



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



PARECER Nº 01/2016-CEOF, de 30 de agosto de 2017.

Comissão de Economia, Orçamento e Finanças
Leonira Bernardes Paulino

Secretária

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS, sobre o Projeto de Lei nº 1.035, de 2016, que "Dispõe sobre a implantação de faixa de rolamento exclusiva para motociclistas 'Motovias', no âmbito do Distrito Federal".

Autor: Deputado WELLINGTON LUIZ
Relator: Deputado RAFAEL PRUDENTE

I - RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF, para seu exame e manifestação, o Projeto de Lei – PL nº 1035, de 2016, cuja ementa encontra-se reproduzida em epígrafe.

Pelo art. 1º da proposição, "fica obrigatória a implantação de faixa de rolamento exclusiva para motociclistas nas vias urbanas de grande tráfego de veículos do Distrito Federal", e, pelo art. 2º, cabe ao Departamento de Trânsito – DETRAN e ao Departamento de Estradas e Rodagem – DER a realização dos estudos técnicos para implantação e localização das faixas previstas no art. 1º, de acordo com as respectivas circunscrições.

Segundo o art. 3º, "as faixas deverão conter sinalização vertical e horizontal, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, as Resoluções 160/2004 e 236/2007, do CONTRAN e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, volumes I, II, III e IV".

O art. 4º, por sua vez, diz que as despesas com a execução da Lei correrão por conta de verba orçamentária própria.

Finalmente, as cláusulas que preveem a regulamentação da lei pelo Poder Executivo (após sessenta dias da data de sua publicação) e a revogação das disposições em contrário são objeto, respectivamente, dos arts. 5º e 6º.

Em favor de sua proposição, o ilustre autor apresenta justificação que se inicia com a menção ao destaque do noticiário local a inúmeros acidentes, "muitos deles com mortes de motociclistas no trânsito de nossa cidade", ao conhecimento de que "cada acidente destes carrega consequências profundas e reflexos muito dramáticos para as famílias" e a que, "quando o motociclista sobrevive, geralmente fica com sequelas, quando não com algum tipo de deficiência, engrossando as estatísticas das famílias desestruturadas".

Na sequência de sua justificação, o parlamentar afirma ter "consciência das dificuldades de se implantar qualquer alteração no trânsito de nossa cidade, uma vez



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



que a mesma precisa de um amplo projeto de mobilidade urbana” e, em continuidade, adversa com outra afirmação: a de que “esta Casa de Leis não pode se omitir diante dos fatos e da aclamação popular por uma solução que dê fim à sequência de acidentes violentos como motos”.

O autor argumenta em seguida que, com a edição da Lei nº 2.769/2001, que regularizou a profissão de *motoboy* e do Decreto nº 27.095/2006, que regulamentou o serviço de coleta, transporte e entrega de pequenas cargas mediante a utilização de motociclistas, acredita que a sua iniciativa completa o ciclo dos documentos legais que irão assegurar o exercício de uma profissão da maior importância para a sociedade.

O parlamentar informa, ainda na justificção, que se encontra em tramitação na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 5.007/13, que altera a Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse veículo, e conclui com a afirmação de que o seu projeto vem ao encontro da preocupação do Legislativo na esfera federal, que tem como objetivo a redução dos acidentes de trânsito no Brasil.

No período regimental, no âmbito da CEOF, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

De conformidade com o art. 64, II, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, o exame de proposição pela CEOF atenta para sua admissibilidade quanto à adequação orçamentária e financeira, que enfatiza a compatibilidade da proposição com as leis orçamentárias e de finanças públicas e a disponibilidade de recursos para a execução das medidas decorrentes. O mérito de assuntos referentes a assuntos referentes a sistema de viação e transportes (art. 64, II, “s”) também é objeto de parecer na CEOF.

