

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.207, DE 2013

(Apensado: PL nº 6.761/2013)

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 VANDERLEI MACRIS

I – RELATÓRIO

A proposição em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Walter Feldman, visando criar ambiente seguro para a circulação de pedestres e ciclistas, tem por objetivo alterar 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 (CTB), a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que disciplina o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Quanto à Lei nº 6.766/1979, a proposta visa a duas modificações: exigir que as vias de circulação, elemento essencial da infraestrutura básica dos parcelamentos situados em Zonas Habitacionais de

Interesse Social (ZHIS), incluam ciclovias ou ciclofaixas, bem como exigir que, nos projetos de loteamento, o desenho do sistema viário abranja, também, ciclovias ou ciclofaixas.

Ao buscar objetivos bem similares, o projeto de lei propõe quatro modificações à Lei nº 11.977/2009, que dispõe sobre o PMCMV. No art. 5-A, inclui as ciclovias ou ciclofaixas entre os requisitos a serem observados para implantação de empreendimentos no âmbito do Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU). Além disso, altera a redação dos arts. 51 e 54 para obrigar a previsão de ciclovias ou ciclofaixas nos projetos de regularização fundiária de assentamentos urbanos e nos projetos de regularização fundiária de interesse social, bem como modifica 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.

Ainda, são sugeridas quatro alterações à Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da PNMU. Ao § 3º do art. 3º o texto acrescenta o inciso VIII para incorporar calçadas, passeios e passagens de pedestres no rol da infraestrutura de mobilidade urbana, ao lado de vias, ciclovias, estacionamentos e terminais de transporte público, entre outros. No art. 6º é introduzido o inciso VIII para incluir a prioridade na acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais e nos deslocamentos de pedestres entre as diretrizes da PNMU. Ao art. 14, que trata dos direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), adiciona-se o § 2º 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. Finalmente, modifica-se a redação do § 1º do art. 24 para determinar que as cidades com menos de cinquenta mil habitantes façam planejamento da circulação geral com prioridade para a facilitação da fluidez de pedestres, ciclistas e pessoas portadoras de necessidades especiais e de mobilidade. Conforme a proposta, esse planejamento deverá aplicar medidas de acalmia de trânsito, de modo a facilitar a circulação dessas pessoas e reduzir a velocidade dos veículos nas vias

adjacentes. Também no art. 24, altera-se a redação do § 2º para que o foco do plano de mobilidade urbana no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé e de bicicleta seja regra geral, e não apenas norma relativa a Municípios sem sistema de transporte público e individual, como consta do texto vigente atualmente.

Além dessas modificações, o alvo do maior número de alterações defendidas pela proposição em exame é a Lei nº 9.503/1997, que institui o CTB. De maneira a facilitar a análise, faremos a seguir a sistematização das alterações propostas:

Art. 1º - altera a redação do § 1º e acresce os §§ 5º-A e 5º-B para inserir a locomoção segura como direito de todo o pedestre;

Art. 6º - altera a redação para incluir, como um dos objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), o uso do espaço público com equidade e a padronização de critérios humanos para a execução das atividades de trânsito;

Art. 10 - insere o inciso XXIV (a numeração correta seria XXVI) para incluir um representante da sociedade civil, que atue na educação de trânsito, na composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);

Art. 21 - acresce os incisos XV e XVI 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;

Art. 22 - acresce inciso XVII 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;

Art. 24 - altera a redação dos incisos II e XVIII e introduz inciso XXII 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;

Art. 29 - 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, bem como insere os incisos XIII e XIV, com esse mesmo objetivo;

Art. 30 - acrescenta § 2º 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;

Art. 34 - altera a redação 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;

Art. 35 - insere § 2º para determinar que o ciclista, no caso de não haver sinal luminoso na bicicleta, deverá indicar o deslocamento com a mão esquerda, deixando a mão direita livre para eventual frenagem;

Art. 40 - modifica a redação dos incisos I e II para prever que os faróis dos veículos devem estar acesos, em luz baixa, 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, bem como inclui inciso VIII para vedar o uso de luz intermitente para bicicletas;

Art. 51 - altera a redação para estatuir que as vias internas dos condomínios devem manter harmonia com as regras do CTB;

Art. 57 - altera a redação do *caput* para determinar que, assim como os ciclomotores, as motocicletas e motonetas devem ser conduzidas pela direita da pista de rolamento, proibindo a circulação nas vias de trânsito rápido, ciclovias e ciclofaixas e sobre as calçadas das vias urbanas;

