

Assunto: Solicitação de Parecer acerca da “Área de Espera”.

Referência: Processo nº SEI: 177.00000002/2023-17 (Ofício nº 182/2023/ARL-MU).

Procedência: Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Segurança Pública de Jales.

PARECER

Cuida-se o presente, de consulta formulada pelo Senhor Altair Ramos Leon, Diretor do Departamento Municipal de Mobilidade Urbana e d. Autoridade Municipal de Trânsito de Jales, por meio do Ofício nº 182/2023/ARL-UM, a este Colegiado, solicitando a emissão de Parecer, no tocante a legalidade da implantação de “Área de Espera”, incluída pela Lei nº 14.071/2020, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, ainda, com previsão no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST), Volume IV, instituído pelo Regulamento de Sinalização Viária, por meio da Resolução Contran nº 973, de 18 de julho de 2022.

Suscita a d. Autoridade de Trânsito que, com a discordância (parcial) do Presidente da República ao Projeto de Lei nº 3.267/2019, vetando o “Art. 56-A, parágrafo único do art. 211 e inciso XII do art. 244, do CTB, cujo veto não foi rejeitado pelo Congresso Nacional, restando, em tese, a caracterização da infração de trânsito prevista no artigo 211 do CTB.

Ademais, observa que não consta a previsão de sanção instituída na legislação de trânsito para o condutor de veículo motorizado que venha a parar em “área de espera”, em razão do semáforo, ressaltando que nas “interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem”, nos termos do artigo 33 do referido Código.

Por fim, trouxe à baila r. decisão da 6ª Vara Cível da Comarca de Santo André e de v. Acórdão da 28ª Câmara de Direito Privado, do E. Tribunal de Justiça do Estado, a respeito do tema ora questionado, qual seja, ultrapassagem de veículos parados em virtude do sinal luminoso por motocicleta, com suposta violação do Art. 211 do CTB.

É o breve relatório.

De proêmio, temos que a definição de “Área de Espera”, incluída no CTB pela Lei nº 14.071/2020, é aquela “delimitada por duas linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semaforica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos”.

Nessa esteira, o Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução Contran nº 973/22, contemplou no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST), Volume IV, o símbolo indicativo de bolsão com segunda linha de retenção de bicicleta e motocicleta (SIB), devendo ser utilizado para indicar área de espera exclusiva para motocicleta e para motocicleta e bicicleta junto à aproximação semafórica, que revogou a Resolução Contran nº 550/15, que estabelecia em caráter experimental, conforme Resolução do Contran nº 348/10, o procedimento e os requisitos para apreciação dos equipamentos de trânsito e de sinalização não previstos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Assim, embora as normas acima mencionadas estabeleceram a definição legal, especificações e requisitos técnicos a serem adotados em todo o território nacional, por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), quando da implementação da solução adotada pela Engenharia de Tráfego e Sinalização alusiva às “áreas de espera”, certo é que o SIB já havia sido testado em algumas cidades do País, como por exemplo na cidade de São Paulo.

Nesse passo, conforme consta na Nota Técnica nº 255/2017, intitulada de “Frente Segura – Motocicletas e Bicicletas”, da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), temos a experiência de São Paulo na criação de áreas para motocicletas e bicicletas (denominada “boxes”) junto às interseções semaforizadas, que foi apresentado no 20º Congresso de Trânsito e Transportes da Associação Nacional de Transporte Público – ANTP realizado em 2015, na cidade de Santos.

Consta na referida Nota Técnica, que para os acidentes nos cruzamentos, “a CET iniciou em 24 de abril de 2013, um projeto simples e de baixo custo denominado “Área de Espera para Motos e Bicicletas” inserido entre a faixa de travessia de pedestres e a linha de retenção”. Ainda, que “a origem desse projeto está simultaneamente na observação do comportamento dos próprios motociclistas na cidade e na experiência internacional”.

Aponta o aludido documento que restou demonstrado que “era nítido que os motociclistas sempre procuravam se colocar à frente do pelotão semafórico para sair à frente dos automóveis no arranque, no início do tempo de verde e assim reduzir a sensação de insegurança seja pela proximidade entre os veículos seja devido ao atrito lateral. Ganhavam dessa forma alguns metros para melhor se posicionar no espaço viário, diminuindo os atritos”.

A mesma Nota Técnica explicita, que em 2011 “Barcelona divulgava a experiência positiva das ZAM (Zona Avançadas para Motocicletas) que, segundo as autoridades locais, reduziam em 90% as situações de risco pra motocicletas”, e que a “implantação desse projeto

estimulou setores de trânsito de outras cidades brasileiras como São Bernardo do Campo, Mauá e Belo Horizonte a implantarem o projeto, tendo em vista os resultados positivos que ele trouxe para a cidade de São Paulo”.

