



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2011
(Do Sr. Newton Lima)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, bem como cria faixa exclusiva para circulação desses veículos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para proibir o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes ou entre a calçada e veículos na faixa a ela adjacente.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 56-A:

“Art. 56-A. É proibido o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes ou entre a calçada e veículos na faixa a ela adjacente.

§1º. A proibição de que trata o *caput* também se aplica às ultrapassagens de qualquer veículo, devendo ser guardada a distância mínima lateral de um metro e cinquenta centímetros.

§2º. O Poder Público deverá, sempre que possível, disponibilizar faixa exclusiva para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas.

Art. 3º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso X:

“Art.244.
.....

X – em desacordo com o disposto no art. 56-A.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Infração – média;

Penalidade – multa.

.....”(NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICACÃO

O aumento do índice de morbimortalidade no trânsito no Brasil requer das autoridades e instituições competentes providências inadiáveis. Tanto no sentido de proporcionar segurança na mobilidade como na redução dos custos de responsabilidade do Estado no atendimento às vítimas de acidentes, e, em sentido mais amplo, na redução de custos para o país. Em recente estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Setembro/10), os pesquisadores verificaram que a soma dos custos decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo veículos, chega à média de R\$ 30 bilhões a cada ano. A maior parte dos prejuízos refere-se à perda de produção, associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde e os associados aos veículos.

No Atlas de Acidentes de trânsito no Brasil (São Paulo: Abramet; 2007), os pesquisadores (Mello Jorge MHP e Koizumi MS) compararam os gastos para o tratamento de pacientes internados por causas naturais, mesmo com menor tempo de permanência nas instituições hospitalares, com os pacientes acidentados no trânsito. Chegaram à conclusão que pacientes vítimas de acidente de trânsito são mais onerosos que os demais e apresentam maior taxa de mortalidade hospitalar.

No conjunto de dados e informações de estudos recentes, chama atenção o alto índice de morbimortalidade envolvendo motociclistas. Em 2008, no Brasil, foi registrado o total de 37.801 óbitos, segundo dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) /Datasus/IBGE. Naquele mesmo ano, foram registrados 4,5 óbitos de motociclistas por 100 mil habitantes. Do total, o Estado de Rondônia ocupa o primeiro lugar em eventos envolvendo motociclistas, na região Norte, 11,5 óbitos por 100 mil habitantes, acima da taxa da região com 4,3 óbitos por 100 mil habitantes. Na região Nordeste a taxa foi de 4,7 óbitos por 100 mil habitantes, a Bahia apresentou a maior taxa da região: expressivos 10,7 óbitos por 100 mil habitantes. No Sudeste a taxa foi de 3,8 óbitos por 100 mil habitantes, tendo Minas Gerais apresentado 8,1 óbitos por



CÂMARA DOS DEPUTADOS

100 mil habitantes. No Sul, onde a taxa foi de 5,5 óbitos por 100 mil habitantes, Santa Catarina destacou-se com 8 óbitos por 100 mil habitantes. Na região Centro-Oeste a taxa foi de 7,2 óbitos por 100 mil habitantes, com Goiás respondendo pela maior taxa da região: 9,7 óbitos por 100 mil habitantes.

Segundo o relatório de Acidentes de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), em 2009, 32.035 pessoas foram vítimas de acidentes de trânsito em São Paulo e desse total, 31% eram motociclistas, ao todo 428 motociclistas mortos. Em 2010, o número de vítimas subiu para 478 vítimas. No período que se analisou os dados sobre acidentes com veículos de transporte de passageiros e de cargas constatou-se que os que envolvem motocicletas foram os únicos que não registraram redução.

Estudo realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo afirma que as mortes no trânsito na capital ultrapassaram, em 2010, o número de mortes por assassinato, apurado pela Secretaria de Segurança Pública. O mais grave: 81% das ocorrências fatais envolviam pedestres ou motociclistas.

Diante dos números, uma realidade se impõe: é imperativo a criação de mecanismos eficazes para garantir a segurança no trânsito, especialmente dos motociclistas, os quais, pelos dados apresentados e pela fragilidade natural do veículo, são mais suscetíveis a acidentes fatais.

O presente Projeto de Lei submetido a análise do Congresso Nacional propõe determinar a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores em faixas exclusivas (laterais) ou no mesmo espaço destinado aos automóveis nas ruas e avenidas das cidades brasileiras. Essa iniciativa reforça o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que as motocicletas, motonetas e ciclomotores são considerados veículos automotores (art. 96, II) e, portanto, devem seguir a regra de circular de forma coesa, em fila indiana.

A faixa de exclusiva para circulação dos veículos mencionados proporciona mais segurança, por isso, a necessidade de reservá-la às categorias de veículos de que trata esse projeto.

Não obstante a decisão do Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 3121, proposta pelo Governo do Estado de São Paulo, a qual declarou inconstitucional a lei paulista que dispunha sobre o tráfego de motocicletas nas vias públicas através de motofaixas (*Lei 10.884/2001 do Estado de São Paulo*), por competir privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI da Constituição Federal), o que ora se defende é a mesma obrigatoriedade de reserva de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

espaço separado para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação ou nas mesmas faixas utilizadas pelos veículos automotivos, com o fito de conter o índices de envolvimento de motociclistas em acidentes de trânsito, porém fazendo-o pela via correta, do ponto de vista da competência legislativa.

Atendendo aos preceitos constitucionais que dispõem sobre a competência da União em legislar sobre normas de trânsito, apresento o presente projeto, que trata com isonomia as distintas modalidades de veículos automotores, igualmente importantes para a circulação de pessoas e cargas no território nacional. Convencido da relevância da iniciativa e da urgência que o assunto requer, solicito às senhoras deputadas e aos senhores deputados apoio para aprovação do projeto.

Sala da Comissão, DF, 2 de junho de 2011.

Newton Lima
Deputado Federal
PT/SP