Art. 58 - altera a redação do *caput* para estatuir que, em vias urbanas e rurais onde não houver ciclofaixa, ciclovia ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de bicicletas deve ser feita próximo e em paralelo ao bordo da pista de rolamento, bem como acrescenta § 2º para determinar que, salvo em situações emergenciais, o trânsito de bicicleta só pode ser proibido de houver outra alternativa viável e segura no mesmo percurso;

Art. 59 - altera a redação para deixar claro que apenas as bicicletas de propulsão humana podem transitar nos passeios, desde que autorizadas pela autoridade de trânsito;

Art. 61 - inclui inciso III (ao § 1º, e não ao *caput*, como consta da proposta) para fixar que, nos estacionamentos, a velocidade deve ser de, no máximo, vinte quilômetros por hora;

Art. 68 - altera o *caput* e o § 1º para garantir ao pedestre a utilização prioritária dos passeios e passagens apropriadas, em vias urbanas, e dos acostamentos, em vias rurais, admitindo-se a autorização do uso de parte das calçadas para outros fins, desde que, além de não prejudicar o fluxo de pedestres, como é hoje, sejam também respeitadas as demais garantias asseguradas aos transeuntes no CTB, bem como para equiparar o usuário de cadeiras de rodas e o ciclista desmontado ao pedestre em direitos e deveres;

Art. 69 - altera a redação do *caput* e dos incisos II e III para determinar que os ciclistas, assim como já ocorre com os pedestres, tomem certas precauções de segurança ao cruzar a pista de rolamento, bem como acrescenta parágrafo único para determinar que os semáforos posicionados em todas as interseções sejam programados com tempo de espera para pedestres e ciclistas, antes de permitir conversões;

Art. 70 - altera a redação estendendo aos ciclistas a prioridade de travessia, já assegurada aos pedestres, nas faixas delimitadas para esses usuários do trânsito;

Art. 71 - altera a redação 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;

Art. 72 - acrescenta parágrafo único para obrigar os órgãos ou entidades de trânsito a dispor de canal de comunicação telefônico e eletrônico para registrar esclarecimentos, sugestões e reclamações;

Art. 73 - altera a redação do *caput* para obrigar a existência de canal de comunicação fácil e acessível nos órgãos ou entidades de trânsito;

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;

Art. 85 - altera a redação para determinar que os locais destinados à travessia de ciclistas sejam sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via;

Art. 105 - altera o inciso VI para retirar o espelho retrovisor do lado esquerdo do rol dos equipamentos obrigatórios das bicicletas;

Art. 161 - acrescenta § 2º para prever que as infrações de trânsito cometidas em vias ou trechos de vias em obra, devidamente sinalizados, sofram penalidades em dobro;

Art. 182 - acrescenta inciso XI para estabelecer nova infração de trânsito de natureza grave, visando a punir com multa o condutor que parar o veículo imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem;

Art. 211 - acrescenta parágrafo único para isentar o condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores da multa por ultrapassagem de outros veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo;

Art. 213 - altera a redação do inciso II para estabelecer como infração deixar de parar o veículo quando for interceptado por um conjunto de bicicletas;

Art. 223 - altera a redação para prever multa ao condutor que transitar com o farol desregulado ou com luz alta perturbando, além dos demais condutores, os pedestres e os ciclistas;

Art. 227 - acrescenta inciso VI para estabelecer como infração de trânsito o uso da buzina de forma a assustar pedestre, ciclista ou animal;

Art. 255 - faz a adequação de remissão para enquadrar como infrator aquele que conduzir bicicleta em passeios, onde tal veículo não é autorizado, ou de forma agressiva.

Ademais, a proposta cuida também de incluir quatro novos artigos no CTB, os quais sintetizamos em seguida:

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;

Art. 59-A - permite que as bicicletas sejam estacionadas nos passeios que tenham autorização e devida sinalização do órgão de trânsito responsável;

Art. 59-B - determina que os deslocamentos em skates, patinetes e equivalentes, quando realizados nos passeios, devem ocorrer em velocidade compatível com a segurança dos pedestres;

Art. 211-A - considera infração grave, sujeita à multa, o ato de virar à direita após efetivar manobra de ultrapassagem.

