



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.656-A, DE 2025

(Do Sr. Fred Linhares)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. RAFAEL SIMOES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
DESENVOLVIMENTO URBANO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. FRED LINHARES)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.54

IV com alto volume de tráfego de motocicletas na faixa preferencial destinada, obedecendo às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

.....(NR).

Art. 80

§4º A sinalização da faixa preferencial às motocicletas será localizada entre as faixas veiculares 1 e 2 do viário, na cor azul, em posição e condições que a tornem perfeitamente visível durante o dia e a noite.

.....(NR)



Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24

XII – a organização do espaço compartilhado entre automóveis, motocicletas, ciclistas, ônibus e pedestres de forma a pacificar e humanizar o trânsito nas cidades.

.....(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei ora apresentado visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para pacificar e humanizar o trânsito nas cidades brasileiras, em especial nas grandes cidades.

Nossa sugestão apresentada pretende expandir por todo território nacional o caso de sucesso já consolidado em alguns países e algumas localidades, como na cidade de São Paulo, em que o uso da faixa preferencial para os motociclistas nas vias de alta velocidade e com intenso fluxo de carros e motos é uma opção.

Entendemos que um trânsito caótico além de provocar inúmeros acidentes causa também malefícios na saúde mental dos profissionais que trabalham no trânsito e uma das alternativas encontradas é a adoção de faixas preferenciais para os usuários de motos, como forma de proporcionar segurança e fluidez no trânsito.

A Organização das Nações Unidas (ONU) tem demonstrado preocupação com os altos índices de acidentes com mortes ligadas ao uso crescente uso de motocicletas, por ser este um meio de transporte ágil, mais acessível financeiramente à população e uma alternativa a escassez de transporte público.



Uma das propostas apresentadas é a adoção da faixa preferencial para motos nas vias onde houver grande volume de tráfego, demarcada na via na cor azul, entre as faixas 1 e 2 a fim de permitir a segurança, disciplina e economia de tempo, sem alterar de forma significativa a dinâmica da via já existente¹.

A moto é a ferramenta de trabalho de inúmeros profissionais e o meio de locomoção de tantos outros. É essencial que o Poder Público garanta melhores condições de trabalho aos motofretistas com a diminuição das probabilidades de acidentes da categoria, através de um trânsito mais seguro.

Assim, diante do atual cenário de piora na mobilidade de alguns centros urbanos, pedimos o apoio dos demais Parlamentares em favor da aprovação deste importante Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado **FRED LINHARES**
Republicanos/DF

¹ <https://www.cetesp.com.br/consultas/faixa-azul/>



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503
LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego.

Autor: Deputado FRED LINHARES

Relator: Deputado RAFAEL SIMOES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Fred Linhares, tem por objetivo alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego.

De acordo com a proposta, nas vias com alto volume de tráfego, as motocicletas, motonetas e ciclomotores somente poderão circular por faixa preferencial destinada a esse tipo de veículo, obedecendo às normas previstas no CTB e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via. Ademais, o projeto prevê que a sinalização dessas faixas preferenciais deverá ser na cor azul. Por fim, inclui no rol de elementos a serem contemplados nos planos de mobilidade urbana a questão da organização do espaço compartilhado entre veículos, de modo a pacificar e humanizar o trânsito nas cidades.



Nos termos do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Viação e Transportes também se pronunciará sobre o mérito e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestará sobre a constitucionalidade e juridicidade das matérias, também com base no art. 54 do RICD. A proposição tramita em regime ordinário (inciso III do art. 151 do RICD) e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (inciso II do art. 24 do RICD).

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Fred Linhares, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para determinar que, em vias de alto volume de tráfego, as motocicletas, motonetas e ciclomotores somente poderão circular por faixa preferencial destinada a esse tipo de veículo, sinalizadas na cor azul, obedecendo às normas previstas no CTB e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via. Além disso, propõe a alteração da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para incluir no rol de elementos a serem contemplados nos planos de mobilidade urbana a questão da organização do espaço compartilhado entre veículos, de modo a pacificar e humanizar o trânsito nas cidades.

Louvamos a proposta do nobre Colega, ao se debruçar sobre tema de grande relevância no âmbito do trânsito e da mobilidade urbana: a segurança de motociclistas. No entanto, entendemos que a questão da obrigatoriedade da circulação em faixas preferenciais ou exclusivas não deve prosperar. Explicamos.



