

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.701, DE 2009

(Apenso: PL 4.874/2009)

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 com menos de 125 cilindradas em vias federais.

Autor: Deputado **Waldir Neves**

Relator: Deputado **Hugo Leal**

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 de de 2009.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

Autor: Deputado **Waldir Neves**

Relator: Deputado **Hugo Leal**

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 de de 2009.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator