

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.207, de 2013 (Apensado o PL nº 6.761, de 2013)

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida 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 a circulação de pedestres e ciclistas.

Autor: Deputado WALTER FELDMAN

Relator: Deputado PAULO FOLETTO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, que vem ao exame deste Órgão Técnico, pretende alterar as Leis nºs 6.766/79, 9.503/97, 11.977/09 e 12.587/12.

Na Lei nº 6.766/79, o PL pretende incluir a obrigatoriedade de ciclovias ou ciclofaixas entre os requisitos de infraestrutura para aprovação das Zonas Habitacionais de Interesse Social – ZHIS, além de exigir que nos projetos de loteamento o sistema de vias abranja ciclofaixas ou ciclovias.

Na Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o projeto insere várias modificações. Altera a redação do § 1º do art. 1º do CTB e acresce os §§ 5º-A e 5º-B para inserir a locomoção segura como

direito de todo o pedestre. Muda o art. 6º para incluir, como um dos objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, o uso do espaço público com equidade e a padronização de critérios humanos para a execução das atividades de trânsito. Insere o inciso XXIV no art. 10 do CTB para incluir um representante da sociedade civil, que atue na educação de trânsito, na composição do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Altera o art. 21 do CTB para incluir entre as atribuições dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a obrigatoriedade de promover campanhas informativas quando houver alteração no sistema viário e a de identificar os locais onde o trânsito é afetado por mudanças sazonais. Altera o art. 22 para inserir entre as atribuições dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a obrigatoriedade do envio de relatório mensal aos Poderes Executivo e Legislativo da entidade federativa a que estiver vinculada sobre os problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente. Altera a redação de dois incisos e introduz um inciso no Art. 24 para incluir entre as atribuições dos órgãos municipais de trânsito, o planejamento, a regulamentação e a operação do trânsito de ciclistas e a concessão de autorização para conduzir veículos especiais, além da obrigatoriedade de promover treinamento e capacitação dos agentes técnicos, administrativos e fiscais do órgão de trânsito municipal.

No art. 29, o projeto altera a redação da alínea “a” e insere a alínea “d” no inciso XI para aumentar a segurança de ciclistas e pedestres em manobras e ultrapassagens. Também insere os incisos XIII e XIV, com esse mesmo objetivo. Altera a redação do art. 30 para obrigar o ciclista, nos cruzamentos, a sinalizar por meio de dispositivo luminoso ou com a mão, a decisão de seguir reto ou virar na próxima esquina. Modifica também a redação do art. 34 para prever que o motorista somente poderá executar uma manobra depois de verificar que pode realizá-la sem perigo para os demais usuários, principalmente, pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais. No art. 35, o PL insere um novo parágrafo para determinar que o ciclista, no caso de não haver sinal luminoso na bicicleta, deverá indicar o deslocamento com a mão esquerda, deixando a direita livre para a frenagem. Muda também a redação dos incisos I e II do art. 40 para prever que os faróis dos veículos devem estar acesos

do crepúsculo até o completo alvorecer e que a luz alta deve ser desligada também ao cruzar com ciclistas e pedestres ou ao segui-los.

Altera o art. 51 para estatuir que as vias internas dos condomínios devem manter harmonia com as regras do CTB. Modifica o art. 57 para determinar que, assim como os ciclomotores, as motocicletas e motonetas devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, proibindo a circulação nas vias de trânsito rápido, ciclovias e ciclofaixas e sobre as calçadas das vias urbanas. A redação do caput do art. 58 também é alterada pelo PL para esclarecer que na ausência de ciclofaixa, ciclovia ou acostamento a circulação de bicicletas deve ser feita próximo e em paralelo ao bordo da pista de rolamento. Também determina que salvo em situações emergenciais, o trânsito de bicicleta só pode ser proibido de houver outra alternativa viável e segura no mesmo percurso. Muda o art. 59 para deixar claro que apenas as bicicletas de propulsão humana podem transitar nos passeios, desde que autorizadas pela autoridade de trânsito.