Por fim, o projeto altera o Anexo I do CTB, que trata dos conceitos e definições, para modificar a definição de bordo de pista, além de incluir as definições de bicicleta elétrica e ciclo elétrico.

Por sua vez, o Projeto de Lei nº 6.761, de 2013, apensado, de autoria do ilustre Deputado Glauber Braga, tem caráter pontual, visando alterar o inciso IV do art. 24 da Lei nº 12.587/2012, para determinar que a pavimentação asfáltica da rua de residência das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade seja contemplada pelo plano de mobilidade urbana, entre outros aspectos relacionados à acessibilidade.

As proposições já foram apreciadas pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), que **aprovou** o projeto principal, com três emendas, e **rejeitou** o projeto apensado, na forma do parecer do relator, Deputado Paulo Foletto. Após a análise de mérito desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria segue para exame da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico durante o prazo regimental.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Os projetos sob análise já receberam, nesta Comissão, pareceres apresentados pelos relatores anteriores, Deputados Wadson Ribeiro e Júlio Lopes, os quais não foram apreciados. Muitas questões em pauta foram analisadas em detalhe e com propriedade, razão pela qual adotamos como nossas e incorporamos ao nosso parecer algumas manifestações já apresentadas.

É bastante pertinente a preocupação dos autores das proposições em exame com a melhoria das condições de mobilidade nas nossas áreas urbanas, bem como com a necessidade de aumentar a segurança de ciclistas e pedestres no trânsito. Nesse quadro, a priorização do trânsito não motorizado é um caminho excelente a seguir, tendo em vista que a insuficiência de políticas públicas de valorização do transporte coletivo e a dificuldade de o poder público adequar o sistema viário ao aumento da frota circulante levaram ao predomínio do automóvel particular, saturando as condições de mobilidade na maioria das cidades brasileiras.

De acordo com o autor da proposição principal, um dos conceitos que a embasa é o *“traffic calming”*, que é uma tendência mundial e pode ser definido como um conjunto de técnicas para criar ambiente seguro, calmo, agradável e atraente em determinadas áreas, reduzindo os efeitos

negativos do trânsito nessas mesmas áreas. A abordagem, muito usada em países do norte da Europa e na Austrália, possui a finalidade de diminuir o volume e a velocidade do tráfego de veículos automotores, assim como mudar o comportamento dos motoristas, que são levados a conduzir seus veículos de maneira mais adequada às condições locais, o que facilita a integração do tráfego motorizado com o não motorizado.

Passemos, então, à análise dos tópicos propostos.

As alterações apresentadas para a Lei nº 6.766/1979 pretendem obrigar a previsão de ciclofaixas ou ciclovias nos projetos de parcelamento de solo urbano, incluindo aqueles localizados em zonas habitacionais declaradas por lei como de interesse social (ZHIS), nos quais deve fazer parte da infraestrutura básica.

Por mais essencial que seja a implantação de ciclovias ou ciclofaixas, sempre teremos situações, particularmente em um País de dimensões continentais como o Brasil, nas quais as condições topográficas não favorecem a adoção da bicicleta como meio adequado para locomoção. Seria um inaceitável desperdício de recursos exigir a infraestrutura cicloviária nesses casos.

A redação proposta pelo autor determina a ciclovia como um critério de infraestrutura básica dos empreendimentos, exigindo aumento no sistema viário dos loteamentos e nas edificações, com a consequente diminuição da área útil, o que necessariamente importa em aumento do custo do lote urbanizado e da habitação em geral, seja pública ou privada. Nesse sentido, entendemos que essa obrigação não se mostra razoável, tampouco tecnicamente adequada para o fim proposto, qual seja: aumentar a malha de ciclovias nas cidades.

Para que uma ciclovia/ciclofaixa tenha utilidade, o projeto individual do empreendimento privado deve estar compreendido no Plano de Mobilidade do Município. Nessa perspectiva, entendemos que o Plano Diretor do Município deve definir em seus princípios o uso da bicicleta como meio de transporte, favorecendo assim uma alternativa de locomoção. O Sistema

Ciclovário é, portanto, parte integrante da Política de Mobilidade do Município, e busca a efetivação dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012).

Desse modo, vislumbramos que o mais adequado é a Lei Federal estabelecer diretrizes para que os Municípios avaliem e determinem a implementação de ciclovias de acordo com a realidade local, integradas ao sistema de transporte municipal.

Sendo assim, propomos que o projeto de lei se restrinja ao escopo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, da Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. No que diz respeito à Lei nº 9.503/1997, a grande maioria das modificações propostas é condizente com o desejo de incentivar o uso do transporte não motorizado, aumentando a segurança de pedestres e ciclistas.

Embora o CTB defina, em seu artigo inicial, que trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, não se pode negar que o texto vigente enfatiza o veículo automotor, em detrimento dos demais usuários das vias. Concordamos com o relator que nos antecedeu na CDU, que a mudança sugerida para o inciso I do art. 6º do CTB, que inclui o uso do espaço público com equidade entre os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, é desnecessária, uma vez que essa diretriz já está expressa no art. 5º, inciso VIII, da Lei nº 12.587/2012 (Lei da Mobilidade Urbana).

Ainda, concordamos com ele quando aponta equívoco na alteração pretendida no art. 57 do CTB, que pretende exigir que as motocicletas e motonetas sejam conduzidas pela direita da pista de rolamento, proibida a circulação nas vias de trânsito rápido, como se exige hoje dos ciclomotores (cujo motor não excede 50 cm³ de cilindrada). Certamente, esses veículos não podem ser equiparados, pois motocicletas e motonetas atingem velocidade superior aos ciclomotores, assegurando-lhes condições de circular nas mesmas pistas por onde trafegam os demais veículos automotores.

No mais, as alterações propostas para o CTB buscam proporcionar uma convivência mais segura entre os vários usuários do trânsito,

aperfeiçoando texto que, quando foi formulado, não conferiu a devida atenção ao trânsito não motorizado e, principalmente, aos ciclistas. Citamos, como exemplo positivo, as alterações nos artigos do Capítulo dedicado às normas gerais de circulação e conduta, que trazem orientações sobre como os condutores devem se comportar ao ultrapassar ciclistas (arts. 29, 30 e 34), particularmente em cruzamentos, bem como a conduta esperada do ciclista, que passa a ter de sinalizar sua intenção de deslocamento lateral (art.35).

Positiva também é a alteração preconizada para o art. 40, do mesmo Capítulo, que proíbe o uso da luz alta ao cruzar com ciclistas e pedestres ou ao segui-los, assim como já vale para os demais veículos automotores. Outro ponto a destacar são as alterações pretendidas para os arts. 69, 70 e 71, que, embora integrem o Capítulo referente aos pedestres e condutores de veículos não motorizados, pouco mencionam os ciclistas.

Entretanto, parece-nos dispensável o acréscimo do art. 33-A, porque o conteúdo desse dispositivo já se encontra contemplado pela inserção de nova alínea “d” ao inciso XI do art. 29. Igual raciocínio aplica-se ao conceito de “bordo da pista”, que a proposta pretende inserir no Anexo I do CTB e que pouco se diferencia da definição hoje vigente.

Julgamos muito importantes, também, as alterações preconizadas no corpo da Lei nº 11.977/2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida. A inclusão de ciclofaixas ou ciclovias entre os requisitos de infraestrutura básica para implantação de empreendimentos habitacionais e nos projetos de regularização fundiária, bem como a exigência, no âmbito das licenças urbanística e ambiental da regularização fundiária de interesse específico, de definição das responsabilidades relativas à implantação de ciclovias ou ciclofaixas, vão contemplar milhares de famílias de baixa renda, que serão estimuladas ao uso de bicicletas. No entanto, há que se remover do texto proposto as alterações pretendidas para os art. 51, 54 e 62, uma vez que esses dispositivos foram revogados pela Lei nº 13.465/2017.

No que se refere às modificações pretendidas na Lei nº 12.587/2012, 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. Ainda, concordamos em priorizar a acessibilidade das pessoas com deficiência e os deslocamentos de pedestres entre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e também estabelecer a locomoção segura como garantia aos pedestres e ciclistas.

Por outro lado, como bem mencionou o relator que analisou a matéria na CDU, é um retrocesso a exigência de planejamento da circulação geral com prioridade para pedestres, ciclistas e pessoas com problemas de mobilidade em cidades com mais de 50 mil habitantes. Afinal, a Lei da Mobilidade Urbana já exige, atualmente, o plano de mobilidade urbana para cidades com mais 20 mil habitantes e para aquelas obrigadas, na forma da legislação pertinente, a elaborar plano diretor.

