



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.207-B, DE 2013

(Do Sr. Walter Feldman)

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; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste, com emendas, e pela rejeição do de nº 6761/13, apensado (relator: DEP. PAULO FOLETTO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 6761/13, apensado (relator: DEP. VANDERLEI MACRIS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 6761/13

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (3)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (3)

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013

(do Sr. Walter Feldman)

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º Os arts. 2º e 9º da Lei nº 6.766, de 1979, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º**.....

.....

§ 6º

I – vias de circulação, incluindo ciclovias ou ciclofaixas;

.....” (NR)

“**Art. 9º**

§ 1º

.....

II – o sistema de vias com a respectiva hierarquia, nele incluídas ciclovias ou ciclofaixas;

.....” (NR)

Art. 3º Os arts. 1º, 6º, 10, 21, 22, 24, 26, 29, 30, 34, 35, 40, 51, 57, 58, 59, 61, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 80, 85, 105, 161, 182, 211, 213, 223, 227 e 255 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“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.

.....

§ 5º-A Em benefício do pedestre serão elaboradas políticas públicas de valorização e educação.

§ 5º-B É direito de todo pedestre uma locomoção segura e digna, por meio de equipamentos públicos adequados a garantir fácil deslocamento e acessibilidade.” (NR)

“Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental, à educação para o trânsito e uso com equidade do espaço público, e fiscalizar seu cumprimento;

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

.....” (NR)

“Art. 10.

.....

XXIV – um representante da sociedade civil, pertencente à organização não governamental, associação, ou qualquer outra entidade voltada à educação de trânsito.” (NR)

“Art. 21.

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

XVI – identificar as áreas em que o trânsito é afetado por mudanças sazonais, a exemplo de férias, feriados, recessos ou eventos, e realizar plano de contingência, que deverá ser amplamente divulgado, indicando a obrigatoriedade do controle de velocidade, especialmente em áreas afetadas por maior fluxo de pedestres e ciclistas.” (NR)

“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 observados nas atuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.” (NR)

“Art. 24.

.....
II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de ciclistas, de pedestres e de mobilidade, 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)

“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)

“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 afetar a tranquilidade 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 dos pedestres, guardando atenção às ultrapassagens de ciclistas sobre os pedestres. (NR)

.....

XIII – 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 esquerda, evitando-se bloquear a passagem do ciclista.

XIV – é proibido dobrar à direita ou parar logo após efetivar manobra de ultrapassagem;

.....” (NR)

“Art. 30.

.....

§ 1º Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

§ 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)

“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 portadoras de necessidades especiais e de mobilidade, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.” (NR)

“Art. 35.

§ 1º Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

§ 2º O ciclista, no caso 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.”

“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)

“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)

“Art. 57. As motocicletas, motonetas e ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido, ciclovias, ciclofaixas e sobre as calçadas das vias urbanas.” (NR)

“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)

“**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)

“**Art. 61.**
.....

III – nos estacionamentos, vinte quilômetros por hora.” (NR)

“**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)

“**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 destinada aos transeuntes, neste Código.

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

.....” (NR)

“**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)

“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)

“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)

“Art. 72.

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

“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)

“**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)

“**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)

“**Art. 105.** ”

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

.....” (NR)

“**Art. 161.** ”

§ 1º As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.

§ 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 artigo 88, serão aplicadas em dobro.” (NR)

“**Art. 182.** ”

XI – imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem:

Infração – grave;

Penalidade – multa.” (NR)

“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)

“Art. 213.

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

“Art. 227.

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

“Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no § 2º do art. 58:

.....” (NR)

Art. 4º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 33-A, 59-A, 59-B, 211-A:

“Art. 33-A. Quando pedestres e ciclistas se deslocarem conjuntamente pelo bordo da via, o condutor de veículo automotor deverá realizar ultrapassagem em velocidade compatível com a segurança desses usuários, guardando atenção às ultrapassagens de ciclistas sobre pedestres.”

“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.”

