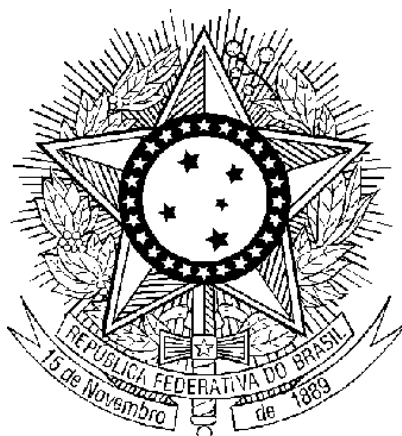




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.701-A, DE 2009

(Do Sr. Waldir Neves)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de motocicletas com menos de 125 cilindradas em vias federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 4.874/09, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 4874/2009

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo único ao art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a circulação de motocicletas com potência inferior a 125 cilindradas.

Art. 2º O art. 54 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 54.
I
II.....
III.....

Parágrafo único - Motocicletas com potência inferior a 125 cilindradas só podem transitar em vias urbanas coletoras locais, não sendo permitido o tráfego em vias de trânsito rápido ou arterial.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo garantir maior segurança para os condutores de motocicletas com potência inferior a 125 cilindradas, bem como impedir graves acidentes em vias de trânsito mais rápido.

É comum se ver motocicletas de baixa potência causando freadas e acidentes em vias mais rápidas, pois não conseguem desenvolver velocidade suficiente para transitar com automóveis e caminhões, nem mesmo com motocicletas mais potentes.

Buscamos diminuir acidentes causados por esses meios de transporte, bem como resguardar a incolumidade física e material dos possuidores de tais motocicletas.

O texto do projeto está de acordo com a divisão de competências prevista no Pacto Federativo e nos princípios do Código de Trânsito, buscando apenas ampliar a segurança do tráfego, no âmbito da competência privativa da União em legislar sobre trânsito e transporte, definida no inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.

É medida que contribuirá para diminuir o número de fatalidades do trânsito, bem como minorar a ocorrência de mutilados.

Contamos com o apoio de nossos pares.

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro de 2009.

Deputado **WALDIR NEVES**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- II - desapropriação;
- III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
- IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
- V - serviço postal;
- VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
 VIII - comércio exterior e interestadual;
 IX - diretrizes da política nacional de transportes;
 X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
 XI - trânsito e transporte;
 XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
 XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
 XIV - populações indígenas;
 XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício

de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

** Inciso XXVII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

- VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;
 - VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;
 - VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;
 - IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
 - X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;
 - XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;
 - XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.
- Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

** Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

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. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I - utilizando capacete de segurança;
- II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 4.874, DE 2009
(Do Sr. José Edmar)

Dispõe sobre a implantação de pistas exclusivas para motocicletas nas rodovias federais

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4701/2009.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Este projeto de lei dispõe sobre a implantação de pistas exclusivas para motocicletas nas rodovias federais.

Art. 2º Serão dotados de pistas exclusivas para o tráfego de motocicletas os trechos de rodovias federais que apresentem elevados índices de acidentes de trânsito envolvendo os referidos veículos.

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

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei visa à redução do número de acidentes nas rodovias federais, especialmente daqueles que envolvem motocicletas. Tais acidentes são elevados, principalmente quando o traçado das rodovias adentra regiões metropolitanas e áreas urbanas.

Por diversas razões, os mais frequentes acidentes de trânsito no País estão relacionados com o tráfego de motocicletas. Acreditamos que isso decorre dos constantes conflitos existentes entre as motos e os demais veículos. A maior parte deles resultam de problemas de visibilidade e de manobras diferenciadas. Para evitar que eles ocorram, será necessário isolar o tráfego de motocicletas do fluxo dos demais veículos.

Assim, nos trechos mais movimentados das rodovias federais e com muitos acidentes de trânsito, acreditamos que a eliminação de referidos

conflitos dependerá da implantação de pistas exclusivas para motocicletas na forma que estamos propondo neste projeto de lei.

Pela importância dessa iniciativa para a redução de acidentes de trânsito, esperamos que ela seja aprovada pelo ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 19 de março de 2009.

Deputado JOSÉ EDMAR

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposição em foco pretende acrescentar um parágrafo único ao artigo 54 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para determinar que motocicletas com potência inferior a 125 cilindradas só podem transitar em vias urbanas coletoras locais, não sendo permitido o tráfego em vias de trânsito rápido ou arteriais. O projeto de lei apenso, por sua vez, de autoria do Deputado José Edmar, prevê a implantação de pistas exclusivas para o tráfego de motocicletas em trechos de rodovias federais que apresentem altos índices de acidentes envolvendo os referidos veículos. Ambos os autores defendem suas iniciativas argumentando que as medidas propostas são importantes para a melhoria dos níveis de segurança dos motociclistas no trânsito.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, que deve se manifestar sobre o mérito, a matéria será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O processo tramita em rito ordinário e não está sujeito à apreciação do Plenário.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições neste Órgão Técnico.
É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

É certo que o número de motocicletas em circulação tem aumentado consideravelmente nos últimos anos, com reflexos importantes na segurança do

trânsito. Segundo dados obtidos na página do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), a frota brasileira de motocicletas, que era de cerca de 7,99 milhões de unidades em dezembro de 2006, passou para aproximadamente 11,05 milhões em dezembro de 2008, o que significa um crescimento de pouco mais de 38% em apenas dois anos.