Cabe, nesta oportunidade, fazer-se referência a que o § 2º do mesmo art. 64 diz ser terminativo o parecer quanto à adequação orçamentária e financeira das proposições, cabendo recurso ao Plenário, interposto por um oitavo dos Deputados, no prazo de cinco dias e, ainda, a que o art. 62 veda a uma Comissão exercer atribuições de outra, bem como manifestar-se sobre matéria que não seja de sua competência.

Em termos da expectativa do Legislador, após a aprovação e regulamentação da lei, o Poder Executivo implantaria as faixas de rolamento exclusivas para as motocicletas nas vias urbanas de grande tráfego de veículos do Distrito Federal, o que seria precedido dos estudos técnicos, para tanto necessários, a serem realizados pelo DETRAN e DER, de acordo com as respectivas circunscrições. Não houve especificação de horizonte para o cumprimento da lei que resultasse da proposição.

Em uma perspectiva otimista, é possível supor que, com a eficácia do projeto de lei, recursos para algum nível de implementação de medidas de prioridade viária a



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



motos poderiam ser mobilizados dentro das rubricas normais correlatas do Poder Executivo, em seus programas de trabalho previstos, notadamente porque, a eventual programação das intervenções seria por ele mesmo definida. Ora, se bem sucedida a experiência, recursos específicos em volume adequado poderiam ser alocados aos orçamentos públicos referentes a exercícios futuros para se prosseguir na implantação das faixas.

Já, em uma perspectiva mais realista, para que o intento do Legislador fosse levado à prática de maneira perceptível, medidas para adoção extensiva de faixas exclusivas para motos imporiam a mobilização de substanciais recursos, superiores àqueles que o Poder Executivo estaria preparado para aportar sem modificação de seu atual plano de trabalho, notadamente em momento de enfrentamento de crise econômica e financeira como a atualmente vivida. Nesse caso, a proposição padeceria de vícios insanáveis de constitucionalidade e de legalidade por intentar impor alteração das leis orçamentárias sem atender aos requisitos essenciais de identificação de mecanismo compensatório de anulação de despesa ou de aumento de receita, bem como de comprovação de compatibilidade com as metas fiscais estabelecidas por lei.

Registre-se, ainda, a possibilidade de o Poder Executivo vir a arguir invasão de competência e simplesmente nada fazer nessa direção, até porque, pode ter o entendimento de que o problema apontado tem solução diversa da que o Legislador considera adequada, tendo em vista o conhecimento especializado da matéria e responsabilidade administrativa sobre o tráfego urbano, que, por definição, pertence à esfera daquele Poder. A lei poderia não ser cogente.

Nesse contexto, cabe observar o fato de nada impedir que o órgão distrital de trânsito estabeleça faixas exclusivas para segmentos específicos do tráfego urbano sem que, para tanto, seja obrigatoriamente requerida prévia manifestação do Legislativo, tema que pertence ao objeto de análise por parte da Comissão de Constituição e Justiça – CCJ.

II.1 – Admissibilidade

De acordo com o disposto no art. 1º, § 1º, 'b', da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, que "estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira", entende-se como "adequada a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual", ressaltando o § 2º que:

"Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou da despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo".

Assume-se que recursos públicos adicionais não seriam necessários para viabilizar o intento do Parlamentar, na medida em que seu montante e o próprio ritmo de implantação seriam estabelecidos pelo Poder Executivo. Este, no limite, nada



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



implantaria, possibilidade implícita no texto apresentado. Assim, a lei apenas estabelecerá, formalmente, um "conceito" de prioridade viária.

Com efeito, o fato de caber à União legislar sobre trânsito e, ainda, o de terem os órgãos municipais a responsabilidade de planejar, projetar, regulamentar, implantar e operar esquemas especiais de circulação em suas vias com elevado volume de tráfego, para melhorar a segurança, deixa evidente, por um lado, a fragilidade de lei distrital que obrigasse a implantação das faixas exclusivas de que se trata, o que poderia comprometer a sua efetividade, e, por outro, a possibilidade de que, como resultado dos estudos técnicos levados a efeito, se concluísse pela inconveniência de implantação das referidas faixas.

Em termos práticos, e, do ponto de vista da CEOF, a indefinição quanto a metas associada à possibilidade de suficiência de recursos para algum nível de intervenção dentro do programa de trabalho do Poder Executivo, por mais modesto que seja, combinam-se para determinar que o projeto de lei possa prosperar na Câmara Legislativa.

Dessa forma, não havendo impacto perceptível sobre as contas públicas, não há, igualmente, falar em compatibilidade da proposição com as leis orçamentárias, existência de dotação orçamentária ou disponibilidade de recursos públicos para execução das medidas decorrentes. Neste contexto, caracteriza-se, a **admissibilidade** da proposição no âmbito desta Comissão.

II.2 – Mérito

O mérito de uma proposição legislativa é ditado por sua importância para a comunidade como um todo. Essa apreciação requer um exercício de identificação das repercussões positivas e negativas *relevantes* do projeto ao longo de horizonte previsível, bem como da distribuição social desses impactos, além de discutir a própria eficácia do instrumento proposto. A questão que se coloca nesse caso diz respeito à segurança no trânsito.

A implantação de faixas exclusivas para motos tem sido discutida como forma de atenuar o conflito delas com o restante dos veículos em tráfego e, assim, reduzir o número crescente de acidentes graves associados. Não é sem fundamento a preocupação do Legislador. Menos claros são a adequação da solução apontada – faixas exclusivas para motos – bem assim, o tipo de intervenção desta Casa em apoio à mitigação das interações danosas resultantes do tráfego motorizado em duas rodas.

• O problema

Motos são mais susceptíveis de se envolverem em acidentes. Para os condutores, as ocorrências são mais graves do que aquelas com outros tipos de veículos. É assim porque, em caso de acidentes, os ocupantes destes têm ainda sua própria estrutura como proteção, além de cintos de segurança e, eventualmente, dispositivos que atenuam o impacto sobre as pessoas (*airbags*, estruturas de deformação controlada *etc*).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



A polêmica em torno da circulação de motos exacerba-se com o aumento de seu número, como tem acontecido nos últimos anos. O aumento desse tráfego é um fenômeno que encontra suas causas não apenas no crescimento da renda em geral verificado nos últimos anos – que explica a tendência estrutural ao crescimento da demanda por transporte individual e à redução da demanda por transporte coletivo – mas também e paradoxalmente, no crescimento das telecomunicações. Essas são, em grande medida, substitutas da movimentação física – quando os deslocamentos se fazem para obtenção de informação.

As telecomunicações, por outro lado, ensejam a realização de negócios, notadamente de prestação de serviços, dos quais decorrem necessidades de circulação física de mercadorias. Com maior renda, o tempo das pessoas passa a valer cada vez mais. Elas não mais se dispõem a fazer demorados deslocamentos para coletar bens ou usufruir de serviços. Economizar tempo é imperativo. Elas preferem pagar para que outros se desloquem em seu lugar. Esse é o ambiente propício ao crescimento explosivo, não só do mercado de coleta e entrega em motocicletas nas áreas urbanas no país, mas também dos problemas a ele associados.

A realidade brasileira é preocupante. Ilustra-o estudo pioneiro do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, – Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas, de 2003. Seu objetivo foi identificar e mensurar os custos provocados pelos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras.

Embora de 2003, o citado estudo ainda se presta à caracterização relativa de uma realidade que continua preocupante. Dele, verifica-se que o Brasil se encontra longe de países com maior tradição de cuidado com as questões de trânsito, apresentando indicadores sombrios quanto a, por exemplo, taxas de mortos por 10 mil veículos: entre 3 e 5 vezes maiores que naqueles. No ano 2000, Japão, Alemanha e Estados Unidos registravam, respectivamente 1,32; 1,46 e 1,96 mortes por 10 mil veículos. O Brasil, 6,8. É de justiça constatar que, no longo prazo, essa situação vem evoluindo de forma positiva. Para os anos de 1961, 1971, 1981 e 1991, os registros eram, respectivamente, 53,6; 34,4; 17,0 e 11,3 mortes por 10 mil veículos.

