

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 4.277, DE 2012

(Apenso: PL nº 4.617, de 2012)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre medidas de proteção ao pedestre.

**Autor:** Deputado Walter Feldman

**Relator:** Deputado Hugo Leal

### I - RELATÓRIO

Foi distribuído para exame deste Órgão Técnico o Projeto de Lei nº 4.277, de 2012, e seu apenso, o PL nº 4.617, de 2012. De autoria do Deputado Walter Feldman, as duas propostas introduzem modificações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – com vistas a assegurar medidas de proteção e valorização do pedestre. Tendo por base o Programa de Proteção ao Pedestre, implantado pela Prefeitura de São Paulo em maio de 2011, as medidas objetivam reduzir as mortes dos pedestres por atropelamento, a partir da indução, na população urbana, da cultura de respeito ao pedestre.

Para isso, o Projeto de Lei nº 4.277/2012 traz no art. 2º as seguintes alterações no CTB:

I – acréscimo de § 4º ao art. 19, estabelecendo, entre as prerrogativas do órgão máximo executivo de trânsito, a de enfatizar ações com vistas à garantia da segurança dos pedestres nos projetos e programas de formação, treinamento e especialização de pessoal;

II – acréscimo dos §§ 1º e 2º ao art. 71, que trata das faixas e passagens de pedestres, obrigando, no § 1º, que elas sejam iluminadas e dotadas de sinalização horizontal e vertical, em boas condições de manutenção e, no § 2º, que a sinalização vertical inclua mensagens educativas para condutores e pedestres, conforme previsto pelo CONTRAN;

III – acréscimo do § 3º ao art. 75, o qual dispõe sobre a competência do CONTRAN para estabelecer, anualmente, os temas e cronogramas das campanhas de âmbito nacional a serem promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito. O dispositivo a ser acrescido prevê, no mínimo, uma campanha com tema acerca da criação de uma cultura de respeito ao pedestre no trânsito;

IV – acréscimo de parágrafo único ao art. 77-D, assegurando que o conteúdo das mensagens, a ser veiculada junto às peças publicitárias de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, inclua aspectos relacionados à segurança dos pedestres e à prevenção de atropelamentos;

V – altera a redação do § 1º do art. 148, para acrescer na formação de condutores treinamento relacionado à segurança dos pedestres e à prevenção de atropelamentos, a par do curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente, relacionados com o trânsito, ministrados atualmente.

Noventa dias é o prazo estipulado no art. 3º, para a entrada em vigor da lei que se originar do projeto de lei em foco.

O apenso, PL nº 4.617/2012, acrescenta os §§ 2º-A e 2º-B ao art. 1º do CTB. Para beneficiar o pedestre, conceituado como o mais frágil dos usuários das vias terrestres, o primeiro dispositivo prevê a elaboração de políticas públicas de valorização e educação. O segundo preceito aduz ao direito de todo pedestre a uma locomoção segura e digna, por meio de equipamentos públicos adequados para garantir fácil deslocamento e acessibilidade.

No prazo regimental foi apresentada uma emenda substitutiva ao PL nº 4.277/2012, pelo Deputado Diego Andrade, estendendo aos ciclistas todos os direitos propostos para os pedestres, à exceção daquele previsto no § 2º do art. 71, relatado anteriormente.

Em rito ordinário, as propostas foram distribuídas à apreciação conclusiva deste Órgão Técnico e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo em relação à constitucionalidade ou juridicidade das matérias.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O elevado registro de atropelamentos na cidade de São Paulo levou a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – a lançar o Programa de Proteção ao Pedestre para divulgar, aplicar e fiscalizar os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, em favor da segurança dos pedestres. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, traz no Capítulo IV – DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS – preceitos dedicados às condutas dos pedestres e dos condutores de veículos motorizados ou não, com vistas à convivência segura dos diferentes usuários do trânsito. Para assegurar o cumprimento da lei, o CTB define no CAPÍTULO XV as infrações para os desobedientes, com as sanções correspondentes.

Embora o Código de Trânsito traga, no art. 29, § 2º, a responsabilidade pela segurança do trânsito, com base na ordem decrescente de porte de veículo e vulnerabilidade do usuário, no qual o pedestre deve ser protegido por todos os condutores de veículos motorizados ou não, a circulação nas vias públicas não respeita tal hierarquia. De fato, mesmo sendo o usuário de maior fragilidade, o pedestre não tem prioridade no trânsito.