Inicialmente, ponderamos que, embora tenha se mostrado eficiente em algumas cidades e situações específicas – como na Avenida 23 de maio, na cidade de São Paulo, por exemplo –, o uso de faixas exclusivas para motocicletas não pode ser visto como panaceia, aplicável a toda e qualquer via, seja ela de alto volume de tráfego ou não. Nesse caso particular citado, a implantação definitiva foi precedida por fase experimental, mediante autorização do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com o devido monitoramento da eficácia da medida e das ocorrências de sinistros de trânsito e gravidade das lesões nas respectivas vítimas. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), órgão municipal responsável pela gestão da via, promoveu estudos acerca da viabilidade da medida, sobretudo no que tange aos pontos críticos de interseções viárias, à sinalização mais adequada e às campanhas educativas a serem realizadas.

Vale ressaltar que a “faixa azul”, nome adotado para a faixa exclusiva para motocicletas, foi replicada em outra avenida de alto tráfego da cidade, por se mostrar viável. Contudo, há várias outras vias do mesmo calibre de fluxo de veículos em que a medida não é recomendada, por diversos fatores, entre os quais o grande número de retornos ou interseções, o que aumentaria o risco de interceptações e colisões com outros veículos, ou a limitação da largura da via, o que impediria a implantação de uma nova faixa de trânsito para as motocicletas.

Ademais, impor essa obrigatoriedade a todos os municípios brasileiros não nos parece uma medida razoável. A cidade de São Paulo experimenta realidade bem diversa de tantas outras localidades brasileiras, principalmente com relação à disponibilidade de recursos financeiros e técnicos. Pela proposta, em toda via de alto volume de tráfego deveria ser instalada faixa exclusiva para motocicletas. No entanto, nem todo órgão de trânsito Brasil afora teria condições orçamentárias ou técnicas para implantar a medida. Seria necessário dispor de profissionais para proceder aos estudos de viabilidade e de segurança viária, além de recursos para alterar a sinalização e promover as campanhas de informação e educação dos condutores. Logo, a nova regra geraria grandes problemas em muitos municípios.



Por fim, a exemplo de São Paulo, a legislação atual não veda a implantação das faixas exclusivas. Pelo contrário, estimula a adoção de técnicas e medidas que promovam a segurança no trânsito. Outras cidades, como o Rio de Janeiro e Recife, já implantaram a medida, em vias e circunstâncias que se mostraram viáveis, com base em estudos técnicos. E tal sistemática pode ser replicada em várias outras localidades, sem necessidade alguma de alteração no CTB.

Com relação à proposta de alteração na PNMU, não vemos nenhum óbice quanto à proposta do Autor. Consideramos oportuna a inclusão de dispositivo que ressalte a importância de contemplar a questão do compartilhamento das vias para ônibus, automóveis, motocicletas, bicicletas e pedestres durante a elaboração dos planos de mobilidade urbana. De fato, essa medida contribuirá para a pacificação e humanização do trânsito e da mobilidade nas cidades brasileiras. Nada obstante, propomos pequeno ajuste na redação original, de modo a adequar a terminologia àquela já adotada no corpo da Lei.

Diante do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.656, de 2025, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado RAFAEL SIMOES
Relator

2025-11129



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para dispor sobre o compartilhamento de vias entre veículos e pedestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para dispor sobre o compartilhamento de vias entre veículos e pedestres.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

“Art. 24.
.....

XII – a organização do espaço compartilhado entre veículos de transporte motorizado e não motorizado, coletivo e individual, de carga e de passageiros, de forma a pacificar e humanizar o trânsito e a mobilidade nas cidades.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado RAFAEL SIMOES
Relator

2025-11129





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.656/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Rafael Simoes.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Antônio Doido, Eli Borges, Joseildo Ramos, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Denise Pessôa, Hildo Rocha, Jilmar Tatto, Max Lemos, Paulo Litro, Rafael Simoes, Ricardo Guidi, Talíria Petrone e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para dispor sobre o compartilhamento de vias entre veículos e pedestres.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para dispor sobre o compartilhamento de vias entre veículos e pedestres.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

“Art. 24.

.....

XII – a organização do espaço compartilhado entre veículos de transporte motorizado e não motorizado, coletivo e individual, de carga e de passageiros, de forma a pacificar e humanizar o trânsito e a mobilidade nas cidades.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2025.

Deputado **YURY DO PAREDÃO**
Presidente



FIM DO DOCUMENTO