No mesmo período, a frota de motonetas passou de cerca de 1,37 milhões de unidades para cerca de 1,95 milhões, num crescimento de pouco mais de 42%. A título de registro, a principal diferença entre a motocicleta e a motoneta é a posição de dirigir, que é montada na primeira e sentada na segunda, além da potência do motor, que costuma ficar abaixo de 150 cilindradas nas motonetas.

Complementando os dados acima, pesquisa realizada pelo Sindicato Nacional dos Fabricantes de Autopeças informa que 16% das motos em circulação têm entre 50 e 100 cilindradas de potência e 56% do total são modelos com motores entre 105 e 135 cilindradas. Esses números nos mostram a relevância do segmento alvo desta proposição.

Isso posto, analisemos a proposta principal, que pretende restringir às vias urbanas coletoras locais a circulação de motocicletas com potência inferior a 125 cilindradas. No entendimento do autor, esses veículos não conseguem desenvolver velocidade compatível com as vias de trânsito rápido, o que as torna causadoras de acidentes. Concordamos com as ponderações apresentadas, mas entendemos que a proposta necessita de aperfeiçoamentos.

De plano, cumpre registrar que, embora a proposição se refira explicitamente apenas a motocicletas, a restrição, se aprovada, deve abarcar também as motonetas. Ademais, a ementa da proposição fala em “vias federais”, o que pode fazer supor que a matéria se refira a rodovias, enquanto que o texto do parágrafo inserido menciona uma nomenclatura que é típica de vias urbanas. A proposição também se equivoca ao mencionar “vias coletoras locais”, como se fosse um tipo único, quando na verdade são dois tipos diferentes de vias.

Com relação a essa nomenclatura, o art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) classifica as vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, em urbanas ou rurais, sendo que as primeiras subdividem-se em vias de trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais. As vias rurais, por sua vez, podem ser estradas ou rodovias. Com base nessa classificação, o CTB determina a velocidade máxima permitida em cada uma dessas vias (art. 61), ressaltando a possibilidade de adoção de limites menores pelo órgão com circunscrição sobre a via.

Assim, não havendo sinalização regulamentadora em contrário, os limites permitidos nas vias urbanas são de: oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido: sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais: quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras; e trinta quilômetros por hora, nas vias locais. Nas rodovias, as velocidades máximas permitidas, não havendo regulamentação em contrário, situam-se entre oitenta e cento e dez quilômetros por hora, variável em função do tipo de veículo.

Salvo melhor juízo, parece que as motocicletas e motonetas com potência inferior a 125 cilindradas poderiam circular, sem maiores problemas de segurança, nas vias arteriais, coletoras e locais. Somente as vias de trânsito rápido é que teriam limite de velocidade incompatível com a sua potência. Por coerência, o trânsito desses veículos também deveria ser proibido também nas rodovias.

Examinemos, agora, a proposta apensada, que pretende obrigar a implantação de pistas exclusivas para motocicletas nos trechos de rodovias federais que apresentem alto índice de acidentes envolvendo esse tipo de veículo. Em primeiro lugar, cabe observar que existe um nível muito alto de subjetividade na proposta. Afinal, como definir o que seria “alto índice” de acidentes envolvendo motocicletas? E por que não separar pistas exclusivas para os caminhões, visto que também existem muitos acidentes envolvendo veículos pesados?

Todos sabemos que a maioria dos acidentes de trânsito, seja envolvendo motocicletas ou não, acontecem por imprudência dos condutores. Nesse sentido, melhor do que segregar esse ou aquele tipo de veículo, é aumentar o rigor da fiscalização, de forma a coibir excessos de velocidade, direção sob influência de álcool e manobras arriscadas.

Finalmente, lembramos que nada impede o órgão responsável pelas rodovias federais de implantar modificações nos projetos das rodovias, quando necessário à segurança. É o caso da conhecida “terceira faixa”, que facilita o trânsito de veículos pesados e lentos nos aclives. É o caso, também, das pistas marginais, que ladeiam os trechos de rodovias em áreas urbanas, permitindo que o trânsito mais lento seja segregado.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.701, de 2009, na forma do substitutivo anexo, e pela **rejeição** de seu apenso PL nº 4.874, de 2009.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2009.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.701, DE 2009

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de motocicletas e motonetas com menos de 125 cilindradas em vias públicas.

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo único ao art. 54 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a circulação de motocicletas e motonetas com menos de 125 cilindradas.

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

Art.54.

.....
Parágrafo único. Motocicletas e motonetas com menos de 125 cilindradas só poderão transitar em vias urbanas arteriais, coletoras e locais, bem como nas estradas, não sendo permitido o tráfego em vias de trânsito rápido ou rodovias.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2009.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.701/2009, com substitutivo, e rejeitou o Projeto de Lei nº 4.874/2009, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Décio Lima, Edio Lopes, Geraldo Simões, José Mendonça Bezerra, Lázaro Botelho, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Silas Brasileiro, Arnaldo

Jardim, Devanir Ribeiro, Gonzaga Patriota, José Chaves, Marcelo Teixeira, Marcos Lima, Rita Camata e Sérgio Brito.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2009

Deputado JAIME MARTINS
PRESIDENTE

FIM DO DOCUMENTO
