



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 150-A, DE 2023** **(Da Sra. Renata Abreu)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e dos de nºs 1.520/23, 4.606/23, 3.638/24 e 4.203/24, apensados, com substitutivo; e pela rejeição do de nº 1.549/23, apensado (relator: DEP. TONINHO WANDSCHEER).

### **DESPACHO:**

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

### **APRECIÇÃO:**

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

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 1520/23, 1549/23, 4606/23, 3638/24 e 4203/24

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

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

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023  
(Da Sra. RENATA ABREU)**

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Transito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes.*

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 Transito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes.

Art. 2º O art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 54. ....

.....

Parágrafo único. Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar áreas específicas destinadas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, na forma definida pelo Contran.” (NR)

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

### **JUSTIFICATIVA**

O crescente aumento do número de veículos nas estradas do Brasil está sendo um desafio para a mobilidade urbana, principalmente nas grandes cidades. Uma das soluções imediatas para contornar esse problema é a adoção de veículos individuais como motocicletas, motonetas e ciclomotores, pois, por ausência de proibição expressa no Código de Transito



Brasileiro, possibilitam o deslocamento com mais agilidade nos corredores de veículos das faixas adjacentes.

No entanto, apesar de não haver pesquisas específicas sobre os riscos de se transitar no corredor, é inegável que esse hábito tem proporcionado inúmeros acidentes, principalmente pela falta de regulamentação mínima para um melhor convívio entre os motoristas de carros e motocicletas.

Diante desse cenário, a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) inaugurou o Projeto Piloto da Faixa Azul para motocicletas na Avenida 23 de Maio, sentido Santana/Aeroporto, que consiste em uma “sinalização de segurança para as motocicletas, localizada entre as faixas veiculares 1 e 2 na Avenida 23 de Maio, com objetivo organizar o espaço compartilhado entre os automóveis e as motocicletas e pacificar e humanizar o trânsito da cidade de São Paulo.”

Relatório do primeiro semestre da implementação do Projeto Faixa Azul demonstra resultados muito positivos: nenhuma morte envolvendo motos, e a redução dos sinistros de trânsito e da lentidão em 55,2% no trecho.

Nesse sentido, convencido da relevância que esse tema possui tanto em questão de saúde pública quanto na eficiência de mobilidade urbana, apresento a presente proposição a fim de que o Projeto Piloto Faixa Azul, iniciado no Estado de São Paulo, possa ser replicado em todo o país.

Portanto, solicito às senhoras deputadas e aos senhores deputados apoio para aprovação desse projeto.

Sala das Sessões, fevereiro de 2023

**Deputado RENATA ABREU**  
**Podemos/SP**



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503</a>

## **PROJETO DE LEI N.º 1.520, DE 2023** (Do Sr. Jonas Donizette)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para prever a criação de faixa exclusiva para circulação de motocicletas, motonetas e similares, em vias de grande circulação.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-150/2023.

## PROJETO DE LEI Nº           , DE 2023

(Do Sr. JONAS DONIZETTE)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para prever a criação de faixa exclusiva para circulação de motocicletas, motonetas e similares, em vias de grande circulação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para prever a criação de faixa exclusiva para circulação de motocicletas, motonetas e similares, em vias de grande circulação com seis ou mais faixas funcionando nos dois sentidos.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIV:

“Art. 24. ....

.....

.

XXIV- Criar faixa exclusiva para circulação de motocicletas, motonetas e similares, em vias de grande circulação com seis ou mais faixas funcionando nos dois sentidos.

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

### JUSTIFICAÇÃO

A Faixa Azul em São Paulo completou 1 ano recentemente sem nenhum caso de morte e ainda reduziu o número de acidente, assim como ao nível de gravidade deles.



O trânsito em vias de grande circulação é um ponto de grande atenção, pois são responsáveis pela manutenção do fluxo de pessoas nas cidades e também é nelas que ocorrem o maior número de graves acidentes.

A presente proposição acrescenta inciso no art. 24 dessa lei que trata da competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios para que se faça, quando possível a criação de faixas como a que foi criada pelo Município de São Paulo.

Segundo o jornal O Estadão: “A análise do número total de sinistros envolvendo motos na Av. 23 de Maio e de vítimas geradas nessas ocorrências demonstra que a Faixa Azul também reduziu a gravidade dos acidentes. Em 12 meses, foram 98 acidentes de trânsito envolvendo motos no trecho de 5,5 km da Av. 23 de Maio, sentido aeroporto, que recebeu a nova sinalização. Desse total, 44 ocorrências não geraram pessoas feridas. Os demais 54 acidentes geraram 59 vítimas. Destas, 51 com ferimentos leves e oito com ferimentos graves.” Nenhum óbito foi registrado.

“Ainda, de acordo com a Companhia de Engenharia de Trânsito (CET), a faixa contribuiu para a redução das médias de lentidão da Avenida 23 de Maio. A diminuição das médias de lentidão foi de aproximadamente 15%, em 2022, na comparação com os índices de 2019 (antes da pandemia). Segundo a CET, isso mostra que o novo espaço trouxe organização para o fluxo veicular.”

A experiência Paulista de implantação da Faixa Azul foi muito bem sucedida e deve ser ampliada e aderida por outros Municípios por todo o país, já que além da redução de acidentes, gerou agilidade na via de grande circulação.

Segundo o site a voz do motoboy, “a faixa exclusiva tem aprovação de quase 100% dos motociclistas e é antiga reivindicação do SindmotoSP, que considera isso como uma grande conquista para profissionais do motofrete.”



Segundo a Prefeitura de São Paulo, mais de 1 motociclista morre por dia na Capital, o número de óbitos para outros veículos é de 0.3 por dia. A criação de faixas exclusivas é voltada à segurança dos motociclistas, sendo de extrema importância para a segurança e para o fluxo viário. A criação da Faixa azul foi um sucesso e deve servir de exemplo para o restante dos Municípios do Brasil.

Pedimos, assim, apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto.

Sala das Sessões, em        de        de 2023.

Deputado JONAS DONIZETTE



**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 Art. 24	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503</a>

**PROJETO DE LEI N.º 1.549, DE 2023**  
(Do Sr. Marcos Soares)

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 que a circulação desses veículos se dê exclusivamente nas faixas de circulação utilizadas por automóveis, e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-150/2023.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal Marcos Soares

Apresentação: 30/03/2023 14:39:54,963 - MESA

PL n.1549/2023

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2023**  
(Do Sr. Marcos Soares)

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 que a circulação desses veículos se dê exclusivamente nas faixas de circulação utilizadas por automóveis, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, tornando obrigatório o tráfego desses veículos nas faixas de circulação utilizadas por automóveis e faixas exclusivas de motocicletas em avenidas ou vias em que a velocidade ultrapasse 50km/h.

Art. 2º. Altera o art. 57 da Lei nº 9.503, de 1997, que passa a vigorar do seguinte:

Art. 57. Fica proibido o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes. A circulação se dará exclusivamente nas faixas de circulação utilizadas por automóveis, caso a via de circulação tenha limite superior a 50km/h, deverá ser criada faixa exclusiva para tais veículos pelo órgão competente.



\* CD 233368387000 \*  
ExEdit

§ 1º 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.

§ 2º O Poder Público deverá, sempre que possível, disponibilizar faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas.

Art. 3º. O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIII:

“Art. 244. (...)

XIII – em desacordo com o disposto no art. 57.

Infração – média;

Penalidade – multa.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

O aumento do índice de morbimortalidade no trânsito no Brasil requer das autoridades e instituições competentes providências inadiáveis.

No Brasil, não há uma pesquisa específica que relaciona o hábito de rodar no corredor com um aumento nos acidentes de trânsito. No entanto, é inegável que, ao trafegar no corredor, os motoqueiros correm mais riscos e têm chances maiores de sofrer um acidente.

A principal razão para isso é a diferença de velocidade da moto em relação aos outros veículos, que geralmente é abusiva. Isso porque muitas pessoas passam no corredor na mesma velocidade que na pista, pilotando até mesmo acima de 100 km/h. Nesse caso, basta um simples descuido para que um acidente fatal aconteça.



Para garantir a segurança no trânsito, os motociclistas precisam ter bastante atenção quando estão pilotando. E entre os principais cuidados a serem tomados está evitar não ficar no ponto cego dos outros motoristas, ou seja, fazer de tudo para ser visto na via.

O problema é que, ao se posicionar no corredor, as motos podem não ser vistas pelos motoristas de outros veículos. Com isso, as chances de um acidente se tornam bastante altas, assim como a possibilidade de colisões laterais e batidas em curvas fechadas.

Outro grande problema associado à pilotagem no corredor de carros é o fato de o motociclista ocupar um espaço bastante pequeno, que geralmente não permite a realização de manobras rápidas quando necessário.

