



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.650-B, DE 2003

(Do Sr. Marcelo Guimarães Filho)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro tornando proibido aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos em filas adjacentes e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, de acordo com o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

III – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- subemenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os arts. 56 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 56 É proibido ao condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila também a ela adjacentes.

Parágrafo único. A proibição de que trata o caput também se aplica às ultrapassagens de qualquer veículo, devendo o condutor a que se refere este artigo observar a distância imposta pelo art. 201 desta lei.

Art 244 Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

IX – com infração ao disposto no art. 56 e seu parágrafo único desta lei.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Embora o Código Nacional de Trânsito já esteja em vigor há mais de 6 anos e a despeito da significativa redução dos acidentes envolvendo pedestres e automóveis, fruto da inegável melhoria verificada no comportamento dos condutores de veículos nesse período, um novo e grave problema surgiu, particularmente nos grandes centros urbanos, onde uma categoria de usuários da via pública, por sinal cada vez mais numerosa, disputa os espaços no trânsito caótico das cidades.

As motocicletas, conduzidas por profissionais ou não, transitam naquela área denominada “faixa de trânsito” contorcendo-se entre os veículos em arriscadas manobras, cuja imprudência, corriqueiramente, tem resultado

em acidentes. Quando leves, a consequência é apenas a paralisação do trânsito, alguns arranhões na lataria do automóvel e amassamento na motocicleta. Enfim, algo que não passa de aborrecimentos decorrentes de xingamentos recíprocos e discussões entre os respectivos condutores, além, evidentemente, dos prejuízos materiais. Todavia, nem sempre é este o resultado verificado.

As estatísticas indicam que só em São Paulo, por exemplo, em apenas um ano, 363 motociclista morreram em acidentes, o que representa, conforme acentuou uma reportagem veiculada pela Revista Quatro, “a queda de um Jumbo com jovens entre 18 a 30 anos a cada 12 meses”.

Isso vem ocorrendo porque as motos estão, a cada dia, circulando mais próximas dos carros, utilizando-se daquele diminuto espaço de 1,30 metros destinado a manter a margem de segurança dos automóveis na respectiva faixa de rolamento.

Segundo noticiado pelo Corpo de Bombeiros de São Paulo, ocorrem diariamente 60 tombos de motocicletas por dia, resultando 16.000 por ano. No Rio de Janeiro os acidentes vêm crescendo assustadoramente, chegando a ser computados 3.112 em 2002 contra 954 em 1999, de acordo com levantamento efetuado pela Polícia Militar daquele Estado.

Dos acidentes fatais ocorridos no trânsito o veículo recordista é o de duas rodas. No Paraná representa 41% dos óbitos verificados. Em Porto Alegre ocorrem de 3 a 4 acidentes por mês com vítimas fatais, enquanto em Brasília são registrados mensalmente 2 casos, no mínimo.

A situação também é gravíssima no interior do país e nas regiões Norte e Nordeste, onde, além de cargas, as motos também são utilizadas para transporte de passageiros.

É triste constatar que do total de socorridos em hospitais, que, aliás, já se encontram congestionados por outros pacientes, 71% dos condutores de motocicleta ou de seus passageiros sofreram lesões graves, número este 10 vezes superior ao verificado nos acidentes envolvendo automóveis.

De acordo com o Hospital das Clínicas de São Paulo, são internados 95 feridos por mês em acidentes envolvendo motocicletas, e quem sobrevive tem que se submeter a “longos e penosos tratamentos”.

Diante dessa lamentável realidade, julgamos oportuno apresentar a presente proposição, por meio da qual tornar-se-á infração de trânsito de natureza média o tráfego entre os veículos ou entre eles e a calçada, ainda que para manobras de ultrapassagens.

Semelhante proibição, aliás, já constava do texto original do Código de Trânsito Brasileiro, cujo dispositivo constante do então art. 56 foi vetado sob o argumento de se tratar de uma “prática largamente utilizada em todo o mundo, como forma de garantir maior agilidade de deslocamento”.

Conquanto compreenda as razões do veto presidencial, na época, a prática demonstrada nesses 6 anos tem revelado uma realidade bastante diferente daquela antevista, já que na verdade a proliferação das motocicletas e o sentimento de impunidade de seus condutores, que de forma contumaz imprimem manobras arriscadas e imprudentes, circunstâncias tais que impõem a intervenção do Estado na minimização dos perversos resultados decorrentes.