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

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

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

Art. 5º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes conceitos e definições:

ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
BORDO DE PISTA – margem da pista demarcada por linhas longitudinais para delimitar o leito da via, que é destinada à circulação de veículos.

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).

Art. 6º A Lei nº 11.977, de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida e a regularização fundiária de assentamentos em áreas urbanas, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**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

.....” (NR)

“Art. 51.

.....

II – as vias de circulação existentes ou projetadas, incluindo ciclovias ou ciclofaixas, e, se possível, as outras áreas destinadas a uso público;

.....” (NR)

“Art. 54. O projeto de regularização fundiária de interesse social deverá considerar as características da ocupação e da área ocupada para definir parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, além de identificar os lotes, as vias de circulação, com ciclovias ou ciclofaixas, e as áreas destinadas a uso público.” (NR)

“Art. 62.

I – do sistema viário, com ciclovias ou ciclofaixas;

.....” (NR)

Art. 7º Os arts. 3º, 6º, 14 e 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

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

“Art. 6º

.....

VIII – prioridade na acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais e nos deslocamentos de pedestres.” (NR)

“Art. 14.

.....

§ 1º Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I – seus direitos e responsabilidades;
- II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

§ 2º As pessoas portadoras de necessidades especiais, os pedestres e ciclistas terão direito à infraestrutura adequada, com à garantia de acessibilidade e de locomoção segura.” (NR)

“Art. 24.

.....

§ 1º Em cidades com até 50.000 (cinquenta mil) habitantes, planejar a circulação geral tendo como prioridade a facilitação da fluidez de pedestres, ciclistas e pessoas portadoras de necessidades especiais e de mobilidade.

a) no planejamento, devem ser aplicadas medidas de acalmia de trânsito, de forma a facilitar o cruzamento de pedestres e portadores de necessidades especiais, e também para reduzir a velocidade de circulação de todos os veículos nos espaços adjacentes às vias de circulação destinadas à este público.

§ 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.

.....(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. 9º Esta Lei entra em vigor em noventa dias da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Frente aos problemas ambientais observados no mundo, resultado da intervenção do homem, propagam-se alternativas de menor impacto ambiental, entre as quais o transporte em bicicletas nas áreas urbanas, com vistas a garantir cidades sustentáveis.

Para ampliar a valorização da bicicleta, alia-se o aspecto ambiental à questão da mobilidade urbana. O predomínio do automotor particular, a falta de políticas públicas que priorizem o transporte coletivo e a impossibilidade de o poder público adequar o sistema viário ao aumento da frota circulante resultaram em cidades com baixa mobilidade, nas quais os veículos circulam em velocidade média irrelevante, quando não ficam parados em congestionamentos.

A bicicleta vem sendo apontada como solução para esses e outros problemas. Para incentivar sua utilização, o Governo Federal criou, sob a gestão do Ministério das Cidades, o Programa Bicicleta Brasil, destinado a financiar a infraestrutura ciclovitária no País, e o Programa de Capacitação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, que objetiva o desenvolvimento de pessoal em relação ao planejamento, regulação e gestão do transporte e da mobilidade urbana no âmbito municipal e metropolitano.

Diante do quadro favorável à introdução da bicicleta como meio de transporte nas cidades brasileiras, apresentamos este Projeto de Lei, com o objetivo de contribuir no incentivo a essa modalidade de transporte. Trata-se de um conjunto de preceitos destinados ao aperfeiçoamento das leis sobre parcelamento, trânsito, Programa Minha Casa Minha Vida e mobilidade, representando verdadeiro *compendium* cuja aplicação na área urbana incentivará o uso da bicicleta pela população, aumentando o escopo da tutela legislativa para todos os agentes integrantes do sistema de mobilidade, não apenas aos veículos automotores.

Os benefícios decorrentes do incremento da bicicleta na matriz urbana de transportes são irrefutáveis. Além de assegurar flexibilidade e independência nos deslocamentos individuais, a bicicleta contribui para a saúde do ciclista e a preservação do meio ambiente.

