



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.527, DE 2022 **(Do Sr. Márcio Macêdo)**

Institui o Estatuto do Pedestre.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO) E

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

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022.
(Do Sr. Márcio Macêdo)

Institui o Estatuto do
Pedestre.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei institui o Estatuto do Pedestre, destinado a regular os direitos assegurados aos pedestres em todo o Território Nacional.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2º Para fins de aplicação desta lei entende-se:

- a) por pedestre toda pessoa que, circulando a pé, utiliza os passeios públicos e calçadas dos logradouros, vias, travessas, vias de pedestres, vielas, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, praças e áreas públicas na área urbana e rural e nos acostamentos das estradas e vias na área rural dos municípios;
- b) por Mobilidade a Pé o tipo de Mobilidade Ativa, que utiliza a energia do próprio corpo humano como arcabouço à sua realização;
- c) entende-se como infraestrutura para a caminhada do pedestre os espaços que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e logradouros públicos, bem como aquela que permite a conexão delas munidas de facilidade e segurança na realização das travessias de ruas da cidade;

§ 1º Os direitos e deveres estabelecidos nesta lei estendem-se à pessoa que transita em cadeira de rodas, motorizada ou não, à que conduz e utiliza carrinho de bebê, carrinhos para transporte de pacotes, ao ciclista desmontado que esteja conduzindo a pé sua bicicleta e ao trabalhador de coleta de resíduos, varrição e atividades nas vias e logradouros públicos.

§ 2º Para a garantia dos direitos assinalados nesta lei será considerada obrigação do Poder Público a comprovação e verificação do atendimento nas obras, reformas e projetos por ele desenvolvidos ou autorizados, da legislação pertinente à proteção e garantia dos direitos dos pedestres, notadamente a Lei nº [9.503](#), de 23 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº [12.587](#), de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e Lei nº [13.146](#), de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência, bem como das Normas Técnicas e manuais de procedimentos delas derivados.



Art. 3º Todos os pedestres têm o direito à qualidade da paisagem visual, ao meio ambiente seguro e saudável, ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas faixas de travessia sinalizadas das vias, nos passeios públicos, calçadas, praças e áreas públicas, sem obstáculos de qualquer natureza, assegurando-lhes segurança, mobilidade, acessibilidade e conforto, com a proteção em especial de crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as da terceira idade.

CAPÍTULO II

DO FINANCIAMENTO

Art. 4º São fontes de recursos a serem aplicados no desenvolvimento das ações visando concretizar as diretrizes e objetivos previstos nesta lei:

I - dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;

II - repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou dos Estados e Municípios;

III - empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;

IV - contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;

V - contribuições ou doações de entidades internacionais;

VI - acordos, contratos, consórcios e convênios;

VII - recursos provenientes de fundos de desenvolvimento urbano;

VIII - multas, correção monetária e juros recebidos em decorrência da aplicação desta lei;

IX - recursos provenientes de compensações ambientais de qualquer natureza, compensações de impacto de vizinhança e de polos Geradores de tráfego;

XI - outras receitas eventuais.

§ 1º Os recursos previstos neste artigo deverão ser aplicados em ações que garantam o atendimento dos objetivos e direitos assegurados por esta Lei.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE MOBILIDADE A PÉ

Art. 5º Caberá ao Poder Público elaborar um Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé reunindo dados estatísticos sobre circulação,



fluxos, acidentes, atropelamentos, quedas e outros dados necessários à formulação e avaliação das políticas de mobilidade.

§ 1º Os dados coletados e tabulados incorporados ao Sistema de Informações sobre a Mobilidade a Pé deverão ser disponibilizados ao público, inclusive através da rede mundial de computadores, com atualização periódica.

§ 2º Os projetos financiados com os recursos previstos nesta lei deverão estabelecer metas para avaliação visando melhorar os indicadores na área afetada com base nos dados coletados pelo sistema de informações mencionado no "caput".

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO PARA O PEDESTRE

ART. 6º Cabe ao Poder Público estabelecer uma rede de sinalização para o fluxo e a rede de mobilidade a pé na cidade.

