

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.050-A, DE 1999 (Do Sr. Enio Bacci)

Altera velocidade para motocicletas onde não exista sinalização e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação deste e dos de nºs. 2.305/00 e 2.332/00, apensados, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 2.057/99, apensado, contra os votos dos Deputados Jorge Boeira e Telma de Souza (relator: DEP. NEUTON LIMA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: PLs. 2.057/99, 2.305/00 e 2.332/00

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Altera o parágrafo 2º, inciso II, letra A, item 1 do artigo 61 da lei 9.503 de 23/09/1997 – Código Nacional de Trânsito - , que passa a ter a seguinte redação:

Art. 61 -

§1º - onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

II – nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) **CENTO E DEZ
QUILÔMETROS POR HORA
PARA AUTOMÓVEIS,
CAMIONETAS E
MOTOCICLETAS.**

2).....

3).....

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

Este projeto modifica o Código Nacional de Trânsito, no artigo pertinente à velocidade máxima em locais não sinalizados.

Observa-se em primeiro lugar que é dever do Estado sinalizar todas rodovias, regulamentando os limites de velocidade, eis que o cidadão paga impostos e tributos tendo direito a tanto.

Ocorre que, o ideal seria eliminarmos o artigo 61, que trata de velocidade em locais onde o poder público não tenha sinalizado o limite máximo, pois o mesmo deixou de cumprir sua função.

Mas, estamos propondo a inclusão de motocicletas no limite definido para automóveis e camionetas, afinal muitos destes veículos não se equivalem a potência de motocicletas (automóveis populares, fuscas, camionetas de baixa potência, veículos antigos, etc.).

A motocicleta assim como os veículos, tem suas características de segurança projetadas pelo fabricante, após a realização de testes para aferição de sua estabilidade.

Tome-se como exemplo, uma motocicleta de 1000 c.c, trafegando a 80 Km/h, estaria utilizando apenas 50% de sua potência. Já um veículo com a mesma potência, ou seja, 1000 c.c, para atingir 110 Km/h estaria utilizando mais de 70% de seu potencial.

Observe-se que este projeto dará tratamento igual a ação policial, que multa motociclistas por excesso de velocidade, em locais onde o poder público não cumpriu sua função de sinalizar a pista.

E em locais devidamente sinalizados não se aplicaria o presente ordenamento.

Sala das Sessões em 16/11/1999.


ENIO BACCI - PDT/RS.

“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDL”

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. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecida suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) cento de dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
- 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
- b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

.....

.....

PROJETO DE LEI

Nº 2.057, DE 1999

(Do Sr. Silas Brasileiro)

Determina sobre o limite de velocidade nas rodovias.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.050, DE 1999)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Onde não existe sinalização regulamentadora, a velocidade máxima permitida nas rodovias será de 120 (cento e vinte) quilômetro por hora.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICACÃO

Os atuais limites de velocidade para as rodovias, impostos pelo vigente Código Nacional de Trânsito e que autorizam um máximo de oitenta quilômetro por hora em vias de trânsito rápido, encontram-se totalmente superados face aos progressos técnicos absorvidos tanto pela indústria automobilística como pela engenharia viária e de tráfego.

Com efeito, temos hoje veículos dotados de sistema de segurança, como os de freio e de estabilidade, capazes de permitir o desenvolvimento de maiores velocidades, sem risco. As nossas rodovias, por sua vez, são projetadas, pavimentadas e possíveis de serem sinalizadas dentro dos melhores parâmetros de segurança e conforto para o deslocamento de qualquer tipo de veículo e suas diferentes exigências, , notadamente para a execução de manobras que exigem maiores cuidados como as ultrapassagens. Não há por que, então, ficarmos amarrados a uma velocidade inferior à que a capacidade da via e do veículo podem permitir. Tal limitação já foi devidamente superada em alguns países da Europa e nos Estados Unidos, onde para algumas auto-estradas não mais se exige limite de velocidade.

O projeto de lei que ora apresento vem modernizar o Código de Trânsito. A proposição em pauta não é irrestrita. Sabiamente ela limita-se, antes de tudo, à existência de sinalização, que deverá ser orientadora da velocidade possível de ser desenvolvida conforme o traçado, as condições topográficas, a conservação geral da via e, até, o uso e tipo de ocupação marginais a ela.

Sala das Sessões , em 17 de 11 de 1999.

Deputado SILAS BRASILEIRO

PROJETO DE LEI

Nº 2.305, DE 2000

(Do Sr. Bispo Rodrigues)

Altera o inciso II do § 1º do art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 2.050, DE 1999.)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso II do § 1º do art. 61 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61.....