Em atenção ao incentivo ao uso da bicicleta, e conseqüente aumento do número de ciclistas, propomos a regulação da relação entre os veículos motorizados e a bicicleta, tais como aproximação e ultrapassagem, além de locais de circulação adequados. Aliás, neste ponto, aproveitamos a essência de algumas outras propostas legislativas em trâmite para normatizar a necessidade de se haver um Programa Ciclovitário para Municípios com população a partir de 50.000 habitantes.

Ainda visando a melhoria da matriz de mobilidade urbana, destacamos o importante conceito inserido em nossa proposta, qual seja: o *Traffic Calming*, ou acalmia de trânsito, que é uma tendência mundial e pode ser definida como uma técnica (ou um conjunto de técnicas) para reduzir os efeitos negativos do trânsito, ao mesmo tempo em que cria um ambiente seguro, calmo, agradável e atraente em determinadas áreas.

A abordagem tem a finalidade de mudar o volume do tráfego e o comportamento dos motoristas, que passam a conduzir seus veículos de maneira mais

lenta e adequada às condições locais do que adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado e sua integração com o tráfego não-motorizado.

Outro ponto merecedor de destaque é a previsão de planos de contingência para controle de tráfego em locais influenciados por mudanças sazonais, como lugares turísticos, escolas, eventos culturais, parques etc.

Por se constituir em mecanismo de incentivo ao uso da bicicleta, propomos a divulgação dos dispositivos da futura lei, para dar conhecimento aos cidadãos dos seus efeitos.

Outro importante quesito é o aumento da representatividade dos membros da sociedade civil junto aos órgãos de trânsito, por meio de consultas e até de assento em órgão especializado, tal como no Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Por fim, aponta-se que o Projeto resultou da colaboração de inúmeros especialistas no assunto, ativistas do ciclismo e da educação no trânsito, além da indispensável opinião pública, tratando-se de uma norma indispensável à população brasileira.

Considerando o elevado alcance social da medida, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

Deputado WALTER FELDMAN

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 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979

Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O parcelamento do solo para fins urbanos será regido por esta Lei.

Parágrafo único. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão estabelecer normas complementares relativas ao parcelamento do solo municipal para adequar o previsto nesta Lei às peculiaridades regionais e locais.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º O parcelamento do solo urbano poderá ser feito mediante loteamento ou desmembramento, observadas as disposições desta Lei e as das legislações estaduais e municipais pertinentes.

§ 1º Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

§ 2º Considera-se desmembramento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

§ 3º [\(VETADO na Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

§ 4º Considera-se lote o terreno servido de infra-estrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

§ 5º A infra-estrutura básica dos parcelamentos é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999 e com nova redação dada pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)](#)

§ 6º A infra-estrutura básica dos parcelamentos situados nas zonas habitacionais declaradas por lei como de interesse social (ZHIS) consistirá, no mínimo, de:

I - vias de circulação;

II - escoamento das águas pluviais;

III - rede para o abastecimento de água potável; e

IV - soluções para o esgotamento sanitário e para a energia elétrica domiciliar. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

Art. 3º Somente será admitido o parcelamento do solo para fins urbanos em zonas urbanas, de expansão urbana ou de urbanização específica, assim definidas pelo plano diretor ou aprovadas por lei municipal. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999\)](#)

Parágrafo único. Não será permitido o parcelamento do solo:

- I - em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas;
 - II - em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde pública, sem que sejam previamente saneados;
 - III - em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas exigências específicas das autoridades competentes;
 - IV - em terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação;
 - V - em áreas de preservação ecológica ou naquelas onde a poluição impeça condições sanitárias suportáveis, até a sua correção.
-

CAPÍTULO III DO PROJETO DE LOTEAMENTO

.....