Art. 7º A infraestrutura da sinalização deverá estar em acordo com o disposto no art. 2º desta lei, além de respeitar as necessidades, proporções e ergonomia dos pedestres.

CAPÍTULO V

DOS OBJETIVOS

Art. 8º O Estatuto do Pedestre tem os seguintes objetivos:

I - o desenvolvimento de ações voltadas à melhoria da infraestrutura que dá suporte à mobilidade a pé garantindo sua abordagem como uma rede à semelhança das demais redes de transporte e a elas articulada;

II - a criação de uma cultura favorável à mobilidade a pé, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

III - melhoria das condições de mobilidade a pé da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

IV - aumento da participação do transporte não motorizado e a pé na divisão modal;

V - melhoria das condições de calçadas e travessias no âmbito da cidade de São Paulo;

VI - redução de quedas e atropelamentos relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

VII - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte e a rede de mobilidade a pé, baseado nas condições das pessoas usuárias do sistema;



VIII - homogeneização e melhoria das condições de microacessibilidade nas diferentes regiões dos municípios;

IX - melhoria das condições de segurança pública através da maior ocupação dos espaços públicos que dão suporte à mobilidade a pé;

X - o desestímulo ao uso de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar;

XI - a melhoria dos sistemas de transporte público coletivo através da redução de sua utilização nas viagens de extensão curta (até 2 Km);

XII - a melhoria das condições de saúde da população pela prática da atividade física da caminhada;

XIII - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas;

XIV - o incentivo ao uso da mobilidade a pé para os deslocamentos cotidianos ao trabalho e escola.

CAPÍTULO VI

DOS DIREITOS DO PEDESTRE

Art. 9º São assegurados ao pedestre, dentre outros, os seguintes direitos:

I - preservação da vida, integridade física e mental do cidadão que exerce seu direito constitucional de ir e vir;

II - elaboração de relatório detalhado emitido pela autoridade que acompanhou a ocorrência, complementado com dados médicos por pessoa da área da saúde, indicando as causas do óbito, se houver, e, no caso de alta, a gravidade da ocorrência e possíveis sequelas advindas do acidente, devendo neste caso, obrigatoriamente, ser a vítima acompanhada ou monitorada pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias após o incidente ou acidente;

III - manutenção de passeios e calçadas limpas, bem conservadas, com piso antiderrapante, inclinação e largura, previstas nas normas técnicas e leis específicas, adequadas à circulação e mobilidade;

IV - existência de abrigos ou cobertura simples contra intempéries nas paradas de ônibus, com ou sem canteiro central, com tamanho adequado ao volume do público usuário;

V - existência de faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas sinalizadas horizontal e verticalmente conforme as normas do CONTRAN e corretamente iluminadas, conforme norma NBR 5101 ou aquela que venha a substituí-la;



VI - reexecução imediata das faixas de pedestre e da sinalização horizontal sempre que houver recapeamento asfáltico das vias e logradouros, devendo o custo desta reexecução da sinalização integrar o contrato da obra;

VII - sinais de trânsito luminosos de tecnologia inteligente, em ótimo estado de conservação e manutenção, dotados de temporizadores numéricos decrescentes, destinados e direcionados aos pedestres com a finalidade de alertá-los sobre o tempo restante de travessia e dispondo de alerta sonoro quando necessário ou recomendável atendendo às normas do CONTRAN, nos locais onde a demanda de pedestre justificar tal equipamento;

VIII - garantia de tempo suficiente para travessia segura nas vias com sinal de trânsito, adequado a cada local, horário e ao fluxo e ritmo de mobilidade do público usuário constituído por crianças, escolares, idosos, cadeirantes, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, além de sinalização objetiva e adequada às necessidades do pedestre quando a travessia de via com ilha central necessitar, por motivos técnicos, ser feita em etapas;

