

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Deputado Federal LUIZ LIMA)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de bicicletas e pedestres.

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”, para dispor sobre circulação de bicicletas e pedestres.

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

“Art. 21.
.....

II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação, segurança e proteção de ciclistas;
.....” (NR)

“Art. 24.
.....

II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação, segurança e proteção de ciclistas;
.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração animal e elétricos, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
.....” (NR)

“Art. 29.
.....

XIV – ao ultrapassar ciclista em vias com mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos motorizados deverão transpor de faixa.

.....
 § 2º Os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.” (NR)

“Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, preferencialmente nas faixas laterais da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao do fluxo dos veículos automotores, desde que em vias locais devidamente sinalizadas.” (NR)

“Art. 59.

.....
 Parágrafo único. Fica autorizada a circulação de bicicletas nos passeios em trechos de via desprovidos de ciclovia ou ciclofaixa, desde que ocupadas por idosos, gestantes, pessoas com deficiência ou crianças de até 12 anos de idade, como condutores ou passageiros, respeitando a velocidade compatível com a dos pedestres.” (NR)

“Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via, exceto para bicicletas e veículos de tração animal.” (NR)

“Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando preferencialmente as faixas ou passagens a ele destinadas, observadas as seguintes disposições:

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

- a) onde houver semáforo com foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;
- b) onde houver semáforo sem foco de pedestres ou houver agente da autoridade de trânsito, aguardar a interrupção do fluxo de veículos;

c) nas demais passagens sinalizadas para pedestres, indicar a intenção de travessia, preferencialmente por meio de gesto com o braço, e aguardar a parada dos veículos;

.....” (NR)

“Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto constem área para estacionamento, vias de acesso adequadas, pontos de parada de transporte público e previsão de acessibilidade para pedestres e ciclistas.” (NR)

“Art. 96.

.....

II –

b)

.....

10 – bicicleta;

c)

3 – bicicleta;

4 – outros;

.....” (NR)

“Art. 105.

.....

VI – para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais;

.....” (NR)

“Art. 141.

.....

§ 1º A autorização para conduzir veículos de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

.....” (NR)

“Art. 182.

.....

XI – sobre ciclovia ou ciclofaixa:

Infração – média;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 208.

.....

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas

mesmo com o sinal vermelho, mediante sinalização apropriada, mantendo-se a preferência do pedestre ao transpor a via.” (NR)

“Art. 220.
.....

XIII – ao ultrapassar ciclista:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

“Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:

Infração – média;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 302.
.....

§ 1º

II – praticá-lo em faixa de pedestres, calçadas, ciclovias, ciclofaixas, acostamentos e em áreas privativas de ciclistas;

.....” (NR)

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
ÁREA PRIVATIVA DE CICLISTAS – área em via pública destinada à prática de ciclismo, segregada dos demais veículos, delimitada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, com período de tempo determinado.
.....

BICICLETA ELÉTRICA – veículo de duas rodas com pedalagem assistida, dotado de motor elétrico com potência máxima de trezentos e cinquenta watts, desprovido de acelerador e com capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora, equiparado à bicicleta para efeitos deste Código.

.....” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O trânsito nas cidades brasileiras está cada vez mais caótico. Um grande número de automóveis lota as vias públicas de veículos automotores, aumentando consideravelmente a quantidade e a extensão dos engarrafamentos. A prestação dos serviços de transporte público coletivo é de baixa qualidade e as tarifas cobradas comprometem o orçamento de inúmeras famílias brasileiras.

Nesse cenário, os deslocamentos a pé e por meio de bicicletas têm se tornado alternativa viável para curta e média distância, nos médios e grandes aglomerados urbanos. Em resposta a essa tendência, ainda que em ritmo mais lento do que se deseja, o número de calçadas, ciclovias e ciclofaixas também vem aumentando. A malha cicloviária cresceu 133% em quatro anos nas capitais brasileiras, o que representa 3.291 quilômetros de vias destinadas a bicicletas. Entre as 26 cidades pesquisadas, São Paulo apresenta a maior faixa em extensão, com 498,3km.

No entanto, na mesma proporção em que aumenta o uso de bicicletas e o número de pedestres nas cidades, aumenta a ocorrência de acidentes envolvendo esses usuários. Em 2017, cerca de 6.500 pedestres e 1.300 ciclistas perderam a vida no trânsito no Brasil. O número de feridos foi ainda maior: mais de 33 mil pedestres e quase 12 mil ciclistas foram hospitalizados em decorrência de acidentes de trânsito. Somente no ano passado, 11.741 brasileiros foram internados por envolvimento em acidentes com bicicleta, gerando custo superior a R\$ 14 milhões ao Sistema Único de Saúde (SUS).

Assim, faz-se necessário rever alguns dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a fim de garantir a segurança de ciclistas e pedestres.

O projeto de lei em questão trata exatamente desses pontos e propõe medidas que protejam e fomentem o respeito aos mais vulneráveis no trânsito. As propostas vão desde mudanças nas normas de circulação, de modo a conferir maior segurança e, assim, incentivar o uso de bicicletas e os deslocamentos a pé, até aumento nas penalidades por descumprimento dessas normas.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 20 de agosto de 2019.

Deputado Federal LUIZ LIMA