



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.517, 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.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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.
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) /Datusus/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 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 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 índice 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, 07 de junho de 2011.

Newton Lima
Deputado Federal
PT/SP

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 com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 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 2006)*

.....

.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

Art. 56. (VETADO)

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.

.....

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

a) automotor;

b) elétrico;

c) de propulsão humana;

- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

- b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

- c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

- d) de competição;

- e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

- f) especial;

- g) de coleção;

III - quanto à categoria:

- a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

- c) particular;

- d) de aluguel;

- e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

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 ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009*](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. [*Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009*](#)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse

fim e devidamente homologados pelo órgão competente. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002](#))

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....

.....

LEI Nº 10.884, DE 20 DE SETEMBRO DE 2001

Estabelece a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo

O Presidente da Assembléia Legislativa: Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo, nos termos do artigo 28, § 8º, da Constituição do Estado, a seguinte lei:

Artigo 1º - Torna-se obrigatória a reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.

Parágrafo único - Para os efeitos desta lei, serão consideradas vias de grande circulação aquelas determinadas pela autoridade de trânsito.

Artigo 2º - A circulação de motocicletas fora da área reservada sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 3º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Artigo 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, aos 20 de setembro de 2001.

a) WALTER FELDMAN - Presidente Publicada na Secretaria da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, aos 20 de setembro de 2001.

a) Auro Augusto Caliman

- Secretário Geral Parlamentar



GABINETE DO GOVERNADOR
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO PRESIDENTE DO SUPREMO
TRIBUNAL FEDERAL.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
Coordenação de Registros
e Informações Processuais
28/01/2004 14:58 6028

ADI - 3121

ADI 3121

GERALDO ALCKMIN, Governador do Estado de São Paulo, com fundamento nos artigos 102, inciso I, letra "a" e 103, inciso V, da Constituição Federal e na Lei Federal nº 9.868, de 10 de novembro de 1999, assistido pelo Procurador Geral do Estado, vem propor a presente

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE

cumulada com

pedido de **MEDIDA CAUTELAR DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO**

dos efeitos da Lei nº 10.884, de 20 de setembro de 2001, do Estado de São Paulo, pelos motivos que passa a expor:

DA LEI IMPUGNADA

A Lei estadual n. 10.884, de 20 de setembro de 2001, ora impugnada, tem o seguinte teor:

"Estabelece a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.

Artigo 1º - Torna-se obrigatória a reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana de São Paulo.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, serão consideradas vias de grande circulação aquelas determinadas pela autoridade de trânsito.

Artigo 2º - A circulação de motocicletas fora da área reservada sujeitará

o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 3º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Artigo 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação." (doc. 1)

O projeto de lei que deu origem ao referido texto legislativo foi inteiramente vetado pelo Governador do Estado, por invadir competência do Município para regular assuntos de interesse local, afrontando o artigo 30, inciso I, da Constituição Federal.

Não obstante as razões apresentadas, o veto foi derrubado pela Assembléia Legislativa, tendo o Projeto n. 501/2000 sido transformado na Lei estadual n. 10.884, de 20 de setembro de 2001.

DOS FUNDAMENTOS DE FATO E DE DIREITO

A lei em questão não pode permanecer no universo jurídico nacional em razão de sua inconstitucionalidade.

O texto normativo impõe ao Poder Executivo a atribuição de reservar espaço nas vias públicas de grande circulação para o tráfego exclusivo de motocicletas, fiscalizando o cumprimento da medida.

Ocorre que a organização do tráfego urbano é assunto de interesse local, razão pela qual se o Executivo estadual proceder na forma determinada pelo texto legislativo, estará violando a autonomia dos Municípios que, nos termos do artigo 30, I, do texto constitucional, têm competência para "legislar sobre assuntos de interesse local".

O "interesse local", previsto no artigo 30, I, da Lei Maior, da mesma forma que o "peculiar interesse" anteriormente previsto na Emenda Constitucional n. 1/69, não é interesse exclusivo do Município, mas sim interesse de predominância local.

Sobre a matéria já acentuava Hely Lopes Meirelles que o peculiar interesse não é interesse exclusivo da localidade. Se assim fosse, "bem reduzido ficaria o âmbito da Administração local, aniquilando-se a autonomia de que faz praça a Constituição". Os interesses locais têm reflexo nos interesses do Estado e da União. Assim, "o que define e caracteriza o interesse

local, inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União¹.

Esse também é o entendimento de Fernanda Dias Menezes de Almeida, que invoca em favor de sua posição as lições de Diogo de Figueiredo Moreira Neto e Celso Bastos².

Em matéria de Regiões Metropolitanas, previstas no artigo 25, § 3º, da Constituição Federal e 153 a 158 da Constituição Estadual, é preciso determinar os assuntos que pelas suas peculiaridades transcendem os limites do Município, caracterizando os interesses comuns que atingem o agrupamento dos Municípios vizinhos.

A norma constitucional federal prevê que "os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum" (art. 25, § 3º, da CF).

No Estado de São Paulo, a LCE n. 760, de 1º de agosto de 1994, ao estabelecer diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo, elenca as matérias que em tese poderão ser

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO