

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**  
**PROJETO DE LEI Nº 2.650, DE 2003**

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

**Autor:** Deputado MARCELO GUIMARÃES FILHO

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

**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 conseqüentemente 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