



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.665, DE 2021

(Do Sr. Gustavo Fruet)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inclusão da mobilidade ativa no rol de atividades a serem custeadas com a receita arrecadada com as multas de trânsito e estabelece percentual mínimo de aplicação.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4296/2016.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021**(Do Sr. GUSTAVO FRUET)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inclusão da mobilidade ativa no rol de atividades a serem custeadas com a receita arrecadada com as multas de trânsito e estabelece percentual mínimo de aplicação.

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 a inclusão da mobilidade ativa no rol de atividades custeadas com a receita arrecadada com as multas de trânsito e estabelece percentual mínimo de aplicação.

Art. 2º. O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e mobilidade ativa **(NR)**.

.....
.....

§ 3º Para cada atividade indicada no caput deverá ser destinado o percentual mínimo de 5% (cinco por cento) da receita arrecadada.”



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

JUSTIFICAÇÃO

A presente propositura objetiva incluir a mobilidade ativa no rol de atividades custeadas com a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito.

O art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), dispõe em seus parágrafos 1º e 2º que:

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

§ 2º **O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (CDB, 1997, *grifos nossos*).

Assim, sendo um direito de todos a utilização das vias em condições seguras, cabe aos órgãos responsáveis, em seus respectivos níveis de atuação, garantir tais condições de segurança, para todos os usuários da via. Por essa razão é que a inclusão da mobilidade ativa no rol de despesas custeadas com receita das multas de trânsito é tão importante, pois passará a receber atenção e recursos que hoje não são a ela destinados.

No sentido pretendido pela presente norma, a mobilidade ativa também denominada de *mobilidade suave* ou *mobilidade não-motorizada* é o conjunto de medidas e atividades para o transporte de pessoas e/ou bens que faça uso exclusivo de meios físicos do ser humano para a locomoção.



Essa questão, cuja relevância é mundialmente reconhecida, ganhou ainda mais importância neste período de pandemia, pois ao utilizar formas individuais e saudáveis de locomoção, a mobilidade ativa propõe alternativas para reduzir a utilização de transporte de massa, evitando aglomerações. Não se trata, entretanto, apenas de criar ciclovias, mas de garantir um conjunto de medidas que facilitem e ampliem, com segurança, o trânsito de pessoas.

Tendo como exemplo, relato que quando fui prefeito de Curitiba (2013-2016), implementamos uma série de medidas de mobilidade ativa com aumento significativo nos índices de segurança e queda nos índices de acidentes e mortes. Implementamos mais de 127km de vias cicláveis, reduzimos a velocidade nas vias com maior circulação de pessoas (via calma e área calma), cujo sistema permitiu um compartilhamento seguro entre veículos, ciclistas e pedestres, com redução de mais de 28% nos acidentes e de quase 100% nas mortes.

Outra medida importante foi a implantação dos semáforos inteligentes que permitiram aos idosos e pessoas com deficiência, por meio de cartão de transporte, o aumento no tempo de travessia a pé nos cruzamentos. Esses são apenas alguns exemplos de como a mobilidade ativa pode influenciar positivamente na melhora das condições gerais de fluxo e segurança das vias públicas.

Ocorre que, apesar de garantir o que dispõe o art. 1º do Código de Trânsito Brasileiro, muitas vezes os recursos para sua implementação são escassos. Com a inclusão da mobilidade ativa no rol das atividades do art. 320 do CTB, bem como com a destinação mínima de 5% dos recursos, será possível aos agentes ampliarem a implementação destas medidas. Os recursos podem inclusive, serem utilizados na elaboração de projetos, contratação de pesquisas de origem e destino, como realizado também em Curitiba/PR, dentre outros que contribuirão para garantir o direito de todos à utilização das vias em condições seguras e assim cumprir o objetivo maior da legislação de trânsito brasileira.



Por todo o exposto, por tratar-se de medida simples, mas que poderá direcionar adequadamente a atuação do Poder Público para a melhoria da segurança do trânsito e da qualidade de vida de todos os usuários, esperamos ter o apoio dos nobres Pares para aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado GUSTAVO FRUET



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gustavo Fruet
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212371408100>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

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

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. [\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e

educação de trânsito.

§ 1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º *(VETADO na Lei nº 13.724, de 4/10/2018)*

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 321. (VETADO)

.....

FIM DO DOCUMENTO