Especificamente quanto a acidentes com motos, cita-se trecho do documento-síntese do mesmo trabalho:

A pesquisa mostrou grande incidência de acidentes com vítimas nos acidentes envolvendo motociclistas. A parcela de custos atribuída a esses acidentes corresponde a 19% do custo total, embora a frota de motocicletas seja 10% da frota nacional de veículos. Sabendo-se que há uma tendência a utilizar intensamente serviços de entregas por meio de motocicletas, sobretudo nas grandes cidades, este problema tende a agravar-se.

A gravidade dos acidentes é aferida pelo percentual de ocorrências com vítimas para cada tipo de veículo. O mesmo estudo apresenta estatística de acidentes a partir de pesquisas feitas em algumas aglomerações urbanas, concluindo que, entre acidentes com automóveis, em média, ocorrem vítimas em 7% dos casos. Para motocicletas, esse número sobe para 71% dos casos.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



No caso específico do Distrito Federal, tem-se que a situação não é menos grave. Dados constantes do Informativo nº 4, de 2012, da Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, relativamente a acidentes com vítimas mortas envolvendo moto no DF, dão conta de que: os acidentes com morte envolvendo moto representam 30% do total de acidentes; cerca de 60% dos acidentes com morte resultaram de colisões; nos acidentes envolvendo motos, 84,4% dos que vieram a óbito eram ocupantes de motocicletas; dentre os acidentes com morte envolvendo moto, em apenas 6% dos casos, o motociclista saiu ileso e em 79% veio a óbito por conta do acidente. Relativamente ao crescimento de frota, informa-se que de 2002 a 2012, a de automóveis no DF cresceu 87,5% enquanto que a de motos teve um aumento de 272,55%, ou seja, praticamente quadruplicou.

Ainda conforme informações da Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do DETRAN/DF, tem-se que, de acordo com o número de vítimas mortas por ano, segundo o tipo de envolvimento, as mortes de motociclistas passaram de 43/ano em 2000 para 86/ano em 2015, ou seja, o indicador dobrou. Quando se considera o número de vítimas mortas, como passageiros e demais condutores (excluindo os ciclistas e motociclistas), tem-se que passaram de 188/ano em 2000 para 123/ano em 2015, o que representa uma redução de 35%.

Com base no exposto, pode-se afirmar que a expressão do número de acidentes com motos e a gravidade a eles associada são motivos de grande preocupação para as autoridades de trânsito, os gestores do sistema de saúde e a sociedade como um todo, o que constitui um grande desafio para todos aqueles que se empenham na solução desse problema, principalmente no âmbito das grandes aglomerações urbanas.

• A solução apresentada pela proposição

Para a avaliação do desempenho de faixas exclusivas para motocicletas, como solução para o problema representado pelo aspecto da segurança viária, é esclarecedor verificar a experiência ocorrida com sua implantação na Cidade de São Paulo.

Assim, convém reportar a Relatório produzido em setembro de 2014, pela Gerência de Segurança no Trânsito do Departamento de Projetos de Segurança, dando conta de que, inequivocamente, os resultados não foram positivos tanto que as faixas foram desativadas. O relatório é fundamentado em expressiva análise envolvendo série histórica de dados abrangendo períodos anteriores à implantação, durante a operação e após a desativação das faixas.

Para ilustrar a experiência referida, reproduzem-se a seguir alguns exertos do citado relatório, incluindo a sua conclusão.

Em 2006, em busca de uma solução para o crescimento contínuo dos acidentes envolvendo motocicletas, a CET implantou a primeira Faixa Exclusiva de Motocicletas na cidade de São Paulo, que abrangia as Avenidas Sumaré e Paulo VI, na região oeste da cidade. A segunda faixa exclusiva foi implantada em 2010 no corredor formado pelas avenidas Liberdade, Vergueiro e Noé Azevedo.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



.....
...a experiência de criar através das faixas exclusivas um novo modo de circular de motocicleta, mesmo tendo obtido a simpatia e alta adesão dos motociclistas, falhou em tornar a circulação mais segura, seu principal objetivo.