IX - ser alertado sempre que ocorrer movimentação de veículos cruzando o passeio público e a calçada, mediante sinaleiras luminosas e sonoras de acionamento automático, e ter alerta dado ao motorista sobre a movimentação de pedestres no mesmo passeio, instaladas junto aos acessos de veículos dos imóveis públicos ou privados, atentando-se ao fato de que a prioridade de passagem é sempre do pedestre como determina o art. 36 da Lei nº [9.503](#), de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

X - travessias respeitando sua lógica e restrições sempre que possível em nível e pela infraestrutura viária, reservando as travessias em desnível, especialmente passarelas, às situações nas quais a topografia, a presença de rios ou a necessidade de atravessar vias expressas ou rodovias assim o exigir por questões técnicas;

XI - programas de educação de trânsito para crianças, adolescentes, idosos e seus responsáveis legais;

XII - participar da formulação de programas de educação de trânsito voltados aos motoristas sobre segurança no trânsito voltada para a priorização do pedestre;

XIII - ruas exclusivas para o uso de pedestres inseridas no espaço urbano, valorizando a fruição da paisagem, o turismo, o comércio, a prestação de serviços, o lazer e a recreação, devendo ser adotada logística própria e específica para o abastecimento de produtos e serviços, coleta de resíduos e circulação eventual de veículos de emergência;



XIV - ciclovias implantadas com sistema de sinalização horizontal, vertical e semaforico, corretamente iluminadas e sinalizadas com a utilização de materiais refletivos como elemento para visualização noturna e garantindo a preferência e a segurança do pedestre nos locais de travessia;

XV - segurança urbana nas vias, logradouros, praças, passeios públicos e calçadas;

XVI - adoção de equipamento e mobiliário urbano de bom projeto, execução e instalação, bem como a instalação de lixeiras em cada face de quadra, preferencialmente próximas das esquinas, assegurada a mobilidade e a acessibilidade de todos os pedestres;

XVII - instalação de banheiros públicos que atendam também a acessibilidade com condições adequadas de limpeza e higiene, assim como bebedouros públicos em locais de maior fluxo de pedestres, assegurada a mobilidade e a acessibilidade na instalação destes equipamentos;

XVIII - utilização exclusiva de espécies vegetais adequadas, sadias e seguras na arborização e decoração dos passeios públicos e jardins contíguos à circulação dos pedestres, com cuidados especiais nas áreas próximas às travessias, de forma a evitar situações onde haja o comprometimento da intervisibilidade entre pedestres e condutores, evitando-se eventuais ferimentos e acidentes mediante a retirada imediata dos exemplares e de todas as espécies relacionadas pelo órgão ambiental competente que terá atuação preventiva e sempre que acionado;

XIX - fruição de vias e logradouros devidamente sinalizados de acordo com as normas do CONTRAN, em especial com a instalação de regulamentação de velocidades mais baixas em áreas de maior fluxo de pedestres;

XXI - requerer à Prefeitura, através de pedido individual ou coletivo, a solução de quaisquer problemas relacionados ao desatendimento dos direitos relacionados nos arts. 3º e 9º e seus incisos I a XX e das ocorrências previstas nos arts. 12 ao 17.

Parágrafo único. É assegurado ao pedestre prioridade sobre todos os demais meios de transporte conforme determinam o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Federal de Mobilidade Urbana. Da mesma forma é assegurado tratamento de acessibilidade em toda a rede da Mobilidade a Pé, conforme determina a Lei Brasileira da Inclusão.

CAPÍTULO VII

DOS DEVERES DO PEDESTRE

Art. 10. São deveres do pedestre:



I - cumprir e zelar pelo cumprimento do presente estatuto, comunicando de forma anônima ou não ao Poder Público as infrações e os descumprimentos da presente lei;

II - cumprir e respeitar a sinalização de trânsito, zelar por sua conservação, utilizar as faixas de pedestres, passarelas e passagens;

III - atravessar de forma segura e objetiva;

IV - ajudar quaisquer crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção durante a sua travessia das vias;

V - caminhar pelo acostamento nas vias sem passeio ou calçada.