E isso é agravado com o menor poder de frenagem das motocicletas em relação aos carros, que precisam de mais espaço antes de parar. Além disso, o condutor tem baixa visibilidade de buracos e outros obstáculos nos corredores. Com isso, a prática, na maioria das vezes, se mostra uma grande receita para o perigo.

Sala das Sessões, em        de        de 2023.

Deputado Marcos Soares.



**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  
Art. 57, 244**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

## **PROJETO DE LEI N.º 4.606, DE 2023** **(Do Sr. Bebeto)**

Altera Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer a criação do corredor exclusivo para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-1520/2023.

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023**

(Do Sr. BEBETO)

Altera Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer a criação do corredor exclusivo para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para criar o corredor exclusivo para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º O art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 23.....  
.....

X – Criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores. ....  
.....(NR)

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

**JUSTIFICAÇÃO**



A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, permite que os entes federativos (União, Estados e Municípios), cada qual na respectiva circunscrição, regulem os serviços de transporte.

O objetivo principal deste projeto de lei é promover a criação de corredores exclusivos destinados ao tráfego de motocicletas. As motocicletas, reconhecidas como um meio de transporte altamente eficiente e de baixo consumo de combustível, emergem como uma solução viável para aprimorar a mobilidade urbana em nossos municípios e Estados. A implementação de corredores exclusivos para motocicletas desempenha um papel fundamental ao encorajar a utilização desse meio de locomoção de forma segura, contribuindo, assim, para a redução do congestionamento nas vias, a diminuição das emissões de poluentes e a promoção da economia de combustível.

Adicionalmente, vale destacar que a criação desses corredores ofereceria uma experiência de trânsito mais segura para todos os usuários das vias, reduzindo significativamente os riscos de acidentes provocados por manobras perigosas e congestionamentos constantes.

Para embasar essa iniciativa, é importante mencionar o sucesso de projetos semelhantes em outros lugares do mundo, como o bem-sucedido programa de corredores exclusivos para motocicletas implementado na Malásia, que serve como um exemplo a ser estudado e seguido.

A promoção da mobilidade sustentável por meio da criação de corredores exclusivos para motocicletas não apenas aprimora a qualidade de vida das pessoas, mas também contribui para a preservação do meio ambiente e para a economia geral da sociedade.

Portanto, este projeto de lei busca não apenas melhorar a infraestrutura viária, mas também fomentar uma cultura de transporte mais consciente e eficiente em nossas comunidades.

Diante da importância da medida, conclamo os nobres Pares a sua aprovação.



Sala das Sessões, em        de        de 2023.

Deputado BEBETO



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

<b>LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012 Art. 23</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587</a>
---	---

## **PROJETO DE LEI N.º 3.638, DE 2024** **(Do Sr. Capitão Alberto Neto)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a implementação de faixa especial destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-150/2023.



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. CAPITÃO ALBERTO NETO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a implementação de faixa especial destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei insere o § 4º no art. 80 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a implementação de faixa especial destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º O art. 80 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 80. ....

.....

§ 4º Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixa especial, na cor azul, destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores, com as seguintes especificações:

I - para as vias com velocidade regulamentada de até 50 km/h: largura mínima da faixa azul de 1,10m, medida entre os eixos da sinalização horizontal;

II - para as vias com velocidade regulamentada de 60 km/h: largura mínima da faixa azul de 1,20m, medida entre os eixos da sinalização horizontal; e

III - implementação da faixa azul entre faixas de circulação de veículos gerais e não junto à faixa de circulação exclusiva de ônibus.” (NR)

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



## JUSTIFICAÇÃO

Os sinistros de trânsito que envolvem veículos de duas rodas constituem verdadeira epidemia no Brasil. Para se ter uma ideia, entre os anos de 2015 e 2019 os motociclistas representaram cerca de 40% das vítimas fatais dos acidentes de trânsito em nosso País. No ano de 2022, morreram 12.058 pessoas em sinistros envolvendo motocicletas, motonetas ou ciclomotores.

A situação mostra claramente um paradoxo, pois o crescimento da frota de motocicletas no Brasil se justifica em razão da sua mobilidade para enfrentar os congestionamentos que afetam as grandes cidades. Contudo, é exatamente nos grandes centros que o trânsito se mostra mais cruel e ameaçador contra a vida e a integridade dos motociclistas.

Diante desse problema, no início de 2022 a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) autorizou o Município de São Paulo a colocar em prática projeto piloto que consiste na implantação de faixas específicas destinadas ao trânsito dos veículos de duas rodas, denominada “Projeto Faixa Azul”. Ainda no ano de 2022 o projeto foi ampliado para novos trechos e, no ano de 2024, a Senatran autorizou novamente sua expansão para outras vias da cidade.