§ 1º.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) Cento e dez quilômetros por hora para motocicletas, automóveis e camionetas; (NR)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

....."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A modificação que propomos para a velocidade máxima das motocicletas é no sentido de equipará-la à velocidade máxima dos automóveis e camionetas.

Se o Código de Trânsito Brasileiro veio com o objetivo de reduzir o número de acidentes, o que não é aceitável é que a motocicleta seja obrigada a andar atrás de ônibus, automóveis e camionetas, porque do modo como está na lei ela é obrigada a manter-se no limite de 80 km/h.

Quando atrás de ônibus ou de outros veículos o motociclista não consegue enxergar os problemas existentes na pavimentação, sem contar que, obrigatoriamente tem que dar passagem a todos os veículos menos aos caminhões, que devem também trafegar na mesma velocidade de 80 km/h.


Com o atual limite de velocidade os motociclistas invariavelmente são multados, pois a Polícia Rodoviária quando, ainda de longe, vê uma motocicleta, obrigatoriamente de farol aceso, imediatamente aciona o seu radar, pois sabe que em geral uma motocicleta trafega numa rodovia acima dos 80 km/h, para sua própria segurança.

Nas condições atuais, trafegar acima de 80km/h significa cometer infração por excesso de velocidade, estar sujeito a multa altíssima, à perda de pontuação e à suspensão do direito de dirigir.

Estando as motos enquadradas na velocidade limites de 110 km/h, igual aos automóveis, a sua segurança aumentaria e não teríamos esses problemas.

Assim, esperamos ter aprovado este presente projeto de lei pelos ilustres deputados.

Sala das Sessões, em 13 de *junho* de ~~1999~~ ²⁰⁰⁰


BISPO RODRIGUES
Deputado Federal

**“LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CeDI”**

**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. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecida suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) cento de dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
- 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
- b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

PROJETO DE LEI

Nº 2.332, DE 2000

(Do Sr. Marcelo Barbieri)

Altera a redação do inciso II do art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso II do art. 61 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem como objetivo corrigir um dispositivo do art. 61 do Código de Trânsito que impõe uma velocidade limite de 80 km/h para motocicletas em rodovias.

Entendemos que o Código de Trânsito Brasileiro veio com o objetivo de diminuir o número de acidentes, contudo não é aceitável as motocicletas serem obrigadas a trafegarem a uma velocidade inferior à dos automóveis e ônibus. Tal fato, em vez de dar segurança aos motociclistas, põe em risco suas vidas.

Com efeito, se os motociclistas trafegam atrás de ônibus ou de outros veículos não conseguem enxergar os buracos ou obstáculos eventualmente apresentados no pavimento. Além disso, os motociclistas têm obrigatoriamente que dar passagem a todos os veículos, o que se torna uma desvantagem para eles.

Assim, para defender a sua segurança, os motociclistas têm que manter uma velocidade acima dos oitenta quilômetros por hora. Ocorre que assim são invariavelmente multados, pois tornam-se uma presa fácil da Polícia Rodoviária, em vista de serem obrigados a trafegar com o farol aceso.

Sendo detectados com excesso de velocidade pagarão multa altíssima, perderão pontuação e, facilmente, poderão ter suspenso o direito de dirigir. Não é justo que tudo isso aconteça em nome de uma segurança alegada pelo Código de Trânsito Brasileiro a qual, para esse caso dos motociclistas, não pode ser garantida.

Pelo exposto, esperamos ver aprovada a presente proposição pelos ilustres deputados.

Sala das Sessões, em de de 2000


MARCELO BARBIERI
Deputado Federal

20/04/2000

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

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. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecida suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) cento de dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;
- 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Para exame desta Comissão de Viação e Transportes encontra-se o projeto de lei em epígrafe, que altera o art. 61 da lei que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, aumentando a velocidade das motocicletas nas rodovias não sinalizadas, de 80 km/h para 110 km/h.

A este PL foram apensados outros três, que também alteram o art. 61 do CTB. São eles: o PL nº 2.057, de 1999, do Deputado Silas Brasileiro, estipulando a velocidade de 120 km/h para todos os veículos nas rodovias não sinalizadas; o PL nº 2.305, de 2000, do Deputado Bispo Rodrigues, e o PL nº 2.332, de 2000, do Deputado Marcelo Barbieri, com teores idênticos ao projeto principal.

Todos os projetos têm em comum a cláusula de vigência, que determina a data de publicação da lei como a de sua entrada em vigor.

Na justificção, as propostas que almejam aumentar a velocidade das motocicletas referem a baixa utilização da potência do motor com a velocidade prevista no Código, a competição por espaço com outros veículos e a segurança do trânsito como argumentos favoráveis à modificação proposta.