CAPÍTULO VIII

DA ILUMINAÇÃO DAS VIAS

Art. 11. O Poder Público priorizará o sistema de iluminação pública das vias e logradouros de acordo com a norma NBR 5101 ou de outra norma que venha a substituí-la, para proporcionar luminosidade suficiente e adequada conforme item 6.1.2.2, mediante instalação e suplementação pontual de luminárias, quando necessário:

I - nas passarelas, nos passeios públicos e calçadas em geral, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos ao nível do piso da faixa de circulação no ponto de menor luminosidade;

II - nas esquinas das vias públicas locais, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura, com pelo menos 15 (quinze) lux, medidos no nível do piso no eixo das vias;

III - nas esquinas das vias públicas coletoras, dotadas ou não de faixas de pedestre para travessia segura com pelo menos 20 (vinte) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

IV - nas faixas de pedestre para travessia segura das vias públicas estruturais, quando houver tal travessia, com pelo menos 32 (trinta e dois) lux, medidos no nível do piso no ponto de menor luminosidade;

V - nas demais vias públicas, segundo classificação da norma NBR 5101, com pelo menos 10 (dez) lux, medidos no eixo da via ao nível do piso.

CAPÍTULO IX

DAS DIRETRIZES RELATIVAS A OBRAS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

Art. 12. A partir dos dados disponibilizados pelo Sistema de Informações sobre Mobilidade a Pé, relativos ao volume e fluxo de pedestres, serão estabelecidas áreas e vias prioritárias para serem adequadas às condições adequadas de conforto e segurança para os pedestres.



Art. 13. Os tempos semaforicos deverão ser configurados para levarem em conta a demanda e o fluxo de pedestres para cada área, notadamente as de maior fluxo, visando garantir os direitos previstos nesta lei.

Art. 14. Em novas obras, reformas e projetos viários ou de urbanização, o Poder Público deverá garantir o desenho ou redesenho das vias de forma a assegurar a prioridade e a maior segurança aos pedestres.

Parágrafo único. Caberá ao Poder Público a readequação progressiva das demais vias quanto ao desenho para garantir os objetivos do "caput".

Art. 15. Caberá aos órgãos gestores e operadores de serviços públicos de transporte público compatibilizarem a rede viária e o desenho da rede da Mobilidade a Pé do entorno, em um raio mínimo de 300m, com atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

Parágrafo único. Os órgãos gestores e operadores deverão também planejar os acessos aos equipamentos de transporte público levando em conta o atendimento aos fluxos a pé relacionados à utilização e operação do equipamento.

CAPÍTULO X

DAS OBRIGAÇÕES DAS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Art. 16. As concessionárias, permissionárias e autorizadas de serviços públicos que possuam postes, equipamentos ou mobiliário urbano instalados nas calçadas, praças e passeios públicos em desacordo com o disposto no art. 3º desta lei deverão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta lei, proceder a sua adaptação ou retirada.

§ 1º As concessionárias, permissionárias e autorizadas que não se adaptarem às disposições desta lei serão comunicadas pelo Poder Público para que promovam as modificações necessárias ou retirem seus equipamentos, ficando, em caso de descumprimento, sujeitas às seguintes penalidades até o cumprimento das determinações municipais:

I - advertência por escrito sobre cada local e situação a corrigir;

II - multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por dia, por face de quadra, até cessação da irregularidade.

§ 2º A multa de que trata este artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

CAPÍTULO XI



DA PARTICIPAÇÃO POPULAR NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

PARA O PEDESTRE

Art. 17. O Poder Público adotará instrumentos de participação popular e interação com os órgãos competentes para elaboração de políticas públicas atinentes ao pedestre, bem como para fiscalização e cumprimento das disposições do presente Estatuto.

CAPÍTULO XII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 18. Os imóveis públicos e privados com vagas de estacionamento nos recuos de frente e acesso por guias rebaixadas e os postos de venda de combustível deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei, demarcar o limite físico entre seus alinhamentos e o logradouro, identificando claramente o passeio público, com destaque para sinalização e diferenciação do piso nos termos da legislação.

Parágrafo único. O não cumprimento dos preceitos deste artigo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta lei acarretará ao infrator multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), aplicada mensalmente enquanto perdurar a infração.