Art. 9º Orientado pelo traçado e diretrizes oficiais, quando houver, o projeto, contendo desenhos, memorial descritivo e cronograma de execução das obras com duração máxima de quatro anos, será apresentado à Prefeitura Municipal, ou ao Distrito Federal, quando for o caso, acompanhado de certidão atualizada da matrícula da gleba, expedida pelo Cartório de Registro de Imóveis competente, de certidão negativa de tributos municipais e do competente instrumento de garantia, ressalvado o disposto no § 4º do art. 18. ([*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999*](#))

§ 1º Os desenhos conterão pelo menos:

- I - a subdivisão das quadras em lotes, com as respectivas dimensões e numeração;
- II - o sistema de vias com a respectiva hierarquia;
- III - as dimensões lineares e angulares do projeto, com raios, cordas, arcos, pontos de tangência e ângulos centrais das vias;
- IV - os perfis longitudinais e transversais de todas as vias de circulação e praças;
- V - a indicação dos marcos de alinhamento e nivelamento localizados nos ângulos de curvas e vias projetadas;
- VI - a indicação em planta e perfis de todas as linhas de escoamento das águas pluviais.

§ 2º O memorial descritivo deverá conter, obrigatoriamente, pelo menos:

- I - a descrição sucinta do loteamento, com as suas características e a fixação da zona ou zonas de uso predominante;
- II - as condições urbanísticas do loteamento e as limitações que incidem sobre os lotes e suas construções, além daquelas constantes das diretrizes fixadas;
- III - a indicação das áreas públicas que passarão ao domínio do município no ato de registro do loteamento;
- IV - a enumeração dos equipamentos urbanos, comunitários e dos serviços públicos ou de utilidade pública, já existentes no loteamento e adjacências.

§ 3º Caso se constate, a qualquer tempo, que a certidão da matrícula apresentada como atual não tem mais correspondência com os registros e averbações cartorárias do tempo da sua apresentação, além das consequências penais cabíveis, serão consideradas insubsistentes tanto as diretrizes expedidas anteriormente, quanto as aprovações consequentes. ([*Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999*](#))

CAPÍTULO IV DO PROJETO DE DESMEMBRAMENTO

Art. 10. Para a aprovação de projeto de desmembramento, o interessado apresentará

requerimento à Prefeitura Municipal, ou ao Distrito Federal quando for o caso, acompanhado de certidão atualizada da matrícula da gleba, expedida pelo Cartório de Registro de Imóveis competente, ressalvado o disposto no § 4º do art. 18, e de planta do imóvel a ser desmembrado contendo: (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)

I - a indicação das vias existentes e dos loteamentos próximos;

II - a indicação do tipo de uso predominante no local;

III - a indicação da divisão de lotes pretendida na área.

Art. 11. Aplicam-se ao desmembramento, no que couber, as disposições urbanísticas vigentes para as regiões em que se situem ou, na ausência destas, as disposições urbanísticas para os loteamentos. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 9.785, de 29/1/1999)

Parágrafo único. O Município, ou o Distrito Federal quando for o caso, fixará os requisitos exigíveis para a aprovação de desmembramento de lotes decorrentes de loteamento cuja destinação da área pública tenha sido inferior à mínima prevista no § 1º do art. 4º desta Lei.

.....

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 e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

.....

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V - a Polícia Rodoviária Federal;
- VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a atuação por descumprimento da legislação de trânsito.

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas.

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO) ([*Artigo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009*](#))

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizam os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscriçionais de suas atuações.

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável

pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN o subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;

IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;

V - um representante do Ministério do Exército;

VI - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;

VII - um representante do Ministério dos Transportes;

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

X - (VETADO)

XI - (VETADO)

XII - (VETADO)

XIII - (VETADO)

XIV - (VETADO)

XV - (VETADO)

XVI - (VETADO)

XVII - (VETADO)

XVIII - (VETADO)

XIX - (VETADO)

XX - um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXI - (VETADO)

XXII - um representante do Ministério da Saúde. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008\)*](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

Art. 11. (VETADO)

.....

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

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

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por

escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas trânsito, no âmbito de suas atribuições;

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

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgão de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

- XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
- XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
- XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
- XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
- XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
- § 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
- § 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

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. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar no local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de ser veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor no efetuar a ultrapassagem deverá:

- a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
- b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
- c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.

Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.

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, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retomo deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.

Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

I - ao sair da via pela lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;

II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.

Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitam em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinação:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite 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 outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

.....

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

.....

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos 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 fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovia;

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; [Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003](#)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 63. (VETADO)

.....

CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

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.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 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. 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 sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

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

- a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;
- b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

- a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;
- b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres 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 que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

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

CAPÍTULO V DO CIDADÃO

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever 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.

Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder a tais solicitações.

CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

.....

CAPÍTULO VII

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

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

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à previa aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 85. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta

e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
 III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias resoluções.

Art. 162. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão

do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

IV - (VETADO)

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

.....

Art. 182. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa.

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - média;

Penalidade - multa.

VIII - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - média;

Penalidade - multa.

IX - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

Art. 211. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizado:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

I - que se encontre na faixa a ele destinada;

II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;

III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:

I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;

II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 227. Usar buzina:

I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;

II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III - entre as vinte e duas e as seis horas;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

.....

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

.....

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 341. Ficam revogadas as Leis nºs 5.108, de 21 de setembro de 1966, 5.693, de 16 de agosto de 1971, 5.820, de 10 de novembro de 1972, 6.124, de 25 de outubro de 1974, 6.308, de 15 de dezembro de 1975, 6.369, de 27 de outubro de 1976, 6.731, de 4 de dezembro de 1979, 7.031, de 20 de setembro de 1982, 7.052, de 02 de dezembro de 1982, 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e os Decretos-lei nºs 584, de 16 de maio de 1969, 912, de 2 de outubro de 1969, e 2.448, de 21 de julho de 1988.

Brasília, 23 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Iris Rezende

Eliseu Padilha

ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. *(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)*

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos

rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. ([*Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012*](#))

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser

subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas.

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos

demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

.....

LEI Nº 11.977, DE 7 DE JULHO DE 2009

Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 4.380, de 21 de agosto de 1964, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 10.257, de 10 de julho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.197-43, de

24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

CAPÍTULO I
DO PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA - PMCMV

Seção II
Do Programa Nacional de Habitação Urbana - PNHU

Art. 5º *(Revogado a partir de 31/12/2011, de acordo com inciso III do art. 13 da Lei nº 12.424, de 16/6/2011) (Vide Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010)(*)¹*

Art. 5º-A Para a implantação de empreendimentos no âmbito do PNHU, deverão ser observados:

- I - localização do terreno na malha urbana ou em área de expansão que atenda aos requisitos estabelecidos pelo Poder Executivo federal, observado o respectivo plano diretor, quando existente;
- II - adequação ambiental do projeto;
- III - infraestrutura básica que inclua vias de acesso, 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
- IV - a existência ou compromisso do poder público local de instalação ou de ampliação dos equipamentos e serviços relacionados a educação, saúde, lazer e transporte público. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011)*

Art. 6º A subvenção econômica de que trata o inciso I do art. 2º será concedida no ato da contratação da operação de financiamento, com o objetivo de: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011)*

I - facilitar a aquisição, produção e requalificação do imóvel residencial; ou *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

II - complementar o valor necessário a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro das operações de financiamento realizadas pelas entidades integrantes do Sistema Financeiro da Habitação - SFH, compreendendo as despesas de contratação, de administração e cobrança e de custos de alocação, remuneração e perda de capital.

§ 1º A subvenção econômica de que trata o caput será concedida exclusivamente a mutuários com renda familiar mensal de até R\$ 2.790,00 (dois mil, setecentos e noventa reais), uma única vez por imóvel e por beneficiário e será cumulativa, até o limite máximo a ser fixado em ato do Poder Executivo federal, com os descontos habitacionais concedidos nas operações de financiamento realizadas na forma do art. 9º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011)*

¹ Artigo revogado a partir de 31/12/2010 pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010 e mantido até 31/12/2011 pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011, na qual foi convertida a referida Medida Provisória)