Segundo levantamento realizado pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, que contabilizou que o custo das horas paradas no trânsito e dos dias de trabalho perdidos, além das despesas com tratamentos médicos e danos às famílias das vítimas fatais chegaram a alcançar a impressionante cifra de 685 milhões de reais no último ano, número este situado em um terço dos danos verificados em automóveis, embora sua frota seja 7 vezes maior que a de motocicletas.

Com a presente proposição, acreditamos ser possível reduzir a quantidade de acidentes envolvendo motocicletas, preservando, assim, não apenas a integridade física mas também a vida desses jovens condutores, já que manobras como as que atualmente são comumente realizadas no trânsito passarão a se constituir infrações sujeitas à penalidade de multas.

Por estas razões, conclamo os nobres Deputados e Deputadas a apoiarem o presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 02 de Dezembro de 2003.

Dep. MARCELO GUIMARÃES FILHO

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

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.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do caput deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente.

* § 3º Acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/07/2002.

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Marcelo Guimarães Filho, restaura o conteúdo do art. 56 do Código de Trânsito Brasileiro -CTB, para proibir que o condutor de motocicleta, motoneta ou ciclomotor trafegue entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila a ela adjacentes, introduzindo, ainda, o inciso IX, no art. 244 do CTB, para instituir como infração o descumprimento do art. 56 e seu parágrafo único e estabelecer a penalidade correspondente.

Na justificação, o Autor argumenta que o art. 56 constava do texto original do CTB, tendo sido vetado pelo Presidente da República, sob o argumento de que o tráfego de motos entre as faixas de trânsito é uma prática

largamente utilizada em todo o mundo, como forma de garantir maior agilidade do deslocamento. Alega o autor que passados seis anos da publicação do novo CTB, o que se percebe é o aumento substancial dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, causados, principalmente, pelas manobras arriscadas dos condutores desses veículos que transitam entre as faixas de rolagem das vias.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sem dúvida, a proposição em análise trata de um assunto da mais alta relevância para a melhoria da segurança do nosso trânsito, pois introduz no Código de Trânsito Brasileiro uma regra que, em nosso entender, jamais deveria ter sido retirada do seu texto, a proibição aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores de trafegarem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila a ela adjacentes.

O argumento que levou ao veto presidencial do art. 56, no texto original aprovado pelo Congresso Nacional, é totalmente incoerente com os princípios norteadores do CTB, cujo artigo 1º estabelece que “o trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito...”. Nesse sentido, ao restabelecer, no CTB, o conteúdo do art. 56, estaremos defendendo o preceito que norteou toda a formulação do Código, a segurança dos condutores.

Para se ter uma idéia da periculosidade de se conduzir motocicletas nas atuais condições do trânsito brasileiro, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, em 2001, esses veículos, com uma frota que representava, apenas, 10% do total nacional, se envolveram em 25% dos acidentes ocorridos no Brasil. Como se não bastasse o número assustador de acidentes envolvendo motociclistas, a severidade das colisões traduz esse risco de forma mais cruel: de cada 100 acidentes com motos, há vítimas em, pelo menos, 71 deles, enquanto nos automóveis essa proporção é de, apenas, 7 vítimas para cada 100 acidentes.

Esses números revelam a gravidade do problema, gerado, em grande parte, pelo tumulto causado no trânsito das grandes cidades, em razão do tráfego de motocicletas entre as faixas de rolagem, colocando os condutores desses veículos em situação potencialmente perigosa. Como o crescimento médio da frota foi superior a 10% ao ano, nos últimos cinco anos, o problema tende a agravar-se, vitimando milhares de cidadãos a cada ano, principalmente jovens, que utilizam a motocicleta como meio de transporte ou de sustento.

Portanto, soluções urgentes precisam ser adotadas, e a mais eficaz, além da implementação de ações educativas e do aumento da fiscalização é, em nosso entender, a proibição do tráfego de motocicletas entre as faixas de rolagem, como quer o nobre Autor da proposição, Dep. Marcelo Guimarães Filho. Nesse sentido, concordamos com a proposição em análise, por tratar-se de medida que privilegia a vida dos motociclistas, em detrimento da agilidade do deslocamento, apontada como razão para o veto ao art. 56 do CTB.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, a Lei Complementar nº 95/98, que dispõe entre outros aspectos sobre a alteração das leis, em seu artigo 12, inciso III, alínea c, veda o aproveitamento do número de dispositivo revogado, como é o caso do art. 56 do CTB. Tendo em vista adequar o texto do PL às exigências dessa Lei, impõe-se a correção do número do dispositivo que se quer incluir, além de pequenos ajustes de redação.