Ainda que não se tenha concluído o projeto, os resultados são bastante positivos, tanto para a melhoria da fluidez quanto para a redução dos acidentes envolvendo veículos de duas rodas nos trechos onde o projeto foi implantado. Dados dos últimos levantamentos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), indicam que em algumas das vias onde foi implantada, trafegar na Faixa Azul foi 20 vezes mais seguro do que fora dela.

Com resultados tão animadores, resolvemos apresentar este projeto de lei, de modo a incluir no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) a permissão para que os órgãos ou entidades de trânsito possam implementar faixa especial destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e



ciclomotores, utilizando como base técnica os normativos até então editados para regulamentar a matéria.

Esperamos, assim, contribuir com a construção de um trânsito mais seguro, com a urgência que o assunto requer. Contamos, pois, com o apoio dos nobres Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em        de        de 2024.

Deputado CAPITÃO ALBERTO NETO

2024-11865





## 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>

# **PROJETO DE LEI N.º 4.203, DE 2024**

**(Do Sr. Juninho do Pneu)**

Dispõe sobre regulamentação das faixas de rolamento para motos (motofaixas).

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-150/2023.

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2024**

(Do Sr. JUNINHO DO PNEU)

Dispõe sobre regulamentação das faixas de rolamento para motos (motofaixas).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) o seguinte artigo:

Art. 29-A. As motofaixas são faixas de trânsito destinadas exclusivamente ao deslocamento de motocicletas e motonetas, a serem implantadas em vias urbanas, de acordo com a regulamentação estabelecida pelo órgão competente.

§ 1º A criação das motofaixas deverá considerar:

I - A segurança dos usuários;

II - A fluidez do trânsito;

III - A integração com outros modais de transporte.

§ 2º As motofaixas devem ser sinalizadas de forma clara e visível, conforme normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).



Art. 2º O § 2º do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro passa a ter a seguinte redação:

§ 2º As faixas de trânsito podem ser utilizadas por veículos automotores, exceto nos trechos que forem regulamentados como motofaixas, onde a circulação será restrita às motocicletas e motonetas.

Art. 3º O CONTRAN regulamentará os procedimentos e critérios para a implementação das motofaixas, incluindo:

- I - Estudo de viabilidade técnica;
- II - Definição de locais estratégicos;
- III - Medidas educativas para conscientização dos usuários.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **Justificação**

A proposta de criação das motofaixas no Código de Trânsito Brasileiro surge da crescente necessidade de melhorar a segurança e a fluidez do trânsito nas áreas urbanas. Com o aumento do uso de motocicletas e motonetas como meio de transporte, é fundamental que sejam implementadas medidas que garantam a proteção dos motociclistas e promovam uma convivência mais harmoniosa entre os diferentes modais de transporte.

As motofaixas são faixas destinadas exclusivamente ao tráfego de motocicletas e motonetas, e sua implementação visa aumentar a segurança dos usuários. A segregação do tráfego pode reduzir significativamente a incidência de acidentes, que frequentemente envolvem colisões com veículos de maior porte. Além disso, a criação de faixas exclusivas permitirá que as motocicletas se desloquem com mais agilidade, contribuindo para a diminuição do congestionamento nas vias urbanas.



Outro ponto importante é que as motofaixas podem estimular o uso de motocicletas de forma mais segura, pois os motoristas saberão que contarão com uma infraestrutura dedicada. Isso também se alinha a uma perspectiva de sustentabilidade, uma vez que as motocicletas emitem menos poluentes em comparação a carros e ônibus, oferecendo uma alternativa viável para a redução do tráfego e das emissões nas cidades.

Por fim, as motofaixas poderão ser planejadas em conjunto com outros modais de transporte, como ônibus e ciclovias, facilitando a integração e promovendo um sistema de mobilidade mais eficiente. Dessa maneira, a proposta não apenas atende à demanda por maior segurança no trânsito, mas também promove uma mudança positiva na maneira como nos deslocamos nas áreas urbanas. Contamos com o apoio dos colegas para a aprovação deste projeto, que certamente contribuirá para um trânsito mais seguro e eficiente em nosso país.

Portanto, solicito o apoio de todos para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em        de        de 2024.

