaço entre as duas faixas mais à esquerda.

§ 1º Não será admitida a passagem motocicletas, motonetas e ciclomotores entre a calçada e os veículos na faixa a ela adjacente.

§ 2º Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixas de retenção específicas para os veículos de que trata o caput, junto a semáforos, imediatamente à frente da faixa de retenção dos demais veículos, na forma definida pelo Contran.

§ 3º Havendo faixa exclusiva para veículos de transporte coletivo à esquerda da pista, esta será desconsiderada para fins do disposto no inciso III do caput.

**Art. 3º** A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - Acrescenta parágrafo único ao art. 211:

“Art. 211.....



Parágrafo único. Não configura a infração prevista no caput a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor em velocidade reduzida e compatível com a segurança de pedestres, ciclistas e demais veículos.” (NR) IV - Acrescenta o seguinte inciso X ao art. 244:

“Art. 244 .....

.....  
X – em desacordo com o art. 56-A: Infração – grave; Penalidade – multa.  
.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do mês subsequente após 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Os acidentes envolvendo motocicletas e similares é uma das grandes preocupações dos especialistas em segurança viária. De acordo com dados da Seguradora Líder DPVAT, no ano de 2017, os acidentes envolvendo motocicletas representaram 74% das indenizações pagas, com 285.662 (duzentos e oitenta e cinco mil, seiscentos e sessenta e dois) casos, embora represente 27% da frota nacional.

A solução apontada pelo autor na prática veda o trânsito de motocicletas entre veículos, o que hoje é normal observar, principalmente nas grandes cidades. Na verdade esse assunto não é novo. Pelo menos desde o novo Código de Trânsito, há mais de 20 anos, a preocupação com o trânsito de motocicletas no corredor é grande. Inclusive, o Congresso Nacional aprovou um texto que proibia esse tipo de manobra, mas foi vetado pelo então presidente da república Fernando Henrique Cardoso, com a seguinte fundamentação:

“Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações.” (Mensagem de Veto nº 1.056, de 23 de setembro de 1997).



Ao longo dos anos o tema tem sido debatido profundamente, basicamente com três posições: proibir total, deixar como está ou um meio termo, com a permissão sob determinadas restrições. O último dos debates ocorreu sob nossa coordenação, por meio de Audiência Pública na Comissão de Viação e Transporte - CVT, quando da discussão do Projeto de Lei nº 5007/2013 e seus apensados, no dia 28 de junho de 2016, com a participação de diversos especialistas, inclusive representantes dos motociclistas, dos fabricantes de motocicletas, do município de São Paulo e o presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária.

Da Audiência Pública restou a sugestão de que se adotasse o ponto de equilíbrio entre as propostas, permitindo que as motocicletas somente transitassesem entre os veículos somente quando o trânsito estivesse parado ou muito lento, conforme apresentamos no parecer daquele Projeto de Lei e reproduzimos, em parte, na presente proposta.

Uma das propostas, inclusive aprovada no Senado Federal, era de que deveriam ser criadas faixas exclusivas para motocicletas. Conforme argumentamos na época, “tal ideia, apesar de positiva no que se refere à melhoria da mobilidade desses tipos de veículos, não atende ao fim a que se propõe”. Como exemplo, citamos a cidade de São Paulo, onde a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) criou faixas exclusivas para esses veículos em três avenidas paulistas, mas acabou desativando todas por registrarem um aumento de 700% na ocorrência de sinistros, conforme manifestação do representante daquela entidade na referida audiência pública. Além disso, a criação de faixas exclusivas para motocicletas e similares criaria conflitos com as faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, criando mais segregação num espaço reduzido e com grande quantidade de veículos e pedestres transitando diariamente. O que se defende atualmente é um trânsito inclusivo e compartilhado.

Por outro lado, a restrição completa do tráfego não resolveria totalmente a situação, eis que o uso de motocicletas é assim em diversos países do mundo. Além disso, a grande frota de motocicletas nos grandes centros, caso não seja dada uma alternativa, aumentará ainda mais os engarrafamentos.

Por essa razão, entendemos ser melhor seguir a ideia de se estabelecer uma faixa virtual entre os veículos, a ser utilizada sob determinadas condições. Na verdade, as motocicletas já trafegam entre veículos, mas de forma precária, sem controle, sem regras, sem segurança. Por essa razão, consideramos que, nas situações de trânsito parado ou muito lento, a passagem entre veículos



deve ser autorizada pela legislação, como elemento de compensação para a mobilidade urbana. Para tanto, estamos propondo a presente emenda, mas com uma ideia mais adequada à nossa realidade, nos mesmos termos já apresentados no parecer ao PL 5007/2013, aprovado na CVT, com as seguintes condições:

- “1) Permitir a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos somente na hipótese de fluxo parado ou muito lento, visto que com o fluxo normal os veículos de duas rodas conseguem treifar normalmente nas faixas de circulação – neste caso é impossível determinar uma distância mínima entre os veículos ou a delimitação de velocidade máxima de passagem, em face da dinâmica do trânsito e a dificuldade dessa verificação, por essa razão optamos por determinar que a passagem seja realizada com velocidade reduzida, seguindo parâmetros já adotados pelo CTB em seu artigo 220 (Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito);
- 2) Havendo mais de duas faixas de circulação no mesmo sentido, restringir esse tráfego entre as duas faixas mais à esquerda, visto que atualmente as motos circulam em qualquer entre-faixa, o que gera muitos transtornos e acidentes; não se utiliza a entre-faixa mais à direita porque esse ambiente é utilizado para os veículos lentos e de maior porte;
- 3) Instituir a possibilidade de os órgãos de trânsito criarem faixas de retenção específicas para os veículos de duas rodas junto a semáforos, imediatamente a frente dos demais veículos, facilitando o avanço daqueles veículos quando da liberação do fluxo. Essa solução tem sido adotada na cidade de São Paulo, demonstrando ser uma alternativa positiva para assegurar fluidez no trânsito e evitar acidentes, tendo em vista que a saída coletiva preferencial dos veículos de duas rodas, ao comando da sinalização semafórica, situa-se no campo visual dos motoristas de veículos que lhes sucedem. De acordo com a CET, que implementou esses “bolsões” em diversos cruzamentos em São Paulo (Projeto Frente Segura), em alguns pontos foi constatada a redução de 28% em atropelamentos de pedestres por motocicletas e 25% de acidentes envolvendo esses veículos;
- 4) Define-se como sendo infração de natureza “grave”, o descumprimento das condições estabelecidas para a passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos.”

Além disso, para dar eficiência à norma, estamos propondo a alteração do art. 211 do CTB, para excluir a punição de motocicletas, motonetas e ciclomotores, no caso de ultrapassagem de veículos junto a semáforo e outras retenções de fluxo.



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Por fim, acreditamos que o prazo de 180 (cento e oitenta) dias é razoável para a implementação das medidas ora inseridas ou alteradas no CTB.

Esperamos com isso normatizar a prática já existente, entre os condutores de motocicletas e outros veículos, precisando ser regulamentada para não haver abusos na fiscalização.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado Federal **HUGO LEAL**