Por meio de inclusão de inciso no art. 61, o projeto estabelece que, nos estacionamentos, a velocidade deve ser de, no máximo, vinte quilômetros por hora. Propõe ademais que no art. 68 do CTB, onde é garantido ao pedestre a utilização do passeio e passagens apropriadas, seja prevista a autorização do uso das calçadas para outro fim, desde que, além de não prejudicar o fluxo de pedestres, como é hoje, sejam também respeitadas as demais garantias previstas no Código aos transeuntes. Prevê ainda, no parágrafo 1º, que o usuário de cadeiras de rodas e o ciclista desmontado equiparam-se ao pedestre em direitos e deveres.

O texto do PL muda a redação do Art. 69 para determinar que os ciclistas, assim como já ocorre com os pedestres, tomem certas precauções de segurança ao cruzar a pista de rolamento, e que os semáforos posicionados em todas as interseções sejam programados com tempo de espera para pedestres e ciclistas. Modifica o art. 70, estendendo aos ciclistas a prioridade de travessia, já assegurada aos pedestres, nas faixas delimitadas para esses usuários do trânsito. Introduz alteração no art. 71 para obrigar que além das faixas de pedestres, o órgão de trânsito mantenha as faixas de ciclistas em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização. Acrescenta parágrafo único ao art. 72 e altera a redação do *caput* do art. 73 para obrigar os órgãos de

trânsito a dispor de canal de comunicação telefônico e eletrônico para registrar esclarecimentos, sugestões e reclamações. No art. 80 modifica o § 1º para prever que a sinalização de trânsito, além das regras atuais, seja colocada em altura compatível com a segurança do trânsito. Altera também o art. 85 para determinar que os locais destinados à travessia de ciclistas sejam sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Altera o texto do inciso VI do art. 105, para retirar o espelho retrovisor do lado esquerdo do rol dos equipamentos obrigatórios das bicicletas. Também altera a redação dos §§ 1º e 2º do art. 161 para prever que as infrações de trânsito cometidas em vias ou trecho de vias em obra sofram penalidades em dobro. Estabelece ainda uma nova infração de trânsito de natureza grave no art. 182, para punir com multa o condutor que parar o veículo imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem.

O projeto de lei introduz várias modificações no Capítulo referente às infrações de trânsito. Uma delas é feita no art. 211 ao retirar as motocicletas, motonetas e ciclomotores do rol de veículos que poderiam ser multados por ultrapassarem outros veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo. Outra proposta altera o inciso II do art. 213, para estabelecer como infração deixar de parar o veículo quando for interceptado por um conjunto de bicicletas. A mudança no art. 223 prevê multa ao condutor que transitar com o farol desregulado ou com luz alta perturbando, além dos demais condutores, os pedestres e os ciclistas. Insere ainda inciso no art. 227, para estabelecer como infração de trânsito o uso da buzina de forma a assustar pedestre, ciclista ou animal. Igualmente, altera a redação do art. 255 para enquadrar como infrator aquele que conduzir bicicleta em passeios, onde tal veículo não é autorizado ou de forma agressiva, de acordo com o previsto no § 2º do art. 58 do CTB.

A proposição cuida também de incluir quatro novos artigos no Código de Trânsito: o art. 33-A estabelece que quando pedestres ou ciclistas se deslocarem de forma conjunta pelo bordo da via, os condutores de veículos automotores devem realizar ultrapassagem em velocidade compatível com a segurança desses usuários; o art. 59-A permite que as bicicletas sejam estacionadas nos passeios, que tenham autorização e a devida sinalização do

órgão de trânsito responsável; o art. 59-B, por sua vez, determina que os deslocamentos em skates, patinetes e equivalentes, quando realizados nos passeios, devem ocorrer em velocidade compatível com a segurança dos pedestres; e o art. 211-A que considera infração grave, sujeita à multa, o ato de virar à direita após efetivar manobra de ultrapassagem. Ainda com relação às alterações na Lei nº 9.503/97 (CTB) o projeto altera o seu Anexo I, que trata dos conceitos e definições, para mudar a definição de bordo de pista, além de incluir as definições de bicicleta elétrica e ciclo elétrico.