Deputado JUNINHO DO PNEU



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

<b>LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997</b>	<a href="https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei9503-23-setembro-1997-372348-norma-pl.html">https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei9503-23-setembro-1997-372348-norma-pl.html</a>
--	---



# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

## PROJETO DE LEI Nº 150, DE 2023

Apensados: PL nº 1.520/2023, PL nº 1.549/2023, PL nº 4.606/2023,  
PL nº 3.638/2024 e PL nº 4.203/2024

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes.

**Autora:** Deputada RENATA ABREU

**Relator:** Deputado TONINHO  
WANDSCHEER

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, acima ementado, de autoria da ilustre Deputada Renata Abreu, busca acrescentar parágrafo único ao art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de modo a estabelecer que os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via possam implementar áreas específicas destinadas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, conforme regulamento do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Na justificativa do projeto, a Autora argumenta que já há resultados positivos relevantes no projeto-piloto da Faixa Azul para motocicletas, implantado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), o qual consiste na sinalização de segurança para as motocicletas entre faixas veiculares, com objetivo de organizar o espaço compartilhado entre os automóveis e as motocicletas e pacificar e humanizar o trânsito. No período em teste, não ocorreram mortes envolvendo motos e houve redução dos sinistros de trânsito e melhoria da fluidez nos trechos testados.



Apensado ao projeto principal, o Projeto de Lei nº 1.520, de 2023, de autoria do Deputado Jonas Donizete, também busca prever a criação de faixa exclusiva para circulação de motocicletas e similares, porém limitadas às vias de grande circulação com seis ou mais faixas funcionando nos dois sentidos. Para tanto, acrescenta inciso com essa previsão no art. 24 do CTB, que trata da competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

Também apensado, o Projeto de Lei nº 4.606, de 2023, do Deputado Bebeto, busca alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para incluir entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que entes federativos poderão utilizar, a *“criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.”*

Outro apensado é o Projeto de Lei nº 1.549, de 2023, cujo Autor é o Deputado Marcos Soares, que acrescenta dispositivos ao CTB para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, tornando obrigatório o tráfego desses veículos nas faixas de circulação utilizadas por automóveis. Nas vias cujo limite de velocidade seja superior a 50 km/h, a proposição determina que sejam criadas pelo órgão competente faixas exclusivas para o trânsito dessas motocicletas e similares.

Já o Projeto de Lei nº 3.638, de 2024, do Deputado Capitão Alberto Neto, estabelece que os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via poderão implementar faixa especial, na cor azul, destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores, com especificações definidas conforme a velocidade regulamentada para a via.

Por fim, o Projeto de Lei nº 4.203, de 2024, do Deputado Juninho do Pneu, acrescenta dispositivos ao CTB para definir o que são motofaixas e quais as regras aplicáveis para sua criação, sinalização e utilização.

Nos termos do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano



(CDU) manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, as proposições serão encaminhadas para análise de mérito da Comissão de Viação e Transportes (CVT) e, por fim, a matéria terá sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa examinadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

As propostas tramitam em regime ordinário e estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei sob análise nesta Comissão tratam do tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes e sobre faixas exclusivas para esses veículos. O projeto de lei principal, PL nº 150, de 2023, altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para a estabelecer que os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via possam implementar áreas específicas destinadas ao tráfego de motocicletas e similares entre veículos de faixas adjacentes, conforme regulamento do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Os projetos apensados, PL nº 1.520, de 2023, PL nº 4.606, de 2023, PL nº 3.638, de 2024, e PL nº 4.203, de 2024, também abordam a ideia de áreas específicas para o tráfego desses veículos, porém de forma distinta. O primeiro prevê a criação de faixa exclusiva, porém apenas em vias de grande circulação com seis ou mais faixas de tráfego nos dois sentidos, por meio de alteração das competências dos Municípios no CTB.

Já o segundo, PL nº 4.606, de 2023, altera a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para incluir a *“criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores”* entre os instrumentos de gestão do



sistema de transporte e da mobilidade urbana que entes federativos poderão utilizar.

Quanto ao PL nº 3.638, de 2024, busca estabelecer que os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via possam implementar faixa especial, na cor azul, destinada ao trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores, com largura mínima da faixa definida conforme a velocidade regulamentada para a via, e sua implementação *“entre faixas de circulação de veículos gerais e não junto à faixa de circulação exclusiva de ônibus”*.

Já o PL nº 4.203, de 2024, acrescenta dispositivos ao CTB para definir o que são motofaixas e quais as regras aplicáveis para sua criação, sinalização e utilização, estabelecendo entre as exigências para sua implementação a realização de estudo de viabilidade técnica, a definição de locais estratégicos e a adoção de medidas educativas para conscientização dos usuários.