Diante do exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 2.650, de 2003, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 06 de dezembro de 2004.

Deputado Mário Negromonte

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.650, DE 2003

Altera o Código de Trânsito Brasileiro proibindo aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o

tráfego entre veículos de filas adjacentes 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, com o objetivo de proibir aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A :

“Art. 56-A. É proibido ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela”.

Parágrafo único. A proibição de que trata o *caput* também se aplica às ultrapassagens de qualquer veículo, devendo o condutor observar a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros. (NR)

Art. 3º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

“Art. 244.

.....

IX – em desacordo ao disposto no art. 56-A.

.....(NR)”

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

Sala da Comissão, em 06 de dezembro de 2004.

Deputado Mário Negromonte
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.650/03, com substitutivo, nos termos do parecer do Relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Humberto Michiles e Homero Barreto - Vice-Presidentes, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Eliseu Padilha, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Carlos Dunga, Gonzaga Patriota, Jaime Martins, Jurandir Boia, Marcello Siqueira, Marcelo Teixeira, Oliveira Filho e Silvio Torres.

Sala da Comissão, em 16 de março de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, proibindo aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes 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, com o objetivo de proibir aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A :

"Art. 56-A. É proibido ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela".

Parágrafo único. A proibição de que trata o caput também se aplica às ultrapassagens de qualquer veículo, devendo o condutor observar a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros. (NR)

Art. 3º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IX:

"Art. 244.

 IX – em desacordo ao disposto no art. 56-A.
(NR)"

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

Sala da Comissão, em 16 de março de 2005

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

1. O escopo do Projeto de Lei em apreço é dar nova redação aos **arts. 56 e 244**, da Lei nº **9.503**, de 23 de setembro de **1997** – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

2. Sugere o PL para o **art. 56** a proibição ao condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor de trafegar entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila também a ele adjacentes, estendendo, o **parágrafo único**, a proibição de ultrapassagem de qualquer veículo, devendo o condutor observar a distância estabelecida pelo **art. 201** (um metro e meio).

3. Quanto ao **art. 244**, que estabelece penalidades a infrações cometidas, tem acrescido inciso **IX**, elencando entre elas o desrespeito ao **art. 56**, com a redação ora sugerida:

4. Colhe-se da **justificação**:

“Diante dessa lamentável realidade, julgamos oportuno apresentar a presente proposição, por meio da qual tornar-se-á infração de trânsito de natureza média o tráfego entre os veículos ou entre eles e a calçada, ainda que para manobras de ultrapassagens.

*Semelhante proibição, aliás, já constava do texto original do Código de Trânsito Brasileiro, cujo dispositivo constante do então **art. 56** foi **vetado** sob o argumento de se tratar de uma “prática largamente utilizada em todo o mundo, como forma de garantir maior agilidade de deslocamento.”*

5. Submetido o PL à COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, foi ele **aprovado**, na forma do Substitutivo do Relator, Deputado MÁRIO NEGROMONTE, do qual de ressalta:

*“O **argumento** que levou ao **veto** presidencial do art. 56, no texto original aprovado pelo Congresso Nacional, é totalmente **incoerente** com os princípios norteadores do CTB, cujo artigo 1º estabelece que “o trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito...”. Nesse sentido, ao restabelecer, no CTB, o conteúdo do art. 56, estaremos defendendo o preceito que norteou toda a formulação do Código, a segurança dos condutores.*

.....

*Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, a Lei Complementar nº 95/98, que dispõe entre outros aspectos sobre a alteração das leis, em seu **artigo 12, inciso III, alínea c**, veda o aproveitamento do número de dispositivo revogado, como é o caso do art. 56 do CTB. Tendo em vista adequar o texto do PL às exigências dessa Lei, impõe-se a correção do número do dispositivo que se quer incluir, além de pequenos ajustes de redação.”*

6. O **art. 56**, vetado, era do seguinte teor:

“Art. 56. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.”

E tais foram as razões do veto:

“Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobremaneira 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.”

