

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## 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 de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação.

**Autor:** Deputado JOSÉ DE FILIPPI

**Relator:** Deputado MILTON MONTI

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para determinar que, nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulam mais de trinta ônibus no mesmo sentido, na hora de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, que se transformarão em faixas exclusivas de ônibus, nos períodos entre 6:00h e 9:00h e 17:00h e 21:00.

Determina, ainda, que as vias deverão ser sinalizadas com a placa de regulamentação R-32 com a informação complementar sobre o horário e dias da proibição, mais a sinalização no solo.

Estabelece que a proibição poderá ser determinada a critério do Poder Público municipal somente no sentido de pico de trânsito na parte da manhã, e no sentido de pico de trânsito na parte da tarde e noite.

O autor justifica sua iniciativa argumentando que o legislador e a sociedade devem buscar mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar os obstáculos à sua necessidade de locomoção.

Considera, ainda, a imobilidade de muitos governantes em planejar e estabelecer políticas públicas viáveis para que as pessoas “tenham facilidades e acesso rápido, podendo assim trabalhar e se locomover com harmonia”.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

## **II - VOTO DO RELATOR**

É louvável a preocupação do autor do projeto em procurar garantir a fluidez do trânsito nos maiores centros urbanos do País, tendo em vista o fato de estatísticas mais recentes apontarem que, por exemplo, em São Paulo, o tempo médio gasto por um cidadão para ir de casa ao trabalho é de duas horas e quinze minutos! Essa situação precisa ser revertida.

Propostas de engenharia de tráfego, notadamente as da criação de corredores exclusivos para ônibus nas vias mais congestionadas, vêm sendo implantadas, algumas já com resultados previsíveis, a fim de reduzir o tempo de deslocamento e promover o uso do transporte coletivo, o que vai ao encontro de uma concepção de mobilidade urbana sustentável, que visa à melhor qualidade de vida.

A proposição em foco segue nesse rumo, porém esbarra em uma condição fundamental, a autonomia municipal, que é reforçada no Sistema Nacional de Trânsito. Com efeito, a competência municipal é bem estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro na seguinte forma, cujos dispositivos vão de encontro à proposição em exame:

“Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

II - 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;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

.....  
V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

.....”  
O que o projeto de lei em exame propõe é 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. Ora, sobre esses pontos recaem, indispensavelmente, a autonomia e a competência municipal, na esfera da circulação urbana, a fim de se alcançar o melhor equacionamento dos problemas de trânsito e transporte locais.

Em qualquer proposta de mobilidade urbana as peculiaridades locais é que definirão os programas que podem ou devem ser implantados, para se atingir a eficácia desejada. Não se deve obrigar por lei, como pretende o PL em foco, a adoção de normas que, de uma forma ou de outra, podem não se aplicar à realidade local.

Pelo exposto, somos pela rejeição do PL nº 4.882, de 2012.

Sala da Comissão, em        de        de 2013

Deputado MILTON MONTI

Relator