Por fim, o PL nº 1.549, de 2023, também apensado, vai em sentido contrário ao das demais propostas, buscando simplesmente proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes. Ademais, estabelece a obrigação de que o órgão competente crie faixas exclusivas para o trânsito de motocicletas e similares em vias cujo limite de velocidade seja superior a 50 km/h.

De pronto, destacamos que a proposta de permitir, de forma ordenada e regulamentada, o tráfego de motocicletas entre veículos de faixas adjacentes é benéfica para a fluidez e para a segurança do trânsito, conforme já demonstram os resultados positivos do projeto-piloto da Faixa Azul para motocicletas, implantado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), mediante autorização do Contran e da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Nesse sentido, o projeto de lei principal é o que possui a redação mais adequada, na medida em que atribui aos órgãos e entidades com circunscrição sobre a via a competência para implementar áreas específicas destinadas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos



de faixas adjacentes, nos termos da regulamentação do Contran sobre o tema, a qual certamente considerará os resultados dos projetos-piloto exitosos.

Já o PL nº 1.520, de 2023, embora traga ideia similar ao PL principal, da forma como está redigido acabaria por limitar a criação de faixa exclusiva às vias de grande circulação e com seis ou mais faixas de tráfego, além de não abranger a utilização dessas faixas em vias que não estejam sob domínio de Municípios.

O projeto principal engloba a ideia trazida no PL nº 3.638, de 2024, e entendemos que os detalhamentos propostos, como localização, cor e largura mínima, são mais adequados para a normatização infralegal. Quanto às definições e regras trazidas no PL nº 4.203, de 2024, acreditamos que a definição de motofaixa no CTB é desnecessária e entendemos que a realização dos estudos prévios à implantação dessas faixas já está incluída nas atribuições dos órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via.

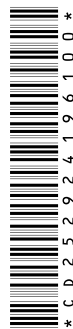
Complementando a ideia defendida nos projetos citados, consideramos adequada a inclusão da criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, por meio de alteração na chamada Lei de Mobilidade Urbana.

Diante do exposto, nosso voto é pela APROVAÇÃO dos Projetos de Lei nº 150, de 2023, nº 1.520, de 2023, nº 4.606, de 2023, nº 3.638, de 2024 e nº 4.203, de 2024, na forma do Substitutivo anexo, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1.549, de 2023.

Sala da Comissão, em            de            de 2025.

Deputado TONINHO WANDSCHEER  
Relator

2025-13806



## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 150, DE 2023

E aos apensados: PL nº 1.520/2023, PL nº 4.606/2023,  
PL nº 3.638/2024 e PL nº 4.203/2024

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para dispor sobre o tráfego motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a criação de corredor exclusivo para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º O art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art.

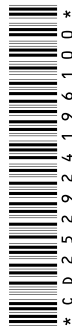
54. ....

Parágrafo único. Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão destinar áreas específicas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, na forma definida pelo Contran.” (NR)

Art. 3º O *caput* do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso X:

“Art. 23.....

.....



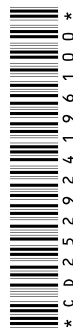
X - criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.”  
(NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2025.

Deputado TONINHO WANDSCHEER  
Relator

2025-13806





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

**PROJETO DE LEI Nº 150, DE 2023**

**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 150/2023, e dos PLs nºs 1.520/2023, 4.606/2023, 3.638/2024, e 4.203/2024, apensados, com substitutivo; e pela rejeição do PL nº 1.549/2023, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Toninho Wandscheer.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Eli Borges, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Renata Abreu, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Max Lemos, Paulo Litro e Talíria Petrone.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO  
Presidente





# SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 150, DE 2023

(E aos apensados: PL nº 1.520/2023, PL nº 4.606/2023, PL nº 3.638/2024 e PL nº 4.203/2024)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para dispor sobre o tráfego motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a criação de corredor exclusivo para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º O art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 54.....

.....  
Parágrafo único. Os órgãos e entidades com circunscrição sobre a via poderão destinar áreas específicas ao tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, na forma definida pelo Contran.” (NR)

Art. 3º O *caput* do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso X:

“Art. 23.....

.....  
X - criação de corredor exclusivo nas vias públicas para veículos automotores de duas rodas, motocicletas, motonetas e ciclomotores” (NR)



Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2025.

Deputado **YURY DO PAREDÃO**  
Presidente