7. O Substitutivo da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES corrige imperfeições no texto do PL.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

1 Compete a esta COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA a análise do **projetos, emendas e substitutivos** submetidos à Câmara e suas Comissões, sob o ponto de vista da **constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa** (art. 32, IV, alínea a, do Regimento Interno).

2. Trata-se de introduzir disposições no CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – Lei nº 9.505, de 23 de setembro de 1997.

A matéria tem assento constitucional, no **art. 22**, que estabelece a competência legislativa **privativa** da **União** para legislar sobre **“trânsito”** (inciso XI, primeira parte).

3. Há que se constatar, então, que o PL atende à **constitucionalidade**, inserindo-se na legislação existente, o Código de Trânsito Brasileiro.

4. Quanto à **técnica legislativa** reconhece-se que pecar pela inobservância da legislação que rege a elaboração das leis, ou seja, a Lei Complementar nº 95/98, alterada pela Lei Complementar nº 107/2001.

Tais imperfeições, todavia, foram corrigidas no Substitutivo apresentado pelo COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, ressaltando-se, não obstante, a oposição da sigla **NR** ao final do **art. 56-A**, sigla essa que significa **nova redação**. Entretanto, a inclusão do **art. 56-A** não é fruto de **nova redação**, razão pela qual se oferece **emenda supressiva** para retirá-la.

5. Nessas condições, o voto é pela **constitucionalidade, juridicidade, e boa técnica legislativa** do **PL nº 2.650, de 2003**, na forma do **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE, com a emenda supressiva acostada.

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2008.

Deputado HUGO LEAL

Relator

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Altera o Código de Trânsito Brasileiro proibindo aos condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se do final do **art. 56-A**, introduzido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a sigla **NR**.

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2008.

Deputado HUGO LEAL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra os votos dos Deputados Paes Landim e Vieira da Cunha, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.650-A/2003, de acordo com o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda (apresentada pelo Relator), nos termos do

Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal. O Deputado Marcelo Itagiba apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Tadeu Filippelli - Presidente, Eliseu Padilha, Bonifácio de Andrada e Mainha - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Antonio Carlos Pannunzio, Augusto Farias, Ciro Gomes, Eduardo Cunha, Efraim Filho, Felipe Maia, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, Indio da Costa, João Almeida, João Campos, João Paulo Cunha, José Genoíno, Magela, Marcelo Guimarães Filho, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Márcio França, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Nelson Pellegrino, Nelson Trad, Osmar Serraglio, Paes Landim, Pastor Manoel Ferreira, Paulo Magalhães, Rubens Otoni, Sérgio Barradas Carneiro, Valtenir Pereira, Vicente Arruda, Vieira da Cunha, Vital do Rêgo Filho, Arnaldo Faria de Sá, Bispo Gê Tenuta, Décio Lima, Dilceu Sperafico, Edson Aparecido, Hugo Leal, Jaime Martins, Jairo Ataíde, Jorginho Maluly, José Guimarães, Leo Alcântara, Luciano Pizzatto, Luiz Couto, Major Fábio, Mauro Lopes, Moreira Mendes, Pastor Pedro Ribeiro, Ricardo Barros e William Woo.

Sala da Comissão, em 7 de abril de 2009.

Deputado TADEU FILIPPELLI
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO MARCELO ITAGIBA

I - RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 2.650, de 2003, de autoria do Deputado Marcelo Guimarães Filho, com o objetivo de restaurar a redação do art. 56 original do projeto que deu origem à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, bem como de introduzir inciso IX ao art. 244 do mesmo diploma legal, a fim de estabelecer penalidades ao desrespeito à regra do artigo que se pretende reinserido.

A redação original do art. 56, tinha como finalidade proibir ao condutor de motocicleta, motoneta e ciclomotor de trafegar entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila também a ele adjacentes, estendendo, o parágrafo único, a proibição de ultrapassagem de qualquer veículo, devendo o condutor observar a distância estabelecida pelo art. 201 (um metro e meio).

O projeto foi justificado pelo Relator na Comissão de Mérito sob o argumento de que, a despeito da necessidade da norma, teria sido incoerentemente vetada pelo então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

O autor, de sua vez, alega que tem havido um crescente aumento de acidentes envolvendo motocicletas dada a proliferação desse tipo de veículo em circulação no País, razão pela qual sugere a aprovação da norma tal qual originariamente foi projetada, acrescida de sanção.