Dessa maneira, decidimos pela apresentação de substitutivo, no qual introduzimos os aperfeiçoamentos descritos e aproveitamos para consolidar no texto as emendas adotadas pela CDU.

Aproveitamos, também, para fazer um aprimoramento de técnica legislativa, subdividindo cada artigo da proposta em incisos, de forma a individualizar as diversas alterações pretendidas nos diferentes diplomas legais.

Outro exemplo de necessidade de aperfeiçoamento de técnica diz respeito à previsão, constante da proposta original, de inclusão de §§ 5º-A e 5-B ao art. 1º do CTB. A numeração correta para os novos dispositivos seria §§ 6º e 7º, porque a recomendação para se evitar renumeração abrange apenas os artigos (e não suas subdivisões). Também a alteração pretendida para o art. 61, de inclusão de inciso III, deve referir-se ao § 1º, e não ao *caput*, como consta da proposta. No art. 255, a proposta pretende, ela mesma, corrigir um erro de remissão encontrado no CTB. Entretanto, a remissão correta deve ser em relação ao *caput* do art. 59 e não, como coloca o texto, ao § 2º do art. 58. Enfim, pequenos ajustes que, embora muito simples e sem interferir no mérito, devem ser realizados.

Finalmente, no que concerne ao Projeto de Lei nº 6.761/2013, apensado, que altera o texto da Lei nº 12.587/2012 para exigir o asfaltamento de ruas onde residam pessoas com deficiência, entendemos que o texto não reúne mérito para ser aprovado. O relator que analisou a matéria na CDU foi preciso em sua avaliação ao apontar que, além de ser questionável a imposição de obrigação financeira aos Municípios, a medida é de difícil operacionalização, uma vez que obrigaria a intervenção em locais específicos da malha urbana, sem levar em conta o planejamento elaborado pelos entes municipais. Além disso, continua ele, *“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”*.

Em vista do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.207, de 2013, na forma do Substitutivo em anexo, e pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.761, de 2013.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS

Relator

2018-6388

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.207, DE 2013

Altera 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, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes e dá outras providências, para dispor sobre a circulação de 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, 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, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas, estabelecendo mecanismos para que se realize de forma mais segura.

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

I – nova redação para o § 1º do art. 1º e acréscimo dos §§ 6º e 7º ao mesmo artigo:

“Art. 1º

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, motorizados ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 6º Em benefício do pedestre serão elaboradas políticas públicas de valorização e educação.

§ 7º É direito de todo pedestre locomoção segura e digna, por meio de equipamentos públicos adequados a garantir fácil deslocamento e acessibilidade.” (NR)

II – nova redação para o inciso II do art. 6º:

“Art. 6º

II – fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios humanos, técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

.....” (NR)

III – acréscimo de inciso XXVI ao art. 10:

“Art.

10.

XXVI – um representante da sociedade civil, pertencente a organização não governamental, associação ou qualquer outra entidade voltada à educação de trânsito.

.....” (NR)

IV – acréscimo dos incisos XV e XVI ao art. 21:

“Art.

21.

XV – promover campanhas informativas, sempre que houver qualquer mudança no sistema de trânsito;

XVI – identificar os locais em que o trânsito for afetado por mudanças sazonais, como férias, feriados, recessos ou eventos, e realizar plano de contingência, a ser amplamente divulgado, indicando a obrigatoriedade do controle de velocidade, especialmente em áreas afetadas por maior fluxo de pedestres e ciclistas.

.....” (NR)

V – acréscimo de inciso XVII ao art. 22:

“Art.

22.

.....
XVII – comunicar aos poderes Executivo e Legislativo da entidade federativa a que estiver vinculada, em forma de relatório mensal, as informações prestadas pela JARI sobre os problemas recorrentes observados nas autuações e apontados em recursos.” (NR)

VI – nova redação para os incisos II e XVIII do art. 24 e acréscimo de inciso XXII ao mesmo artigo:

“Art.

24.

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

.....
XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana, veículos especiais e de tração animal;

.....
XXII – promover o treinamento, a capacitação técnica e a atualização dos agentes técnicos, administrativos e fiscais responsáveis pelo exercício das competências elencadas neste artigo.

.....” (NR)

VII – nova redação para o inciso I do art. 26:

“Art.

26.

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 e ao meio ambiente.

