



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 6.349, DE 2016

Altera a redação do arts. 68, e acrescenta art. 68-A, à Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências para a melhoria da acessibilidade e segurança dos pedestres.

Autor: DAVI ALVES SILVA JÚNIOR

Relatora: CHRISTIANE DE SOUZA YARED

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 6.349, de 2016, de autoria do Deputado Davi Alves Silva Júnior. A iniciativa promove alterações no Código de Trânsito Brasileiro – acrescenta § 7º ao art. 68 e inclui art. 68-A – para dispor sobre calçadas e espaços para circulação de pedestres. De acordo com a proposta, o poder público, nas vias públicas, e o condomínio ou o proprietário, nas vias privadas, devem: (i) manter calçadas e passeios adequados à livre e segura circulação; (ii) realizar reparos para manutenção dos calçamentos, com a remoção de desniveis, obstáculos, degraus e reentrâncias capazes de provocar acidentes ou quedas e causar lesões corporais e danos; (iii) nivelar as calçadas e os espaços destinados a pedestres, numa mesma via; (iv) sinalizar obstáculos existentes nas calçadas, como postes ou tampões;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

(v) sinalizar obstáculos que impeçam, por prazo certo, a livre circulação de pedestres nas calçadas; (vi) remover obstáculos não previstos nem autorizados; (vii) atender a especificações do Contran. No caso de não se realizar manutenção ou reparos devidos nas calçadas ou, ainda, de se colocar ou manter sobre as calçadas mercadorias, obstáculos, veículos ou qualquer outro objeto capaz de impedir ou dificultar a passagem de pedestres, o projeto de lei prevê a aplicação de multa correspondente a infração gravíssima. A penalidade não será aplicada quando se tratar de obstrução temporária, devidamente autorizada e sinalizada, para a realização de serviços como construção, manutenção predial, fornecimento de água e esgoto, energia, gás, comunicações e sinalização de trânsito. Por fim, a proposta determina que os recursos financeiros oriundos da aplicação de multa sejam direcionados à construção, conservação e melhoria das calçadas.

Na justificação, o autor afirma que “*a proposição tem por objetivo a diminuição dos acidentes nas calçadas, causados por desníveis, degraus, inclinações e obstáculos ilícitos e obstáculos lícitos sem sinalização, que causam quedas, cortes e outros acidentes, inclusive atropelamentos, por obrigarem os pedestres a buscarem o leito carroçável para sua locomoção*”. Argumenta que a competência legislativa sobre as calçadas é originalmente federal, em vista do que dispõe a Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), e subsidiariamente de ordem estadual e municipal.

Não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Sem entrar no mérito de se a manutenção das calçadas deve ser atribuição do poder público ou dos proprietários dos lotes



CÂMARA DOS DEPUTADOS

lindeiros, aspecto que cabe a outros colegiados, julgo necessário fazer as seguintes ponderações.

O Código de Trânsito Brasileiro, aqui modificado pelo projeto, não se ocupa do meio físico sobre o qual se dá a circulação de veículos e pedestres, ou o faz muito superficialmente. Não define regras para construção, pavimentação ou manutenção de vias; não especifica parâmetros que devam ser adotados no campo da engenharia de campo ou de trânsito; não pune o gestor que, por desídia ou restrição orçamentária, deixa de realizar a manutenção dos pavimentos ou qualquer serviço cuja falta possa comprometer o trânsito seguro de veículos. Aspectos como esses ficam ao abrigo de normas técnicas, estando sob escrutínio do eleitor – que avalia o administrador no trato da coisa pública – e do Ministério Público – que pode cobrar da autoridade, com base no direito do cidadão ao trânsito seguro, previsto no art. 1º do próprio Código de Trânsito Brasileiro, a eliminação ou diminuição das deficiências observadas nas vias.

É evidente que se quer calçadas bem construídas e mantidas. Parece certo, contudo, que anseio tão difundido não será alcançado mediante simples determinação legal. Trata-se de problema bem mais complexo, ligado à capacidade das prefeituras de efetuar planejamento urbano, à observância das normas já existentes nas cidades, à disponibilidade orçamentária no nível local, a soluções técnicas, entre outras variáveis. Ademais, determinar que o agente de trânsito aplique multa à prefeitura que não execute a contento a manutenção das vias soa descabido, mesmo porque o recurso arrecadado com a aplicação da sanção, segundo a proposta, retornaria à prefeitura, de onde não precisaria ter saído...

Por fim, cumpre dizer que a Lei de Acessibilidade (nº 10.098, de 2000) possui dispositivos que vão ao encontro das ideias de S.Exa. Vejamos:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.”

“Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Nota-se que o princípio da lei é assegurar direito aos cidadãos com deficiência ou mobilidade reduzida (idosos, gestantes, pessoas obesas etc.) de usar com segurança as vias e espaços públicos. Como decorrência natural do atendimento desse princípio, todos os demais cidadãos são beneficiados, em vista das melhorias introduzidas no meio físico.

Ainda com respeito à legislação em vigor, vale lembrar que o Código de Trânsito Brasileiro também possui dispositivos cujo objetivo é garantir o trânsito seguro de pedestres. Aqui vão eles:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.”

.....

“Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

.....

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

.....

“Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será



CÂMARA DOS DEPUTADOS

iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.”

Feitas essas considerações, entendo que não se justificam as alterações do Código de Trânsito Brasileiro propostas na iniciativa.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O voto, assim, é pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.349, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2018.

CHRISTIANE YARED

PR-PR