

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 4.882, DE 2012

Acrescenta o art. 95-A na Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação.

Autor: Deputado **José de Filippi**

Relator: Deputado **Roberto Britto**

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em foco pretende acrescentar o art. 95-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito (CTB), para determinar que, nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulem mais de 30 veículos tipo ônibus de transporte público coletivo urbano por hora e sentido, em horário de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou a colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das 6 às 9 horas e das 17 às 20 horas, prevendo que as referidas faixas se transformarão em faixas exclusivas de ônibus.

O texto estabelece que as vias devem ser sinalizadas com a placa de regulamentação tipo R-32 com a informação complementar sobre os horários e dias da proibição, bem como sinalização de solo. Ademais, prevê que a referida proibição poderá ser determinada, a critério do poder público municipal, somente no sentido de pico de trânsito no período da manhã e somente no sentido de pico de trânsito ao final da tarde. Complementarmente, a proposta define que as despesas decorrentes com a obrigação imposta correrão por conta de verbas próprias, suplementadas, se necessário.

Distribuído, inicialmente, à apreciação da Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto de lei recebeu parecer pela rejeição do relator, Deputado Milton Monti, que argumentou ser a proposta uma generalização indevida, que não leva em consideração as particularidades do

trânsito em cada local. O referido parecer foi aprovado pelo pleno da Comissão em 2 de outubro de 2013.

Após a análise desta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposição deverá ser apreciada, ainda, pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT), quanto à adequação financeira e orçamentária, bem como pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. A matéria tramita em rito ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A preocupação que norteia a iniciativa sob comento, nos termos do que expõe o próprio autor, em sua justificativa, é a necessidade de o legislador e a sociedade se unirem na busca de mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar os obstáculos à sua necessidade de locomoção. Compartilhamos com essa preocupação e entendemos que o legislativo federal deve contribuir com o que estiver ao seu alcance para a melhoria da mobilidade urbana, principalmente no que concerne ao transporte público.

Concordamos também que a criação de corredores exclusivos para ônibus nas vias mais congestionadas é uma das soluções de engenharia de tráfego mais populares, entre as que vêm sendo implantadas pelos gestores públicos para reduzir o tempo de viagem no transporte coletivo urbano. Não obstante, estabelecer, por meio de lei federal, a obrigatoriedade de implantação de corredores exclusivos para ônibus esbarra em alguns óbices.

O poder público municipal, por atribuição que lhe foi conferida pela Carta Magna, é o responsável pela execução da política de desenvolvimento urbano, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (art. 182, *caput*). Essa política tem no plano diretor seu instrumento básico, mas engloba, também, a legislação de uso e ocupação do solo urbano (art. 30, inciso VIII, da Constituição Federal). É por meio dessa legislação que

são definidas as vocações de cada parcela da área urbana, previstos os fluxos de deslocamento e estabelecidos os mecanismos adequados para o atendimento das necessidades da população.

Esse entendimento da nossa Carta Magna é seguido, como não poderia deixar de ser, pela legislação infralegal, como é o caso do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB, estabelece em seu art. 24, a competência municipal para (incisos II, III):

- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, define a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais (habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo) no âmbito dos entes federativos e a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, incisos I e II) como algumas dessas diretrizes.

A mesma norma legal atribui aos Municípios a tarefa de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano (art. 18, inciso I), além de, no caso de Municípios com mais de 20 mil habitantes, a obrigação de elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Esses são os instrumentos adequados para a definição de quais as vias deverão ter corredores exclusivos para ônibus e em que condições. Como bem apontou o relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, a proposta em exame peca ao pretender uma regra geral para as vias urbanas, sem levar em conta nem suas distintas capacidades e traçados, nem as particularidades de trânsito das diferentes cidades, fatores que só poderão ser analisados caso a caso, na esfera local.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 4882, de 2012.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado **Roberto Britto**
Relator

2013_31272