Quanto à Lei nº 11.977/09, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida, o projeto propõe quatro modificações: No art. 5-A, inclui as ciclofaixas ou ciclovias entre os requisitos de infraestrutura básica a serem observados para implantação de empreendimentos no âmbito do Programa Nacional de Habitação Urbana – PNHU; altera a redação do art. 51 para incluir a obrigatoriedade de previsão de ciclofaixas ou ciclovias nos projetos de regularização fundiária; e muda o art. 54 para incluir as faixas destinadas às bicicletas nos projetos de regularização fundiária de interesse social e o art. 62 para estabelecer que a autoridade licenciadora deverá definir, nas licenças urbanística e ambiental da regularização fundiária de interesse específico, as responsabilidades relativas à implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

Em relação à Lei nº 12.587/12, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a proposta altera os arts. 3º, 6º, 14 e 24. No art. 3º acresce o inciso VIII para incorporar calçadas, passeios e passagens de pedestres no rol da infraestrutura de mobilidade urbana, ao lado de vias, ciclovias, estacionamento e estações de embarque, entre outros. Introduz o inciso VIII no art. 6º para incluir a prioridade na acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais e nos deslocamentos de pedestres entre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Também altera o art. 14 para estabelecer que as pessoas portadoras de necessidades especiais, os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada, com garantia de acessibilidade e de locomoção segura. Muda a redação do § 1º do art. 24 para determinar que as cidades maiores de cinquenta mil habitantes façam planejamento da circulação geral com prioridade para a fluidez de pedestres e ciclistas e pessoas portadoras de necessidades especiais e de mobilidade. De acordo com o PL, esse planejamento terá que aplicar medidas de acalmia de trânsito e o plano de

mobilidade urbana deverá contemplar o transporte não motorizado e o planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé e de bicicleta.

Por sua vez, o Projeto de Lei nº 6.761, de 2013, apensado, do Deputado Glauber Braga, altera o texto da Lei nº 12.587/12, para determinar que o plano de mobilidade urbana contemple, entre outros aspectos, a acessibilidade das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, abrangendo a pavimentação asfáltica da rua de sua residência.

Nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, as propostas não receberam emendas durante o prazo regimental.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a preocupação dos nobres Autores com os problemas de mobilidade de pedestres e ciclistas nas cidades brasileiras. Na busca de soluções, os projetos pretendem alterar as Leis nº 6.766/79, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, nº 11.977/09, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida, e 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em razão da indiscutível importância dos projetos, o exame das matérias envolve vários aspectos. Compete a esta Comissão analisar os efeitos das propostas nas normas reguladoras do parcelamento do solo, na mobilidade urbana e na qualidade de vida da população. Os demais aspectos, principalmente com relação às alterações no Código de Trânsito, serão analisados pela Comissão de Viação e Transportes, a quem cabe examinar o assunto na sequência da tramitação nesta Casa. Passemos à análise.

As alterações propostas na Lei nº 6.766/79 têm o condão de obrigar a previsão de ciclofaixas ou ciclovias nos projetos de parcelamento de solo urbano, notadamente nos loteamentos localizados em zonas habitacionais declaradas por lei como de interesse social (ZHIS). Nesse aspecto, concordamos

totalmente com o autor da matéria, uma vez que as pessoas que residem nas ZHIS são, em geral, de renda mais baixa e, por essa razão, tendem a utilizar bicicletas não como esporte ou lazer, mas como meio de transporte. Dessa forma, ao exigir a construção de vias destinadas às bicicletas nesses loteamentos estaremos facilitando a locomoção desses cidadãos da residência até os locais de relevância para a sua vida cotidiana.

Com relação à Lei nº 9.503/97, a grande maioria das alterações propostas não diz respeito ao escopo desta Comissão, uma vez que orienta a conduta dos motoristas e trata da sistemática de circulação dos veículos, da sinalização de trânsito ou da definição de penalidades pelo descumprimento das regras de trânsito. Nossa análise, portanto, limitar-se-á, aos dispositivos com impacto direto na dinâmica da mobilidade urbana. Salvo exceções pontuais, as alterações propostas pelo projeto para o Código de Trânsito Brasileiro pretendem estimular o tráfego de bicicletas e tornar mais seguro o trânsito de pedestres e ciclistas. Dessa forma, entendemos que a proposição é meritória, no tocante às mudanças propostas para o CTB, uma vez que se preocupa com a melhoria da mobilidade dos que não utilizam veículos motorizados para locomoção nas cidades.

Com relação à mudança sugerida para o inciso I do art. 6º que inclui o uso do espaço público com equidade entre os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, entendemos desnecessária, uma vez que essa diretriz já está expressa no art. 5º, inciso VIII, da Lei nº 12.587/12 (Lei da Mobilidade Urbana).