Av. Sumaré e Av. Paulo VI – implantada em 18/09/2006 e desativada em 18/11/2013:

Logo no primeiro ano após a implantação das faixas exclusiva, os acidentes envolvendo motocicletas gerando vítimas (somados atropelamentos e acidentes entre veículos) tiveram um aumento de 86,9%. No segundo ano subiram mais 32%. Após medidas de correção chegaram a baixar no quarto ano, sem, entretanto, voltar aos patamares anteriores à implantação. Depois de atingir novos picos de elevação, apenas no seu último ano de funcionamento foram registrados 49 acidentes, significando 11% de aumento em relação número registrado no ano anterior à implantação. No mesmo período, 2012/2013, a cidade começava a apresentar reduções no número de acidentes com motocicletas.

Nos primeiros meses após a desativação, ocorrida em 8/11/2013, a redução foi imediata, com redução de 36% no total dos acidentes com vítimas envolvendo motocicletas já no primeiro quadrimestre de 2014 em comparação ao mesmo período de 2013.

.....
Em relação aos atropelamentos por motocicletas nas vias em questão, o aumento no primeiro ano de implantação da faixa foi da ordem de 33%. Tomadas medidas de correção, os números se acomodaram na proximidade dos registrados anteriormente à implantação, mas voltaram a subir no quinto ano da implantação, mesmo com a manutenção de todas as medidas corretivas.

Após a desativação da faixa exclusiva, os dados disponíveis referentes a quatro meses mostraram queda imediata nos atropelamentos, que passaram de 9 no ano anterior para apenas 1 no período analisado.

A análise dos acidentes veiculares com vítimas (ou seja, excluídos do total os atropelamentos) envolvendo motocicletas indica uma elevação de 145% no primeiro ano, chegando ao ápice de 327% no segundo ano. Apesar das tentativas de melhoria, no último ano de funcionamento da faixa foram registrados 40 acidentes desse tipo, ou seja, um número 263% maior que o registrado no ano anterior à implantação. Nos primeiros 4 meses logo após a desativação, foram registrados apenas 8 acidentes desse tipo na via.

.....
A implantação da Faixa Exclusiva de Motocicletas nas Avenidas Sumaré e Paulo VI resultou num aumento médio de 127 no número de acidentes envolvendo motocicletas entre 2005 e 2013 (passando de 1,8 acidente/mês antes da Faixa para 4,1 na média dos anos 2006 a 2013).

.....
Av. Liberdade, Av. Vergueiro e Av. Noé Azevedo – Implantada em 02/06/2010 e desativada em 22/08/2014

Relativamente a também essa faixa exclusiva para moto, os resultados das pesquisas para monitoramento do número de acidentes verificados antes e depois da



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



sua implantação demonstraram o insucesso da medida, tanto que o relatório já citado afirma:

Os dados mostram um grande aumento tanto no número de acidentes quanto no número de vítimas após a implantação da moto faixa, com maior impacto nos anos imediatamente após e leve queda, com estabilização em patamares bastante altos.

.....

Com alta no número de atropelamentos de mais de 570% e do total de vítimas de 142%, podemos afirmar que nessas vias a implantação da faixa exclusiva para motocicletas também não alcançou os objetivos esperados sendo um fracasso em relação às condições de segurança de motociclistas e pedestres.

A conclusão do Relatório da Gerência de Segurança no Trânsito sobre os resultados da Experiência de Implantação das Faixas Exclusivas de Motocicletas não é menos enfática do que a análise dos dados de acidentes levantados durante o período. Assim, consideramos importante e oportuna a transcrição da sua íntegra, o que fazemos a seguir (grifos nossos):

Quando a CET realizou a experiência de criação das faixas exclusivas de motocicletas, o objetivo de todos os técnicos envolvidos era o de obter uma resposta segura para a circulação de parcela importante do trânsito motorizado da cidade, que despontava não apenas como forma mais acessível de transporte individual, mas também com ferramenta de trabalho, com seu uso impulsionado pelo também crescente mercado de entregas em diversos setores do comércio.