§ 2º A subvenção poderá ser cumulativa com subsídios concedidos no âmbito de programas habitacionais dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§ 3º *[\(Revogado pela Medida Provisória nº 561, de 8/3/2012, convertida na Lei nº 12.693, de 24/7/2012\)](#)*

§ 4º *[\(Revogado pela Medida Provisória nº 561, de 8/3/2012, convertida na Lei nº 12.693, de 24/7/2012\)](#)*

§ 5º *[\(Revogado pela Medida Provisória nº 561, de 8/3/2012, convertida na Lei nº 12.693, de 24/7/2012\)](#)*

CAPÍTULO III DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DE ASSENTAMENTOS URBANOS

Seção I Disposições Preliminares

Art. 51. O projeto de regularização fundiária deverá definir, no mínimo, os seguintes elementos:

I - as áreas ou lotes a serem regularizados e, se houver necessidade, as edificações que serão relocadas;

II - as vias de circulação existentes ou projetadas e, se possível, as outras áreas destinadas a uso público;

III - as medidas necessárias para a promoção da sustentabilidade urbanística, social e ambiental da área ocupada, incluindo as compensações urbanísticas e ambientais previstas em lei;

IV - as condições para promover a segurança da população em situações de risco, considerado o disposto no parágrafo único do art. 3º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979; e *[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)*

V - as medidas previstas para adequação da infraestrutura básica.

§ 1º O projeto de que trata o *caput* não será exigido para o registro da sentença de usucapião, da sentença declaratória ou da planta, elaborada para outorga administrativa, de concessão de uso especial para fins de moradia.

§ 2º O Município definirá os requisitos para elaboração do projeto de que trata o *caput*, no que se refere aos desenhos, ao memorial descritivo e ao cronograma físico de obras e serviços a serem realizados.

§ 3º A regularização fundiária pode ser implementada por etapas.

Art. 52. Na regularização fundiária de assentamentos consolidados anteriormente à publicação desta Lei, o Município poderá autorizar a redução do percentual de áreas destinadas ao uso público e da área mínima dos lotes definidos na legislação de parcelamento do solo urbano.

Seção II Da Regularização Fundiária de Interesse Social

Art. 53. A regularização fundiária de interesse social depende da análise e da aprovação pelo Município do projeto de que trata o art. 51.

§ 1º A aprovação municipal prevista no *caput* corresponde ao licenciamento urbanístico do projeto de regularização fundiária de interesse social, bem como ao licenciamento ambiental, se o Município tiver conselho de meio ambiente e órgão ambiental capacitado. *[\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)](#)*

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se órgão ambiental capacitado o órgão municipal

que possua em seus quadros ou à sua disposição profissionais com atribuição para análise do projeto e decisão sobre o licenciamento ambiental. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)*](#)

§ 3º No caso de o projeto abranger área de Unidade de Conservação de Uso Sustentável que, nos termos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, admita a regularização, será exigida também anuência do órgão gestor da unidade. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)*](#)

Art. 54. O projeto de regularização fundiária de interesse social deverá considerar as características da ocupação e da área ocupada para definir parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, além de identificar os lotes, as vias de circulação e as áreas destinadas a uso público.

§ 1º O Município poderá, por decisão motivada, admitir a regularização fundiária de interesse social em Áreas de Preservação Permanente, ocupadas até 31 de dezembro de 2007 e inseridas em área urbana consolidada, desde que estudo técnico comprove que esta intervenção implica a melhoria das condições ambientais em relação à situação de ocupação irregular anterior.

§ 2º O estudo técnico referido no § 1º deverá ser elaborado por profissional legalmente habilitado, compatibilizar-se com o projeto de regularização fundiária e conter, no mínimo, os seguintes elementos:

I - caracterização da situação ambiental da área a ser regularizada;

II - especificação dos sistemas de saneamento básico;

III - proposição de intervenções para o controle de riscos geotécnicos e de inundações;

IV - recuperação de áreas degradadas e daquelas não passíveis de regularização;

V - comprovação da melhoria das condições de sustentabilidade urbano-ambiental, considerados o uso adequado dos recursos hídricos e a proteção das unidades de conservação, quando for o caso;

VI - comprovação da melhoria da habitabilidade dos moradores propiciada pela regularização proposta; e

VII - garantia de acesso público às praias e aos corpos d'água, quando for o caso.

§ 3º A regularização fundiária de interesse social em áreas de preservação permanente poderá ser admitida pelos Estados, na forma estabelecida nos §§ 1º e 2º deste artigo, na hipótese de o Município não ser competente para o licenciamento ambiental correspondente, mantida a exigência de licenciamento urbanístico pelo Município. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 514, de 1/12/2010\) e com redação dada pela Lei nº 12.424, de 16/6/2011\)*](#)

Art. 55. Na regularização fundiária de interesse social, caberá ao poder público, diretamente ou por meio de seus concessionários ou permissionários de serviços públicos, a implantação do sistema viário e da infraestrutura básica, previstos no § 6º do art. 2º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, ainda que promovida pelos legitimados previstos nos incisos I e II do art. 50.

Parágrafo único. A realização de obras de implantação de infraestrutura básica e de equipamentos comunitários pelo poder público, bem como sua manutenção, pode ser realizada mesmo antes de concluída a regularização jurídica das situações dominiais dos imóveis.

.....

Seção III

Da Regularização Fundiária de Interesse Específico

.....

Art. 62. A autoridade licenciadora deverá definir, nas licenças urbanística e ambiental da regularização fundiária de interesse específico, as responsabilidades relativas à implantação:

I - do sistema viário;

II - da infraestrutura básica;

III - dos equipamentos comunitários definidos no projeto de regularização fundiária; e

IV - das medidas de mitigação e de compensação urbanística e ambiental eventualmente exigidas.

§ 1º A critério da autoridade licenciadora, as responsabilidades previstas no *caput* poderão ser compartilhadas com os beneficiários da regularização fundiária de interesse específico, com base na análise de, pelo menos, 2 (dois) aspectos:

I - os investimentos em infraestrutura e equipamentos comunitários já realizados pelos moradores; e

II - o poder aquisitivo da população a ser beneficiada.

§ 2º As medidas de mitigação e de compensação urbanística e ambiental exigidas na forma do inciso IV do *caput* deverão integrar termo de compromisso, firmado perante as autoridades responsáveis pela emissão das licenças urbanística e ambiental, ao qual se garantirá força de título executivo extrajudicial.

Art. 63. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

.....

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade

Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
 - II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
 - III - audiências e consultas públicas; e
 - IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.
-

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 6.761, DE 2013 **(Do Sr. Glauber Braga)**

Altera a Lei nº 12.597, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para obrigar o asfaltamento das ruas onde moram pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6207/2013.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013

(Do Sr. Glauber Braga)

Altera a Lei nº 12.597, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para obrigar o asfaltamento das ruas onde moram pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.597, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para obrigar o asfaltamento das ruas onde moram pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Art. 2º O art. 24, IV, da Lei nº 12.597, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.....
.....

IV – a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, cuja garantia abrange, entre outros elementos, a pavimentação asfáltica da rua de sua residência;

.....(NR)

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

CEC1AE1156
CEC1AE1156

JUSTIFICAÇÃO

Ao instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, a Lei nº 12.587, de 2012, introduziu a exigência de Plano de Mobilidade Urbana para todos os Municípios com mais de vinte mil habitantes e para os demais obrigados a elaborar o plano diretor.

Trata-se de instrumento de planejamento fundamental à formatação de cidades funcionais, com melhor qualidade de vida para os cidadãos, inclusive para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Considerando especificamente essas pessoas, propomos incluir entre os elementos a serem contemplados no Plano de Mobilidade Urbana, a pavimentação asfáltica das ruas onde elas residem.

Pretende-se com a medida apresentada promover a acessibilidade dos segmentos apontados, por meio de providência de fácil aplicabilidade e de relação custo-benefício positiva, que sem dúvida beneficiará os indivíduos assinalados em suas necessidades diárias de deslocamento.