Chamamos a atenção para a alteração pretendida no art. 57 do CTB, que nos parece equivocada, por estabelecer que as motocicletas devam ser conduzidas pela direita da pista de rolamento, proibida a circulação nas vias de trânsito rápido, assim como já ocorre hoje com os ciclomotores (cujas potências do motor não excedem 50 cilindradas). Em nosso entender, as motocicletas e motonetas não podem ser comparadas com os ciclomotores, pois atingem velocidade superior e tem melhor dirigibilidade, aspectos que lhes asseguram condições de circular nas mesmas pistas por onde trafegam os demais veículos automotores. Ponderamos que as demais alterações devam ser mantidas por esta

Comissão, a fim de que sejam analisadas, no mérito, pela Comissão de Viação e Transportes.

O projeto também altera dispositivos da Lei nº 11.977/09, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida, com a finalidade de incluir as ciclofaixas ou ciclovias entre os requisitos de infraestrutura básica para implantação de empreendimentos habitacionais e nos projetos de regularização fundiária. Exige, ademais, que nas licenças urbanística e ambiental da regularização fundiária de interesse específico, sejam definidas as responsabilidades relativas à implantação de ciclovias ou ciclofaixas. Essas modificações são importantes, em nosso entender, pois se trata de empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, hoje o programa mais importante do Governo Federal na área de habitação, por contemplar milhares de famílias de baixa renda, que serão estimuladas ao uso de bicicletas.

Quanto às modificações pretendidas na Lei nº 12.587/12, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entendemos pertinente a mudança que inclui calçadas, passeios e passagens de pedestres no rol da infraestrutura de mobilidade urbana, ao lado de vias e ciclovias, entre outras. Também concordamos em priorizar a acessibilidade das pessoas com deficiência e os deslocamentos de pedestres entre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e ainda estabelecer a locomoção segura como garantia aos pedestres e ciclistas.

Por outro lado, vislumbramos como retrocesso a exigência de que cidades com mais de 50 mil habitantes elaborem planejamento da circulação geral com prioridade para pedestres, ciclistas e pessoas com problemas de mobilidade, uma vez que a lei hoje já exige o plano de mobilidade urbana, compatível com o plano diretor, para cidades com mais 20 mil habitantes. Também consideramos desnecessário obrigar a aplicação de medidas de acalmia de trânsito, uma vez que essa exigência já está prevista no inciso IX do artigo 24 da Lei de Mobilidade Urbana.

Vemos com reserva o projeto apensado nº 6.761, de 2013, que altera o texto da Lei nº 12.587/12. Além do aspecto constitucional questionável, de impor obrigação financeira aos Municípios, trata-se de medida de difícil operacionalização uma vez que obrigaria a intervenção em locais

específicos da malha urbana, ainda que em desacordo com o planejamento elaborado pelos entes municipais. Ademais, pouco resolveria, do ponto de vista da mobilidade urbana, asfaltar a rua onde reside a pessoa com deficiência se as demais ruas em sua volta não tivessem o mesmo tratamento.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.207, de 2013, com as emendas que propomos, e pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 6.761, de 2013.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado PAULO FOLETTO
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.207, de 2013 (Apensado o PL nº 6.761, de 2013)

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida 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 a circulação de pedestres e ciclistas.

EMENDA Nº 1

Suprima-se do projeto de lei em epígrafe os seguintes dispositivos:

- inciso I do art. 6º, art. 57 e art. 68, previstos no art. 3º;
- art. 62, previsto no art. 6º; e
- § 1º do art. 24, previsto no art. 7º.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado PAULO FOLETTTO

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.207, de 2013 (Apensado o PL nº 6.761, de 2013)

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida 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 a circulação de pedestres e ciclistas.

EMENDA Nº 2

Substitua-se no projeto de lei a expressão “pessoas portadoras de necessidades especiais” por “pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado PAULO FOLETTTO

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**PROJETO DE LEI Nº 6.207, de 2013**
(Apensado o PL nº 6.761, de 2013)

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida 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 a circulação de pedestres e ciclistas.

EMENDA Nº 3

Suprima-se a expressão “e de mobilidade” prevista no inciso II do art. 24 e no art. 34, ambos previstos no art. 3º do projeto de lei.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado PAULO FOLETTTO