Os projetos e implantações foram realizados dentro de critérios técnicos e, após as implantações, o monitoramento constante das ocorrências permitiu que adequações e correções fossem executadas em busca de equiparar os resultados de conforto percebidos pelos usuários aos parâmetros de segurança almejados desde o primeiro esboço das faixas exclusivas de motocicletas.

Infelizmente, os dados de acidentes demonstram que, a despeito de todos os esforços, não foram alcançados os patamares mínimos de segurança na circulação dos motociclistas e dos demais usuários das vias onde foram implantadas as faixas exclusivas de motocicletas e, ao contrário do esperado, tais vias apresentaram elevação dos números de acidentes, mesmo quando o resto da cidade começava a inverter sua curva de acidentalidade, com reduções tanto do número de ocorrências, quanto de vítimas geradas.

O sistema proposto foi incapaz de isolar totalmente os motociclistas dos demais usuários, visto que as interações no sistema viário, tanto as previstas quanto as imprevistas são constantes, mas criou a ilusão de segurança deixando ainda mais expostos ao risco todos os usuários de tais vias.

Assim, devido aos números brevemente expostos nesse relatório, a experiência com as faixas exclusivas de motocicletas foi considerada insatisfatória sob o ponto de vista da segurança de seus usuários, fato que levou à sua desativação.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



O caminho buscado agora para a circulação de motocicletas é o do compartilhamento seguro e responsável da via, com a exigência do respeito de todos às normas vigentes de circulação e a adoção de velocidades menores e compatíveis com a interação entre usuários das diversas modalidades dentro do sistema de transportes.

Alguns passos importantes para alcançar esse objetivo estão em implantação como a diminuição das velocidades máximas permitidas em toda a cidade, a criação das áreas de "Velocidade Reduzida" nas centralidades com maior concentração de pedestres, ciclistas e motociclistas e a intensificação da fiscalização eletrônica como ferramenta de controle e pacificação da circulação urbana de pessoas e cargas.

Convém registrar, ainda, que o recuo do município de São Paulo não diz respeito apenas às duas faixas exclusivas que chegaram a ser implantadas e desativadas, mas, ainda, a outras cuja implantação chegou a ser estudada. No Plano de Metas 2009-2012 da Prefeitura Municipal, chegou-se a assegurar a criação de oito delas, inclusive uma na Marginal do Tietê. As duas, reportadas no Relatório anteriormente referido neste parecer, foram implantadas e posteriormente, como informado, desativadas. A implantação das demais foi descartada.

Reforça-se, assim, o entendimento da importância da experiência das faixas exclusivas implantadas no município de São Paulo, para indicar o inconveniente de se vir a implantá-las também no Distrito Federal, sob pena de se aumentar o número de acidentes e, conseqüentemente, o de vidas perdidas, o que viria de encontro ao objetivo do parlamentar ao apresentar sua proposição.

• O Código de Trânsito Brasileiro

Antes da utilização intensa das motocicletas em serviços de entregas urbanas, considerava-se que o natural seria que elas circulassem à direita das faixas de tráfego. O código de trânsito anterior, a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, dizia em seu art. 87 que "os condutores de motocicletas e similares devem conduzir seus veículos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada". O crescimento da participação das motocicletas na frota de veículos e a evidência de que a vantagem de que dispõem em fluxo congestionado decorre da possibilidade de trafegar entre as faixas terminaram por tornar regra essa prática e não mais a exceção.

Tentativa mais recente de normatizar a situação, proibindo formalmente que as motocicletas circulassem entre as faixas de tráfego, foi o proposto pelo art. 56 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), que dizia: "*É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela*". O referido art. 56 foi vetado, alegando-se que:

Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passar 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



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



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. 57¹ 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.