O Projeto de Lei nº 4.277/2012, do Deputado Walter Feldman, contribui para mudar essa situação, por focar a segurança do pedestre e a prevenção de atropelamentos nas alterações que oferece ao CTB, incluindo a capacitação do pessoal envolvido com trânsito, a formação do condutor, a formulação e divulgação de campanhas educativas e a melhoria das faixas e passagens de pedestres.

A emenda modificativa, oferecida pelo Deputado Diego Andrade, à íntegra do PL nº 4.277/2012, estende o foco do projeto de lei aos ciclistas, em razão da vulnerabilidade desses usuários aos efeitos lesivos de colisões com os veículos automotores.

No Projeto de Lei nº 4.617/2012, o Deputado Walter Feldman propõe a elaboração de políticas públicas de valorização do pedestre, com ênfase na educação do trânsito, além de expressar o direito do pedestre a se locomover de forma segura, por meio de equipamentos públicos adequados para garantir fácil deslocamento e acessibilidade.

Do ponto de vista conceitual, nos alinhamos com a proposta do Autor. No entanto, sob a ótica formal, ponderamos que os preceitos previstos melhor se adequam à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui, entre outras providências, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ainda no mérito, a consistência da medida demanda ajustes nos arts. 69, 70, 71, 75 e 77-D do CTB.

Assim, para embasar a mudança de atitude em relação ao pedestre e ao ciclista, e para fomentar a criação da cultura de respeito a esses usuários do trânsito, votamos pela APROVAÇÃO do PL nº 4.277, de 2012, da emenda substitutiva a ele apresentada, e do PL nº 4.617, de 2012, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 30 de abril de 2013.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.277, DE 2012 (e ao apenso, PL nº 4.617, de 2012)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre medidas de proteção a pedestres e ciclistas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre medidas de proteção ao pedestre e ao ciclista.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I – acréscimo do § 4º ao art. 19:

Art. 19. ....  
.....

§ 4º Os projetos e programas de formação, treinamento e especialização de que trata o inciso XXIII deverão enfatizar ações com vistas à garantia da segurança dos pedestres e ciclistas. (NR)

II – alteração da redação do art. 69:

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento, o pedestre e o ciclista tomarão precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a eles destinadas sempre que essas existirem numa distância de até cem metros deles, observadas as seguintes disposições:

.....

II – para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou ciclistas ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres ou de ciclistas, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres ou de ciclistas, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

.....(NR)

III – alteração da redação do art. 70:

Art. 70. Os pedestres e os ciclistas que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres e aos ciclistas que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos. (NR)

IV – alteração do *caput* do art. 71 e acréscimo dos §§ 1º e 2º:

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres e de ciclistas em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização. (NR)

§ 1º Para efeito do disposto no *caput*, todas as faixas e passagens de pedestres e de ciclistas deverão ser iluminadas e dotadas de sinalização horizontal e vertical, em boas condições de manutenção.

§ 2º A sinalização vertical deverá incluir mensagens educativas para condutores e pedestres, conforme estabelecido pelo CONTRAN. (NR)

V – acréscimo do § 3º ao art. 75:

Art. 75. ....

.....

§ 3º No mínimo, uma das campanhas anuais de âmbito nacional de que trata o *caput* terá como tema o respeito aos pedestres e aos ciclistas no trânsito. (NR)

VI – acréscimo de parágrafo único ao art. 77-D:

Art. 77-D. ....

Parágrafo único. O conteúdo das mensagens de que trata o *caput* deve incluir aspectos relacionados à segurança de pedestres e ciclistas e à prevenção de atropelamentos. (NR)

VII – acréscimo do art. 88-A:

Art. 88-A. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres e de ciclistas deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via. (NR)

VIII – alteração da redação do § 1º do art. 148:

Art. 148. ....

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, bem como treinamento relativo à segurança de pedestres e ciclistas e à prevenção de atropelamentos.

..... (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I – acréscimo do inciso VIII ao § 3º do art. 3º:

Art. 3º .....

.....

§ 3º .....

VIII – calçadas, passeios e passagens de pedestres. (NR)

II – acréscimo do inciso VIII ao art. 6º:

Art. 6º .....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres. (NR)

III – acréscimo do § 2º ao art. 14, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

Art. 14. ....

§ 1º .....

§ 2º Os pedestres e ciclistas terão direito a infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 30 de abril de 2013.

Deputado HUGO LEAL

Relator