.....” (NR)

VIII – nova redação para o inciso XI do art. 29 e acréscimo dos incisos XIV e XV ao mesmo artigo:

“Art.

29.

.....
XI –

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço, certificando-se de não prejudicar a segurança do condutor a ser ultrapassado;

.....
d) quando houver a circulação conjunta de ciclistas e pedestres, a ultrapassagem dos veículos automotores deverá ser realizada em velocidade compatível com a segurança destes, guardando atenção às ultrapassagens de ciclistas sobre os pedestres.

.....
XIV – é proibida a ultrapassagem de ciclista na proximidade de esquina ou cruzamento, bem como em qualquer local que demande o motorista a acessar, logo após a manobra, uma via ou faixa à direita ou à esquerda, evitando-se bloquear a passagem do ciclista.

XV – é proibido efetuar manobra de conversão à direita ou parar logo após efetivar manobra de ultrapassagem.

.....” (NR)

IX – acréscimo de § 2º ao art. 30, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art.

30.

§ 1º

§ 2º Ao se aproximar de cruzamento, esquina ou qualquer trecho da pista que possibilite um veículo acessar outra via, o ciclista deverá sinalizar por meio de dispositivo luminoso, ou gesticulando com a mão esquerda, se continuará seguindo reto ou irá convergir para o lado, acessando a via seguinte.” (NR)

X – nova redação para o art. 34:

“Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, principalmente de pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.” (NR)

XI – acréscimo de § 2º ao art. 35, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art.

35.

§ 1º

§ 2º O ciclista, no caso de não haver dispositivo de sinal luminoso na bicicleta, deverá indicar o deslocamento com a mão esquerda, assegurando a possibilidade de utilizar o freio traseiro com a mão direita, caso seja necessário.” (NR)

XII – nova redação para os incisos I e II do art. 40 e acréscimo de inciso VIII ao mesmo artigo:

“Art.

40.

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite, do crepúsculo ao completo alvorecer, e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

II – nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com pedestre, ciclista ou outro veículo automotor, ou ao segui-los;

.....
VIII – as bicicletas não poderão utilizar luz intermitente ou pisca-pisca.

.....” (NR)

XIII – nova redação para o art. 51:

“Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via deverá manter harmonia com as regras deste Código e será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.” (NR)

XIV – nova redação para o art. 58 e acréscimo de § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, próximo e em paralelo ao bordo da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo de veículos automotores, desde

que dotado o trecho com ciclofaixa devidamente sinalizada.

§ 2º Salvo em situações emergenciais, o tráfego de bicicletas na via somente poderá ser proibido se houver alternativa própria, viável e segura no mesmo percurso, próprias para esse tipo de locomoção.” (NR)

XV – nova redação para o art. 59:

“Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, será permitida, nos passeios, a circulação de bicicletas de propulsão humana, em velocidade compatível com a segurança dos pedestres.” (NR)

XVI – acréscimo de inciso III ao § 1º do art. 61:

“Art. 61.
§ 1º
III – nos estacionamentos: vinte quilômetros por hora.
.....” (NR)

XVII – nova redação para o art. 62:

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

XVIII – nova redação para o *caput* e o § 1º do art. 68:

“Art. 68. É assegurada ao pedestre, prioritariamente, 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 e às demais garantias destinadas aos transeuntes, neste Código.

§ 1º O usuário de cadeira de rodas e o ciclista desmontado equiparam-se ao pedestre em direitos e deveres.

.....” (NR)

XIX – nova redação para o *caput*, o inciso II e a alínea “a” do inciso III do art. 69, bem como acréscimo de parágrafo único ao mesmo artigo:

“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;

III –

a) não deverão adentrar a pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo com segurança;

.....
 Parágrafo único. Os semáforos posicionados nas interseções devem ser programados com tempo de espera para assegurar a travessia de pedestres e de ciclistas, antes de permitir conversões.” (NR)

XX – nova redação para o 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)

XXI – nova redação para o art. 71:

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

XXII – acréscimo de parágrafo único ao art. 72:

“Art.

72.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito devem dispor de canais de comunicação, telefônico e eletrônico, para prestar esclarecimentos e registrar sugestões e reclamações da população.” (NR)

XXIII – nova redação para o *caput* do art. 73:

“Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de manter um canal fácil e simples de comunicação com os cidadãos, de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

.....” (NR)

XXIV – nova redação para o § 1º do art. 80:

“Art.