Diz-se que o art. 192², que penaliza o procedimento de transitar sem observar distância segura frontal e lateral, seria suficiente para impedir aquela prática, mas sua aplicação tem dificuldade prática óbvia, já que a distância segura depende das condições específicas em cada caso, notadamente da velocidade de motocicletas e dos outros veículos em circulação.

O comportamento autorizado aos motociclistas no tráfego é tido como uma das razões para o crescente número e severidade dos acidentes envolvendo motocicletas no país. Cogita-se, hoje, em restaurar entendimento anterior ao veto ao art. 56, restabelecendo-se a proibição de que trafeguem entre os demais veículos, agora como artigo 56-A, como consta no Projeto de Lei nº 2.872/08 que tramita na Câmara Federal³.

Convém observar que tramitam na Câmara alguns projetos propondo alteração no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, relacionados com a circulação das motos, dentre eles o PL nº 5.007/2013 (PLS 346/2012), que *Altera a Lei nº 5.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) para dispor sobre a implantação de faixa ou pista exclusiva para motocicletas em vias de grande circulação e fixar as velocidades máximas permitidas para esse tipo de veículo*, mencionado na justificação do autor da proposição sob exame. O PL 5.007/2013 teve a ele apensados vários projetos, como os PLs 1.517/2011, 2.987/2011, 3.043/2011, 3.886/2012, 5.262/2013...A matéria é complexa e tem requerido muitos debates nas comissões temáticas que analisam o seu mérito, tendo-se, recentemente, aprovado requerimento na Comissão de Viação e Transportes (CVT) para a realização de Audiência Pública para discussão do PL nº 5.007/2013.

¹Art. 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.

²Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo: Infração - grave; Penalidade - multa.

³Art. 56-A. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela. Parágrafo único. Não se aplica a proibição do *caput* na hipótese de fluxo parado, caso em que a velocidade máxima permitida para motocicletas, motonetas e ciclomotores será de 30 km/h"



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



Observa-se, portanto, que, mesmo no nível de estabelecimento da legislação sobre trânsito, da alçada da União, há controvérsias quanto à definição da forma mais segura de circulação de motos, notadamente nas áreas urbanas.

• A competência

Como já referido, é matéria para análise na Comissão de Constituição e Justiça o exame do instituto do projeto de lei como forma de realizar a expectativa do Legislador. Em princípio, a avaliação e a formulação de medidas que implementem políticas públicas em prol da redução de acidentes de trânsito têm no Poder Executivo a instância mais adequada.

Seria ele, como responsável pela superior direção da administração pública, o natural detentor do conhecimento sobre as necessidades de todos os setores em que o governo atua, da faculdade de mobilização dos recursos humanos e materiais disponíveis a empregar, bem como da responsabilidade de definir, implantar, rever e corrigir opções estratégicas, o que inclui as ações em trânsito urbano.

III – CONCLUSÃO

A complexidade das análises levadas a efeito para a definição da melhor forma de estabelecer a legislação de trânsito, dispondo sobre a circulação das motos, e a recente experiência da cidade de São Paulo mostram que a maneira de tratar a questão da segurança do tráfego de veículos motorizados de duas rodas está longe de ter uma formulação simples, a ser aplicada extensivamente a qualquer situação. Menos certo, ainda, é que a solução mais eficaz para reduzir o número de acidentes envolvendo motocicletas esteja a depender de dispositivo legal de origem nesta Casa.

Assim, por todo o exposto e apesar da intenção que motivou o nobre autor a apresentar a proposição sob exame, vota-se, no âmbito da CEOF, pela ADMISSIBILIDADE do PL nº 1.035/2016, mas por sua REJEIÇÃO, no mérito, nos termos do art. 64, II, "s", do RICLDF.

Sala das Comissões,

Deputado AGACIEL MAIA
Presidente

Deputado RAFAEL PRUDENTE
Relator