Demonstrado neste breve esboço histórico a origem e os benefícios advindos da implantação da “Área de Espera”, passemos à análise técnico-jurídica acerca dos questionamentos ofertados pelo Consultante, notadamente quanto à incidência da infração de trânsito prevista no artigo 211 do CTB (código de enquadramento: 608-41), bem como acerca da falta de previsão de infração de trânsito para o condutor de veículo motorizado que venha a parar em “área de espera”, em razão do semáforo.

Pois bem, inicialmente devemos observar que as decisões judiciais colacionadas acima não se relacionam com as regras de circulação e conduta correlatas ao artigo 33 do CTB (manobra de ultrapassagem), mas sim suscitam um outro importante tema, afeto à segurança viária, qual seja, a “distância de segurança”, insculpida no artigo 29, inciso II do CTB, *in verbis*:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

[...]

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

Nesse prisma, vale consignar que a infração de trânsito indicada pelo CTB que penaliza o condutor que “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”, é o artigo 192 do CTB, sendo descabido o entendimento que incorreria o condutor, nessas circunstâncias, na infração de ultrapassagem de veículos parados em virtude do sinal luminoso, por motocicleta, nos termos do Art. 211 do CTB, *in verbis*:

Art. 211 Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Parágrafo único. (VETADO). (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

Importante ainda consignar, que o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) estabeleceu que não se deve autuar com fulcro no Art. 192 do CTB, quando se constatar “motocicletas, motonetas e ciclomotores transitando entre faixas de circulação de

mesmo sentido, em baixa velocidade, quando o trânsito estiver lento ou parado, desde que este movimento não esteja colocando em risco a segurança do trânsito”.

Tal entendimento tem ainda espeque no Anexo I do CTB, que define a “ultrapassagem” como sendo o “movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem”. Por outro giro, a “passagem por outro veículo” se observa quando ocorre o “movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via”. Já, a “transposição de faixas” refere-se à “passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra”.

Destarte, cabe destacar a impropriedade do termo “ultrapassagem” utilizado sistemicamente pelo consulente, tendo em vista que, tecnicamente, só ocorre a manobra de ultrapassagem quando há “movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem”, ou seja, diferentemente da passagem de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes no mesmo sentido da via, sendo certo que não existe proibição quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran, encerrando o questionamento quanto à possibilidade de se atuar nos termos do artigo 211 do Código de Trânsito Brasileiro, ou mesmo em outra tipificação, nessas circunstâncias.

Relativamente quanto à responsabilização do condutor de veículo motorizado que venha a parar em “área de espera”, em razão do semáforo, considerando que nas “interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem”, nos termos do artigo 33 do referido Código, temos que inexistente, até o presente, tipificação legal correlata à conduta em tela, no ordenamento jurídico vigente.

Assim, considerando que somente as leis, em sentido estrito, podem criar obrigações à sociedade, em consonância ao insculpido no artigo 5º, inciso II, da CF/88, tendo em vista que, para a imposição de sanções administrativas cabíveis, imperioso a conduta constar no rol das infrações de trânsito constantes do Código de Trânsito Brasileiro, prestigiando-se a adequada tipicidade de cada conduta.

Com efeito, entendo oportuno futura proposta de alteração legislativa contemplando como infração de trânsito a imobilização temporária do veículo, diverso de motocicleta, motoneta, ciclomotor ou bicicleta, sobre a “área de espera”, que fora destinada

exclusivamente à espera desses veículos, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos.

Ante o exposto e considerando as razões de fato e de direito apontadas, concluo que:

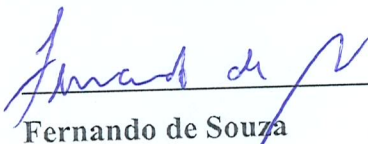
a) não caracteriza infração de trânsito motocicleta, motoneta e ciclomotor que passa fila de veículos parados em obediência ao foco vermelho do semáforo, com o fito de parar em “área de espera”;

b) também, não incorre em infração de trânsito, motocicleta, motoneta e ciclomotor transitando entre faixas de circulação de mesmo sentido, em baixa velocidade, quando o trânsito estiver lento ou parado, desde que este movimento não esteja colocando em risco a segurança do trânsito;

c) por fim, inexistente previsão de conduta infracional vigente a se autuar, de acordo com o CTB, a quaisquer veículos motorizados, pela interrupção de marcha (imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito) em “área de espera”, em obediência à sinalização semafórica de parada obrigatória (foco vermelho do semáforo).

É o Parecer, que ora submeto aos ilustres pares deste Conselho, para que, se aprovado, seja encaminhado ao consulente.

São Paulo, 10 de outubro de 2023.



Fernando de Souza

Conselheiro Titular – Cetran-SP