Por sua vez, o Deputado Silas Brasileiro argumenta que o desenvolvimento tecnológico da indústria automobilística, da engenharia viária e de tráfego respaldam a velocidade proposta de 120 km/h.

No prazo regimental, não foram entregues emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O tamanho, o peso e a potência do motor de um veículo são determinantes para a velocidade que ele pode desenvolver, sendo atributos considerados na definição das velocidades admitidas para as rodovias sem sinalização, constantes do art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Os aspectos sublinhados respondem pela capacidade de arranque e de frenagem dos veículos, fundamentais à segurança do tráfego.

Dentro desse raciocínio, como os automóveis e camionetas são mais leves que ônibus e microônibus e estes menos pesados que caminhões, o legislador estabeleceu velocidades decrescentes para os mesmos de 110 km/h, 90 km/h e 80 km/h, respectivamente, nas vias rurais sem sinalização. A exceção ficou por conta da velocidade estipulada para as motocicletas, niveladas com a dos caminhões.

Indiscutivelmente, as motos dispõem de grande poder de arrancada e frenagem mais eficiente que a dos caminhões, ônibus e mesmo dos automóveis, tendo na flexibilidade de condução outra de suas peculiaridades. Incontestável é o fato da subutilização da potência do motor. Como bem referiu o Deputado Ênio Bacci na justificção do PL principal, nº 2.050/99, enquanto uma moto com motor de 1000 c.c. utiliza apenas 50% da capacidade do motor numa velocidade de 80 km/h, um automóvel com a mesma potência de motor numa velocidade de 110 km/h utiliza mais de 70% de sua capacidade.

A partir da argumentação apresentada, e considerando as condições regular e má de 70% do pavimento do nosso sistema viário federal, o PL nº 2.075/99, do Deputado Silas Brasileiro, que propõe unificar a velocidade de todos os veículos em 120 km/h para as rodovias não sinalizadas torna-se indefensável, uma vez que comprometeria a segurança do trânsito.

Por outro lado, o PL nº 2.305/00, do Deputado Bispo Rodrigues e o PL nº 2.332, de 2000, do Deputado Marcelo Barbieri, que equiparam a velocidade das motos com a dos automóveis e camionetas em 110 km/h, mostram-se coerentes com os dados técnicos aqui assinalados.

Em razão de erro verificado no *caput* do art. 1º do PL principal na designação do parágrafo a ser alterado, que refere § 2º ao invés de § 1º, e tendo em vista a boa técnica redacional, optamos pela formulação de Substitutivo.

Desse modo, somos pela APROVAÇÃO do projeto principal, PL nº 2.050/99, e seus apensos, PL nº 2.305/00 e PL nº 2.332/00, na forma do Substitutivo em anexo, e pela REJEIÇÃO do projeto apensado, PL nº 2.057/99.

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 2003.


Deputado NEUTON LIMA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.057, DE 1999

Altera o art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a velocidade das motocicletas nas vias rurais sem sinalização.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a redação do art. 61, § 1º, inciso II, alínea a, item 1, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º O art. 61, § 1º, inciso II, alínea a, item 1 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

.....

II – nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (NR)

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

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 2003.


Deputado NEUTON LIMA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.050/99 e os de nºs. 2.305/00 e 2.332/00, apensados, com substitutivo, e rejeitou o de nº 2.057/99, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Neuton Lima, contra os votos dos Deputados Jorge Boeira e Telma de Souza.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Neuton Lima, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Antônio Nogueira, Carlos Santana, Jorge Boeira, Telma de Souza, Cleuber Carneiro, Lael Varella, Marcelo Guimarães Filho, Eliseu Padilha, Osvaldo Reis, Pedro Chaves, Affonso Camargo, Francisco Appio, Mário Negromonte, Fernando Gonçalves, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Almir Sá, Chico da Princesa, Milton Monti, Oliveira Filho, Gonzaga Patriota, Leônidas Cristino e Deley - titulares, e Marcos Abramo, Leandro Vilela, Carlos Alberto Leréia, João Tota, Carlos Dunga, Íris Simões, João Magalhães, Almeida de Jesus, Maurício Rabelo e Isaías Silvestre - suplentes.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2003


Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera o art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a velocidade das motocicletas nas vias rurais sem sinalização.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a redação do art. 61, § 1º, inciso II, alínea a, item 1, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º. O art. 61, § 1º, inciso II, alínea a, item 1 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não houver sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

.....
II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento de dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;” (NR)

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

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2003


Deputado **ROMEU QUEIROZ**
Presidente