Art. 19. É vedado o trânsito de ciclomotor, triciclo motorizado, motocicleta e outros equipamentos motorizados destinados à entrega e venda de produtos nas áreas destinadas à circulação exclusiva de pedestres. Cabe aos demais veículos de tração humana como bicicletas e triciclos de carga trafegarem nesta área com velocidade reduzida e concedendo prioridade total aos pedestres.

§ 1º Os proprietários dos equipamentos com circulação proibida citados no "caput" deste artigo que forem flagrados nas áreas destinadas à circulação ou passagem de pedestres serão considerados em conduta antissocial e imediatamente multados, sendo que, na reincidência, seus equipamentos serão apreendidos, sem prejuízo das demais sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º A multa de que trata o parágrafo anterior deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

§ 3º Caso as áreas de circulação exclusiva de pedestres sejam dotadas de ciclovias ou ciclofaixas, as mesmas deverão ser adequadamente sinalizadas e garantirem a prioridade do pedestre.



Art. 20. É obrigação do Poder Público observar o cumprimento dos direitos do pedestre relacionados no art. 3º e seus incisos, e das ocorrências previstas nos arts. 8º ao 15, mobilizando recursos técnicos e orçamentários, bem como fazer cumprir os preceitos dos demais artigos, estruturando-se adequadamente.

Art. 21. Fica proibido o estacionamento de quaisquer veículos, motorizados ou não, sobre os passeios públicos, calçadas e faixas de pedestres.

Art. 22. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 23. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto das Cidades, estabelecido pela Lei nº 10.257, de 2001, representou um grande avanço para o planejamento urbano em no País e, após mais de 20 anos, precisamos avançar em algumas questões.

Um destas importantes questões que estão a merecer nossa atenção é a questão de como nossas cidades tem tratado nossos pedestres, num momento em que nossa população idosa aumenta significativamente em função do aumento da expectativa de vida.

Cidades como Belo Horizonte e São Paulo já criaram seu Estatuto do Pedestre, outras como Rio de Janeiro e Curitiba tem projetos de Lei tramitando em suas câmaras de vereadores, só para citar algumas iniciativas implementadas em importantes centros urbanos de nosso País.

Neste mesmo ano de 2020 fui candidato à Prefeito de Aracajú e meu Plano de Governo, que foi construído com a ampla participação da sociedade, previa a criação do Estatuto do Pedestre nos moldes do Projeto de Lei que ora apresento, com políticas públicas para a melhoria das calçadas e das áreas de travessia, bem como a manutenção das vias e a educação para o trânsito.

O exemplo da cidade São Paulo é o texto base que utilizamos para a elaboração da presente proposta, já que a Lei paulistana foi aprovada ainda em 2017 e regulamentada em 2020, por Decreto do então Prefeito Bruno Covas.

É nosso entendimento que a cidade precisa ser projetada (e transformada) de tal forma que predomine os interesses coletivos e as necessidades das pessoas, especialmente daquelas que estão excluídas de serviços básicos como o transporte coletivo ou da propriedade de veículos, invertendo-se a lógica do poder econômico, cujas desigualdades dele decorrentes se reproduzem na perversa segregação socioespacial.

Além disso, ao estimular as caminhadas e facilitar a mobilidade urbana do pedestre estaremos contribuindo para um modo de vida mais



saudável, melhorando as condições cardiovasculares das pessoas e reduzindo as emissões de gases poluentes resultantes do uso mais intensivo dos veículos.

Em face do exposto, solicito aos colegas o necessário apoio à matéria que ora trago para apreciação.

Sala das Sessões, 27 de setembro de 2022.

MÁRCIO MACÊDO
Deputado Federal
PT/SE



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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

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.

.....

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. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....

.....

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

LIVRO I PARTE GERAL

TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Parágrafo único. Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

§ 1º A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará:

- I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;
- II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;
- III - a limitação no desempenho de atividades; e
- IV - a restrição de participação.

§ 2º O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência.

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

FIM DO DOCUMENTO