



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.656-B, 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); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação do PL 1656/25 e do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano, com substitutivo (relator: DEP. FLÁVIO NOGUEIRA).

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 - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

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

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- 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 n 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.cetsp.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



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

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 (PMNU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego.

Autor: Deputado FRED LINHARES

Relator: Deputado FLÁVIO NOGUEIRA

I- RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.656/2025, de autoria do Deputado Fred Linhares, objetiva 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.

A proposição visa pacificar e humanizar o trânsito nas cidades, no que tange ao aspecto de minimizar o risco que os motociclistas sofrem com o grande número de acidentes que tanto os vitimam nas vias públicas.

Na opinião do autor, faz-se necessária a criação de uma faixa preferencial para a circulação de motocicletas em condições de visibilidade tal que se torne nítida



tanto durante o dia quanto durante a noite. Na sua Justificação, o autor cita a cidade de São Paulo como exemplo bem sucedido do uso da faixa preferencial para os motociclistas nas vias de alta velocidade e com intenso fluxo de carros e de motos.

O Projeto de Lei em questão foi aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano na forma de um Substitutivo que o limita apenas a alterar a Lei nº 12.587, de 2012. Desse modo, naquela Comissão, o PL foi afeto apenas à Política Nacional de Mobilidade Urbana, sem aceitar as modificações propostas à Lei que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito.

Cabe, agora, a esta Comissão de Viação e Transporte, manifestar-se sobre o mérito da proposição, nos termos do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, para a qual emitiremos o parecer a seguir.

Esgotado o prazo regimental nesta Comissão, não foram apresentadas emendas ao Projeto de Lei.

II- VOTO DO RELATOR

É inegável a importância deste Projeto de Lei em comento, visto que inúmeros acidentes têm ceifado a vida de motociclistas pela falta de uma faixa específica para a circulação de motos. O uso da faixa para os motociclistas trafegarem tem sido bem sucedido nas cidades que já a adotaram, como Fortaleza, Recife e São Paulo.

Observamos que a proposta da criação de uma faixa azul que seja demarcada como destinada exclusivamente para o trajeto de motocicletas visa organizar o tráfego, aumentar a segurança e reduzir colisões, motivo pelo qual vemos com bons olhos e louvamos a proposição de autoria do ilustre Deputado Fred Linhares. Ademais, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego-SP, pesquisas realizadas na cidade de São Paulo indicam grande aceitação de motociclistas, motoristas de carros e população em geral com relação a essa iniciativa.

É sabido que os condutores de motos estão entre os mais vulneráveis em acidentes de trânsito, fato que, indubitavelmente, seria reduzido com a implantação da medida proposta pelo Projeto de Lei que aqui examinamos, pois haveria uma diminuição do risco de colisões. A implantação da faixa exclusiva para motos também evitará o chamado “corredor”, que é a prática de as motocicletas circularem entre os carros, muitas vezes em alta velocidade e com manobras arriscadas.

Contudo, na Comissão de Desenvolvimento Urbano, essa proposta foi rechaçada mediante um Substitutivo que não a contempla, mas somente se atém a aprovar a necessidade de “pacificar e humanizar o trânsito e a mobilidade nas cidades” (art. 2º do Projeto de Lei em tela). O principal motivo alegado no Parecer do Relator



daquela Comissão para que a faixa exclusiva de motos não prospere é a de que não seria razoável financeiramente impor essa possibilidade a todos os brasileiros, já que a maioria não teria condições orçamentárias ou técnicas para implementar a medida, gerando grande problema à municipalidade.

Não podemos desconhecer que essa dificuldade existe. Realmente, a implantação de faixas exclusivas para motocicletas enfrenta desafios orçamentários significativos para a maioria dos municípios brasileiros.

A dificuldade financeira reside no custo da readequação viária, que pode ser complexa em muitos municípios, porque a criação da faixa pode exigir obras em vias já saturadas, aumentando os custos de engenharia; também muito custaria a sinalização horizontal com tinta especial, além da necessidade de fiscalização contínua para evitar que outros veículos a utilizem, o que demanda recursos para monitoramento eletrônico e agentes de trânsito. Assim, haveria um grande dispêndio de verbas para a maioria dos municípios brasileiros, haja vista não possuírem os recursos pertinentes às capitais dos estados ou ao Distrito Federal.

Pelas razões expostas, propomos que o Projeto de Lei nº 1.656/2025 institua a faixa preferencial às motocicletas, mas apenas nas vias das capitais dos estados e do Distrito Federal, e nas vias e rodovias estaduais e federais. Outrossim, agasalhamos o Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano, no que tange à modificação que efetuou ao acrescentar inciso XII no art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, devido à sua pertinência.

Ante o exposto, VOTO pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1656, de 2025, na forma do SUBSTITUTIVO anexo.

Sala da Comissão, em de de 2026

Deputado FLÁVIO NOGUEIRA
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 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 (PMNU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego nas capitais dos estados, no Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais.

Autor: Deputado FRED LINHARES
Relator: Deputado FLÁVIO NOGUEIRA

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 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 nas capitais dos estados, no Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais.

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

“Art. 54.....

Parágrafo único. Nas vias com alto volume de tráfego das capitais estaduais e do Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais, as motocicletas trafegarão em faixa preferencial, 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. 3º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passará a vigorar com o 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. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2026

Deputado FLÁVIO NOGUEIRA

Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.656/2025 e do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Flávio Nogueira.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rosana Valle - Vice-Presidente, AJ Albuquerque, Beбето, Cabo Gilberto Silva, Denise Pessôa, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Luiz Carlos Busato, Paulo Alexandre Barbosa, Rafael Fera, Rubens Otoni, Sargento Gonçalves, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Greyce Elias, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Julio Lopes, Lêda Borges, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





PROJETO DE LEI Nº 1.656, DE 2025

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 (PMNU) para disciplinar o uso da faixa preferencial às motocicletas nas vias com alto volume de tráfego nas capitais dos estados, no Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais.

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 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 nas capitais dos estados, no Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais.

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

“Art. 54.....

Parágrafo único. Nas vias com alto volume de tráfego das capitais estaduais e do Distrito Federal, e nas vias e rodovias federais e estaduais, as motocicletas trafegarão em faixa preferencial, obedecendo às normas de circulação previstas





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

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. 3º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passará a vigorar com o 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. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2026.

**Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente**

Apresentação: 17/04/2026 14:40:15.390 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 1656/2025

SBT-A n.1



* C D 2 6 0 8 4 8 6 8 1 5 0 0 *