Aprovado o projeto na Comissão de Viação e Transportes, em 26 de março de 2005, que, indo além da discussão de mérito, apresentou substitutivo para adequação redacional.

Encaminhado à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, recebeu parecer favorável, no sentido de sua constitucionalidade, juridicidade, e de boa técnica legislativa, na forma do substitutivo apresentado pela Comissão de mérito, com uma emenda supressiva.

É o Relatório.

II – VOTO

Do voto do Relator do DD. Deputado Hugo Leal emitido nesta Comissão, concordamos com a constitucionalidade da proposição, mas não podemos aquiescer quanto à sua juridicidade e nem quanto à técnica legislativa nos termos da emenda supressiva apresentada.

Da leitura sistemática do Código de Trânsito Brasileiro, que tem 1.531 dispositivos, e dos vetos a ele opostos, extrai-se regras de proteção ao motociclista, que por si só seriam, se cumpridas, suficientes para evitar os acidentes e as mortes a que o autor do projeto se refere. Com o propósito de bem demonstrar isso, veja-se o que dizem os arts. 57 e 244, do CTB, *verbis*:

“ 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. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações:

Infração - média;

Penalidade - multa.”

Respeitadas essas regras, muitos dos acidentes noticiados e que justificam a proposta, seriam evitados. Aliás, os números apresentados, interpretados no sentido de que a possibilidade de as motocicletas ultrapassarem os demais veículos no trânsito são a causa dos acidentes mencionados, é conclusão equivocada. Diz respeito a um problema que existe (aumento de motocicletas e consequentemente de acidentes com vítimas), relacionado a uma solução ilusória.

A propósito, a este respeito, transcrevo matéria jornalística, de 04 de março de 2009, veiculada pelo programa “Bom Dia Rio” da Rede Globo de Televisão, em que se noticia o crescimento do número de motos circulando pela cidade e também o de acidente graves, contudo indicando outras soluções para evitar que o número de tragédias continue subindo:

“... é preciso além de mais educação, soluções práticas que melhorem o trânsito na cidade. (...)

Um especialista em trânsito propõe soluções: **“Deveriam ser criadas faixas para o trânsito da moto, faixas mais estreitas.** Acho que existe uma questão de educação, principalmente da parte dos motoqueiros, eles realmente se comportam de forma muito agressiva, mas também por parte de outros veículos. Os outros motoristas deveriam de alguma forma entender que aquele veículo está trafegando, deveria dar facilidade para ele trafegar sem provocar acidentes, sem forçar, sem fechar, sem criar situações de acidente”.

Concordamos com esta sugestão e com as razões de veto apresentadas pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso ao dispositivo que ora se pretende reintroduzir à legislação pátria como solução para este grave problema e que foram elaboradas nos seguintes termos:

" Razões do veto:

"Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, **o dispositivo restringe sobremaneira 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.' (Grifo nosso).

Ora, se o bom senso, frente aos congestionamentos de trânsito que já ocorriam à época (evidentemente em menor intensidade dos que os que ocorrem hoje), impunha ao Presidente da República vetasse o dispositivo, ainda mais agora ele se justificaria, tendo em vista sua grande aptidão a ser mais uma norma a ser chamada de “lei que não pega” pela sua notória infactibilidade, consistindo a penalização pelo seu desrespeito muito mais uma fonte de arrecadação fiscal do que uma norma preventiva de acidente.

Além de ser uma falsa solução, será uma norma que arrefecerá a tomada de decisões no sentido de buscar uma solução prática e definitiva pelas administrações municipais e estaduais, como a criação de faixas para o trânsito de motos, conforme referido.

Quanto à técnica legislativa, empregada na emenda supressiva, alerta-se que, com a alteração da redação da alínea “d” do inciso III do art. 12 da Lei

Complementar nº 95, de 1998, dada pela Lei Complementar nº 107, de 2001, cabe as letras “NR” para identificar o artigo modificado por alteração de redação, supressão ou acréscimo, que é o caso em tela.

Assim, considerando a falta de razoabilidade e a evidente falta de eficácia que terá a norma jurídica proposta em face da realidade, somos pela rejeição do projeto e da emenda supressiva apresentada, o primeiro por injuridicidade, e o segundo por infringência às regras impostas pela Lei Complementar nº 95, de 1998.

Sala da Comissão, Brasília – DF, de de 2009.

MARCELO ITAGIBA

Deputado Federal - PMDB/RJ

FIM DO DOCUMENTO