80.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância e altura compatíveis com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

.....” (NR)

XXV – nova redação para o art. 85:

“Art. 85. 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)

XXVI – nova redação para o inciso VI do art. 105:

“Art.

105.

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

.....” (NR)

XXVII – acréscimo de § 2º ao art. 161, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art.

161.

§ 1º

§ 2º As penalidades de multa referentes às infrações preceituadas nesta Lei ou em resoluções do CONTRAN, cometidas em vias ou trechos de vias em obra ou em manutenção devidamente sinalizados, nos termos do parágrafo único do art. 88, serão aplicadas em dobro.” (NR)

XXVIII – acréscimo de inciso XI ao art. 182:

“Art.

182.

XI – imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem:

Infração – grave;

Penalidade – multa.” (NR)

XXIX – acréscimo de parágrafo único ao art. 211:

“Art.

211.

Parágrafo único. Não configura a infração prevista no *caput* a ultrapassagem realizada por motocicleta, motoneta e ciclomotor que ocorra sem prejudicar a segurança do trânsito e em velocidade máxima de 30 (trinta) quilômetros por hora ou na velocidade da via, se menor.” (NR)

XXX – nova redação para o inciso II do art. 213:

“Art.

213.

II – por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares, conjunto de bicicletas e outros:

.....” (NR)

XXXI – nova redação para o *caput* do art. 223:

“Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de pedestre, de ciclista ou de outro condutor:

.....” (NR)

XXXII – acréscimo de inciso VI ao art. 227:

“Art.

227.

VI – de forma a assustar pedestre, ciclista ou animal, elevando o risco de acidentes.

.....” (NR)

XXXIII – nova redação para o *caput* do art. 255:

“Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no art. 59:

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

I – art. 59-A:

“Art. 59-A. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, será permitido, nos passeios, o estacionamento de bicicletas, em número e posição que não prejudiquem o deslocamento seguro dos pedestres.”

II – art. 59-B:

“Art. 59-B. Quando realizados nos passeios, os deslocamentos feitos em skates, patinetes motorizados ou não, *segways* e similares devem ser feitos em velocidade compatível com a segurança dos pedestres.”

III – art. 211-A:

“Art. 211-A. Efetuar manobra de conversão à direita logo após efetivar a manobra de ultrapassagem:

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

Art. 4º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com seguintes acréscimos:

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
BICICLETA ELÉTRICA – ciclo elétrico de duas rodas.

.....
CICLO ELÉTRICO – veículo de duas ou três rodas provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts), dotado ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

.....” (NR)

Art. 5º O art. 5º-A da Lei nº 11.977, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º-A

.....
III – infraestrutura básica que inclua vias de acesso, com ciclovias ou ciclofaixas, iluminação pública e solução de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais e permita ligações domiciliares de abastecimento de água e energia elétrica; e

.....

Parágrafo único. A exigência de ciclovias ou ciclofaixas poderá ser dispensada nos locais em que, comprovadamente, a topografia não favorecer o uso de bicicletas.” (NR)

Art. 6º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

“Art. 3º

.....

§ 3º

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

II – acréscimo de inciso IX ao art. 6º:

“Art. 6º

IX – prioridade na acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e nos deslocamentos de pedestres.” (NR)

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

“Art. 14.

§ 1º

§ 2º As pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada, com a garantia de acessibilidade e de locomoção segura.” (NR)

IV – nova redação para o § 2º e inclusão de inciso XII e § 7º ao art. 24:

“Art. 24.

.....

XII – diretrizes para implantação de ciclovias.

.....

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar o transporte não motorizado e o planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

.....

§ 7º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado com a previsão do sistema cicloviano integrado e compatível com os respectivos planos diretores.” (NR)

Art. 7º O art. 40 da Lei nº 10.257, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 40.

.....

§ 6º O Plano de Mobilidade Urbana previsto na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é parte integrante do Plano Diretor e deverá necessariamente estabelecer as diretrizes para a expansão do sistema cicloviano na cidade.” (NR)

Art. 8º Os preceitos desta Lei devem ser divulgados em todos os meios de comunicação no período compreendido entre a sua publicação e a entrada em vigor.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.



Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS
Relator

2019-6388

Documento eletrônico assinado por Vanderlei Macris (PSDB/SP), através do ponto SDR_56394,
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato
da Mesa n. 80 de 2016.