Considerando o alcance social do projeto de lei, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2013.

GLAUBER BRAGA
Deputado Federal PSB/RJ

2013_24824

CEC1AE1156
CEC1AE1156

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE
MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento

da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....
.....

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 FOLETTTO

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 (cuja potência do motor não excede 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 FOLETTTO
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 FOLETTO

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 FOLETTO

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 FOLETTO

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.207/13, com emendas, e pela rejeição do PL nº 6761/13, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Foletto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alberto Filho, Sérgio Moraes e Roberto Britto - Vice-Presidentes; Eurico Júnior, Fábio Souto, Flaviano Melo, Helcio Silva, José Nunes, Paulo Foletto, Bruna Furlan, Heuler Cruvinel, José Chaves, Luciana Santos e Silvio Torres.

Sala da Comissão, em 21 de maio de 2014.

Deputado ALBERTO FILHO

Presidente em exercício

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO 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 21 de maio de 2014.

Deputado ALBERTO FILHO
Presidente em exercício

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO 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 21 de maio de 2014.

Deputado ALBERTO FILHO
Presidente em exercício

**EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO
URBANO AO 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 21 de maio de 2014.

Deputado ALBERTO FILHO
Presidente em exercício

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).

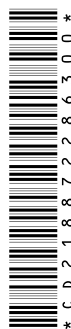
Quanto à Lei nº 6.766/1979, a proposta visa a duas modificações: exigir que as vias de circulação, elemento essencial da infraestrutura básica dos parcelamentos situados em Zonas Habitacionais de



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 atuações 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;

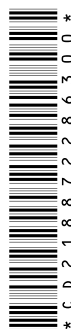
Art. 59 - altera a redação para deixar claro que apenas as bicicletas de propulsão humana podem transitar nos passeios, desde que autorizadas pela autoridade de trânsito;

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;

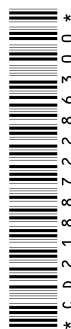
Art. 59-A - permite que as bicicletas sejam estacionadas nos passeios que tenham autorização e devida sinalização do órgão de trânsito responsável;

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 adequando para locomoção. Seria um inaceitável desperdício de recursos exigir a infraestrutura ciclovária 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



Apresentação: 05/04/2021 10:24 - CVT
PRL 4 CVT => PL 6207/2013

PRL n.4/0

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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.207, DE 2013

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.207/2013, com substitutivo, e pela rejeição do PL 6761/2013, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vanderlei Macris.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alê Silva, Alex Santana, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Felício Laterça, Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Mauro Lopes, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Bosco Costa, Delegado Marcelo Freitas, Elias Vaz, Jaqueline Cassol, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Milton Vieira, Neucimar Fraga, Ricardo Barros, Tereza Cristina, Tito e Victor Mendes.

Sala da Comissão, em 6 de julho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

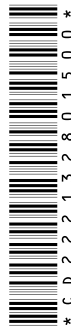
PROJETO DE LEI Nº 6.207, DE 2013

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 atuações 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,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Apresentação: 07/07/2022 12:06 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 6207/2013

SBT-A n.1

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;

.....





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

.....” (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;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

.....
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)

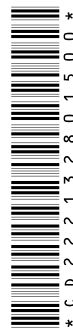
XXII – acréscimo de parágrafo único ao art. 72:

“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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 fecho 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)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Apresentação: 07/07/2022 12:06 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 6207/2013

SBT-A n.1

“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 cicloviário integrado e compatível com os respectivos planos diretores.” (NR)

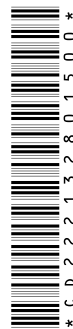
Art. 7º O art. 40 da Lei nº 10.257, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“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 cicloviário 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.



* C D 2 2 2 1 3 2 8 0 1 5 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Sala da Comissão, em 6 de julho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 07/07/2022 12:06 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 6207/2013

SBT-A n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222132801500>



FIM DO DOCUMENTO