



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.759-B, DE 2025 **(Do Sr. Gabriel Nunes)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. THIAGO FLORES); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, na forma do substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano (relator: DEP. GILBERTO ABRAMO).

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
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025
(Do Sr. Gabriel Nunes)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para prever a implantação de faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Art. 2º - A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) passa a vigorar acrescida do seguinte art. 29-A:

“Art. 29-A. Nos municípios com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, os órgãos competentes deverão implantar faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores, nas vias urbanas com 3 (três) ou mais faixas, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

§ 1º As faixas exclusivas deverão ser devidamente sinalizadas, utilizando demarcação horizontal e vertical, garantindo segurança aos motociclistas e aos demais usuários das vias.

§ 2º A circulação de automóveis, ônibus, caminhões ou qualquer outro veículo automotor não enquadrado na categoria de motocicletas, motonetas e ciclomotores, nas faixas exclusivas será considerada infração grave, sujeitando o condutor às penalidades previstas no CTB.



§ 3º Os municípios deverão incluir a implantação das faixas exclusivas em seus planos de mobilidade urbana e transporte integrado, priorizando vias com maior incidência de acidentes envolvendo motocicletas.”

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

Justificativa

A proposta de inserção do Art. 29-A no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para exigir a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores em cidades com mais de 300 mil habitantes, fundamenta-se em dados estatísticos robustos, desafios urgentes de segurança viária e experiências legislativas anteriores. O objetivo é combater a crescente epidemia de acidentes envolvendo motociclistas, alinhando-se às demandas por mobilidade sustentável e redução de custos públicos.

Contexto Estatístico e Necessidade Urgente

O Brasil registrou um aumento de 450% na frota de motocicletas entre 1998 e 2010, cenário que elevou a participação desses veículos em 34% das mortes no trânsito em 2022, segundo o DataSUS. Esse quadro não apenas reflete riscos à vida, mas também impacta diretamente o Sistema Único de Saúde (SUS), que despende cerca de R\$ 12 bilhões anuais com tratamentos de trauma e reabilitação decorrentes de acidentes. Além disso, em vias urbanas de alto fluxo, como as de São Paulo e Rio de Janeiro, 28% dos acidentes graves estão associados a ultrapassagens perigosas entre veículos, prática comum devido à ausência de infraestrutura adequada.

Benefícios das Faixas Exclusivas

A segregação de fluxos, conforme estudos da Organização Mundial da Saúde, pode reduzir em até 40% as colisões entre motos e automóveis, garantindo maior segurança aos usuários. A demarcação clara das faixas minimiza conflitos de tráfego, enquanto a priorização de vias com alto índice de acidentes direciona recursos de forma estratégica. Do ponto de vista da mobilidade, motocicletas ocupam um terço do espaço de um automóvel, o que, aliado à fluidez proporcionada por faixas dedicadas, otimiza o trânsito em cidades populosas.



A proposta ora apresentada respeita a autonomia municipal ao delegar aos entes locais a regulamentação das faixas, conforme previsto no Art. 24, II do CTB, e integra-se aos planos de mobilidade urbana, evitando insegurança jurídica. A regulamentação técnica pelo CONTRAN assegura padronização na sinalização, solucionando ambiguidades que prejudicaram iniciativas legislativas passadas.

Impacto Socioeconômico

A redução de acidentes traria economia anual de R\$ 3,2 bilhões ao poder público, segundo estimativas do IPEA, além de dinamizar setores estratégicos. O transporte por motos movimenta R\$80 bilhões/ano em logística, e faixas exclusivas acelerariam deslocamentos de entregadores e profissionais, aumentando a produtividade urbana.

Alinhamento com a Legislação e Políticas Existentes

A proposta harmoniza-se com a Lei 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), ao integrar as faixas exclusivas aos planos municipais e reforçar os princípios de segurança e eficiência (arts. 5º, 6º e 7º). Além disso, supera lacunas de projetos anteriores ao vincular a implantação a critérios populacionais objetivos e à regulamentação federal pelo CONTRAN.

Por fim, a inserção do Art. 29-A no CTB é medida urgente para salvar vidas, reduzir custos públicos e promover mobilidade eficiente. Ao corrigir falhas de propostas anteriores e basear-se em dados concretos, este projeto alia viabilidade técnica a impactos sociais transformadores.

Aos nobres pares Deputados, conclamo o apoio a esta iniciativa que honra o compromisso com a segurança viária e o desenvolvimento urbano sustentável. Sua aprovação representará um legado vital para as cidades brasileiras, garantindo trânsito mais humano e economicamente viável para as futuras gerações.

Sala das Sessões, em de abril de 2025.

Gabriel Nunes – PSD/BA
Deputado Federal





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
--	---

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.759, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Autor: Deputado GABRIEL NUNES

Relator: Deputado THIAGO FLORES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Gabriel Nunes, tem por finalidade alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para incluir o artigo 29-A, estabelecendo a obrigatoriedade de implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores em Municípios com população superior a 300 mil habitantes, nas vias urbanas com 3 ou mais faixas de rolamento.

A proposta determina que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) será responsável pela regulamentação técnica das faixas exclusivas, que deverão ser devidamente sinalizadas com demarcação horizontal e vertical, garantindo segurança aos motociclistas e aos demais usuários das vias. Estabelece ainda que a circulação de automóveis, ônibus, caminhões ou qualquer outro veículo automotor não enquadrado na categoria específica nas faixas exclusivas será considerada infração grave, sujeitando o condutor às penalidades previstas no CTB. A proposição também exige que os Municípios incluam a implantação das faixas exclusivas em seus planos de mobilidade



urbana e transporte integrado, priorizando vias com maior incidência de acidentes envolvendo motocicletas.

Na justificção apresentada, o Autor fundamenta a proposta em dados estatísticos sobre o crescimento da frota de motocicletas no Brasil e o aumento da participação desses veículos nas mortes no trânsito no País. Argumenta que essa realidade não apenas reflete riscos à vida, mas também impacta diretamente o Sistema Único de Saúde (SUS), que despende cerca de R\$ 12 bilhões anuais com tratamentos de trauma e reabilitação decorrentes de acidentes.

Nos termos do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição terá seu mérito também avaliado pela Comissão de Viação e Transportes. Por fim, o projeto será encaminhado para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposta tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Vem a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano a proposta de alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para estabelecer a obrigatoriedade de implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores em Municípios com população superior a 300 mil habitantes, com o objetivo declarado de combater a crescente epidemia de acidentes envolvendo motociclistas e promover mobilidade urbana mais segura e eficiente.



De pronto, reconhecemos a elevada sensibilidade da proposição, especialmente no que tange aos desafios urgentes de segurança viária enfrentados pelo País e à necessidade de implementação de soluções específicas para proteger os motociclistas no trânsito urbano. A intenção do Autor em buscar instrumentos que promovam a segregação de fluxos de tráfego reflete compromisso louvável com a preservação de vidas e com a eficiência na gestão da mobilidade urbana, especialmente em momento de crescentes desafios que exigem maior resiliência e segurança das cidades brasileiras.

Identificamos, entretanto, questão fundamental que compromete a viabilidade jurídica de parte da proposição. A obrigatoriedade genérica imposta pela lei federal para que os Municípios implantem faixas exclusivas para motocicletas fere gravemente a autonomia municipal e viola a própria lógica de construção do Código de Trânsito Brasileiro. O CTB, em sua concepção original, confere à autoridade local, que tem a circunscrição sobre a via, a capacidade de definir as prioridades e a melhor organização do trânsito, conforme as características específicas de suas vias e do tráfego existente.

Essa estrutura normativa não é casual, mas reflete a compreensão de que as soluções de trânsito devem ser adequadas às particularidades locais. Soluções que podem ser adequadas e eficazes para determinada cidade podem não ser apropriadas para outras, e somente a análise caso a caso, considerando as especificidades geográficas, urbanísticas, econômicas e de fluxo de tráfego de cada Município, pode permitir a melhor decisão técnica.

A imposição federal de modelo único de organização viária desconsidera as enormes diferenças existentes entre os Municípios brasileiros, suas capacidades técnicas e financeiras distintas, bem como as características particulares de suas redes viárias. Tal abordagem pode resultar em soluções inadequadas ou mesmo contraproducentes em determinados contextos urbanos, comprometendo a eficiência do trânsito e a segurança viária que a proposta pretende promover.



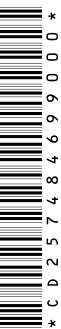
Assim, de modo a aproveitar a ideia principal da proposição, que é incentivar a implantação de faixas exclusivas e aumentar a segurança do trânsito de motocicletas e similares, apresentamos texto substitutivo à proposta, no qual propomos alteração na chamada Lei de Mobilidade Urbana, para prever como instrumento de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana a dedicação de espaço exclusivo para o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Desenvolvimento Urbano, nosso voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.759, de 2025, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO FLORES
Relator

2025-19436



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.759, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a implantação de espaços exclusivos para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

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 dispor sobre a implantação de espaços exclusivos para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Art. 2º O inciso IV do *caput* do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.....

 IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo, para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores e para os modos de transporte não motorizados;
” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO FLORES
 Relator

2025-19436





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.759, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.759/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Thiago Flores.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Saulo Pedroso, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Eli Borges, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Jilmar Tatto, Max Lemos, Rafael Simoes e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 1.759, DE 2025

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a implantação de espaços exclusivos para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

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 dispor sobre a implantação de espaços exclusivos para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Art. 2º O inciso IV do *caput* do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.....
.....
IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo, para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores e para os modos de transporte não motorizados;
.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.759, DE 2025

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixas exclusivas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias urbanas.

Autor: Deputado GABRIEL NUNES

Relator: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Gabriel Nunes, propõe alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com objetivo de disciplinar a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores em Municípios com população superior a 300 mil habitantes, nas vias urbanas com 3 ou mais faixas de rolamento.

A proposição atribui ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a competência para regulamentar os aspectos técnicos necessários à sua efetiva implantação e sinalização. Adicionalmente, o projeto busca reforçar a segurança viária ao restringir o uso dessas faixas a veículos de duas rodas, tipificando como infração grave o seu uso indevido por outros veículos automotores, bem como ao incentivar o planejamento integrado da medida no âmbito da mobilidade urbana municipal, com prioridade para locais com maior incidência de acidentes envolvendo motociclistas.

Na justificativa apresentada, o Autor argumenta que há crescimento acelerado da frota de motocicletas no Brasil, acompanhado de



aumento relevante da participação desses veículos nas mortes no trânsito no País.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, em 24/11/2025, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Thiago Flores, pela aprovação, com Substitutivo e, em 17/12/2025, aprovado o parecer.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), cabe agora a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, o projeto será encaminhado para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD.

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Para análise desta Comissão de Viação e Transportes temos a proposta de alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para tornar obrigatória a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores em Municípios com população superior a 300 mil habitantes, nas vias urbanas com 3 ou mais faixas de rolamento.

No âmbito desta Comissão de Viação e Transportes, cabe examinar o mérito da proposição sob a ótica da segurança viária, da organização do tráfego e da eficiência dos sistemas de transporte.

A iniciativa em análise enfrenta questão relevante e atual: o crescimento expressivo da frota de motocicletas e sua elevada participação nos índices de sinistros de trânsito, especialmente em áreas urbanas. Nesse



contexto, a adoção de medidas que promovam a segregação de fluxos e a proteção dos usuários mais vulneráveis do sistema viário revela-se pertinente e alinhada às diretrizes de segurança no trânsito.

Entretanto, conforme já debatido no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Urbano, a imposição, em nível federal, de obrigatoriedade uniforme para implantação de faixas exclusivas em determinados Municípios suscita preocupações quanto à autonomia dos Entes locais e à adequação técnica das soluções às diferentes realidades urbanas.

A organização do trânsito urbano demanda flexibilidade e respeito às especificidades locais, cabendo às autoridades municipais, que detêm conhecimento direto das condições viárias e operacionais, a definição das medidas mais apropriadas para cada contexto.

Nesse sentido, o Substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano apresenta solução mais equilibrada, ao tratar a implantação de faixas exclusivas como instrumento de política de mobilidade urbana, a ser considerado pelos gestores locais conforme critérios técnicos e planejamento integrado, sem imposição rígida.

Dessa forma, preserva-se o objetivo central da proposta — o aumento da segurança dos motociclistas e a melhoria da fluidez do trânsito — ao mesmo tempo em que se respeitam as competências federativas, a lógica de construção do CTB e a diversidade das realidades municipais.

Diante do exposto, no que diz respeito à análise desta Comissão de Viação e Transportes, nosso voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.759, de 2025, na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Relator



2026-4554





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.759, 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 1.759/2025, na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gilberto Abramo.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, AJ Albuquerque, Bebeto, Denise Pessôa, Diego Andrade, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Helena Lima, Jonas Donizette, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Beto Preto, Cezinha de Madureira, Da Vitoria, Gabriel Nunes, Greyce Elias, Hugo Leal, Marcos Soares, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 13 de maio de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO