



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 1.155, DE 2015** **(Do Sr. Glauber Braga)**

Cria o Estatuto Nacional do Ciclista, o Conselho Nacional do Ciclista - CONACICLO, o Fundo Nacional de Incentivo ao Ciclista - FUNACICLO, altera a Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), estabelece dispositivos de incentivo ao uso de ciclos como meio de transporte, regulamenta a atividade profissional de ciclotaxista e cicloboy e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

CULTURA;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (Mérito e art. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (Mérito e art. 54 RICD).

EM RAZÃO DA DISTRIBUIÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA APRECIAR A MATÉRIA, CONFORME ART. 34, II DO REGIMENTO.

APRECIÇÃO:

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

(*) Atualizado em 17/4/23 em virtude de novo despacho e apensados (28).

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 3955/15, 4718/16, 4785/16, 5009/16, 6015/16, 6032/16, 6108/16, 6805/17, 6876/17, 10192/18, 10595/18, 10596/18, 1919/19, 2296/19, 2781/19, 3087/19, 3242/19, 3274/19, 3483/19, 3722/19, 4134/19, 4604/19, 4607/19, 4877/19, 5341/19, 144/20, 1681/21 e 3500/21.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Disposições Preliminares

Art. 1º - Fica instituído o ESTATUTO NACIONAL DO CICLISTA, destinado a regular, fomentar, incentivar e conceder infraestrutura necessária para a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no território nacional.

Art. 2º - Fica designado o dia 19 de agosto como DIA NACIONAL DO CICLISTA.

Capítulo II

Do Conselho Nacional do Ciclista

Art. 3º - Fica criado o Conselho Nacional do Ciclista – CONACICLO.

§1º - O CONACICLO integra o conjunto de atribuições da Presidência da República.

§2º - O CONACICLO integra o Sistema Nacional de Trânsito.

§3º - O Presidente da República pode delegar a órgãos executivos de sua escolha o suporte técnico, administrativo e financeiro necessário ao funcionamento do CONACICLO.

§4º - O CONACICLO poderá ter em sua composição Câmaras Temáticas, compostas por especialistas governamentais e da sociedade civil, para a implementação de suas políticas.

Art. 4º - Compete ao CONACICLO:

I - elaborar, juntamente com o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, as normas gerais da política nacional do uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no território nacional;

II - zelar pela aplicação das normas gerais da política nacional para o uso de ciclos, bicicletas e similares;

III - elaborar políticas públicas de incentivo ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no país;

IV - fomentar a criação de conselhos estaduais e municipais de ciclistas, e dar apoio aos que já existirem;

V - auxiliar, como órgão consultivo, o DENATRAN na aplicação dos recursos provenientes do Fundo Nacional do Ciclista – FUNACICLO;

VI - definir os parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos de fabricação estrangeira que terá parte dos recursos provenientes de sua alíquota de importação para custeio do Fundo Nacional do Ciclista – FUNACICLO;

VII - avaliar as políticas públicas de incentivo do uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nos Estados, Municípios e no Distrito Federal;

VIII - promover e apoiar campanhas educativas sobre o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte, bem como a sua boa convivência com os demais veículos e pedestres;

IX - definir os critérios para a concessão de incentivos fiscais para ciclos, bicicletas e similares, bem

como demais produtos correlatos para a o uso destes veículos como meio de transporte;

X - regulamentar a obrigatoriedade de dispor de estrutura bicicletária para órgãos públicos, instituições privadas, estabelecimentos comerciais abertos ao público e instituições de ensino;

XI - regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas dos passageiros nas composições ferroviárias e metroviárias metropolitanas, bem como nas embarcações para transporte hidroviário metropolitano;

XII - regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas dos passageiros das empresas de transporte aeroviário, ferroviário, rodoviário e hidroviário, sediadas no país, que realizam transportes não-urbanos dentro do território nacional;

XIII - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico, para ser inserido no currículo escolar das instituições de ensino fundamental e médio do país, sobre o trânsito de ciclos, bicicletas em vias públicas, bem como a sua convivência com os demais veículos e pedestres em via pública;

XIV - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o treinamento específico de motorista das empresas de transporte público rodoviário urbano, intermunicipal e interestadual, sobre o trânsito de ciclos, bicicletas e similares em vias públicas no país, bem como a sua convivência com estes veículos;

XV - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para a cartilha educativa sobre o trânsito de ciclos, bicicletas e similares que deverá ser disponibilizada obrigatoriamente aos consumidores destes veículos, por seus fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores;

XVI - regulamentar e definir normas e critérios para as ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, bem como suas respectivas sinalizações;

XVII - regulamentar e definir critérios para o cumprimento da obrigatoriedade do percentual de vias cicláveis e bicicletários públicos nos municípios com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

XVIII - regulamentar, definir critérios, acompanhar e aprovar para o cumprimento da obrigatoriedade de sistemas de compartilhamento de bicicletas nos municípios com população superior a 500.000 (quinhentos mil) habitantes;

XIX - regulamentar sobre as obrigatoriedades de itens de segurança, acessórios, identificações e indicações educativas nas bicicletas públicas compartilhadas, de aluguel e de transporte de mercadorias e passageiros;

XX - criar políticas de fomento ao cicloturismo e às atividades turísticas que utilizam ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte.

XXI - definir os critérios e formas para a criação do Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos, agindo também para dar o suporte técnico necessário em sua implementação e gestão

Art. 5º - O CONACICLO será integrado por representantes do Poder Executivo da União e da sociedade civil organizada, através de entidades não-governamentais de âmbito nacional de reconhecida atuação na promoção, no incentivo e na conscientização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte

§1º - É assegurada a participação no CONACICLO, como representantes do Poder Executivo da União, dos órgãos executores na área de transporte, meio ambiente, desenvolvimento sustentável, saúde, esporte e mobilidade urbana.

§2º - Na ausência do titular, a representação no CONACICLO poderá ser realizada por um suplente.

Art. 6º - As funções dos membros do CONACICLO não são remuneradas e seu exercício é considerado serviço público relevante.

Art. 7º - Os representantes do CONACICLO deverão elaborar o seu regimento interno, com aprovação mínima de 2/3 de seus membros, nele definindo a forma de indicação de seu presidente.

Art. 8º - O Presidente da República irá nomear e destituir o Presidente do CONACICLO dentre os seus respectivos membros.

Art. 9º - A criação do CONACICLO dar-se-á no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de publicação deste estatuto.

Art. 10 - O CONACICLO aprovará seu regimento interno no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua instalação.

Capítulo III

Do Fundo Nacional do Ciclista

Art.11 - O Fundo Nacional do Ciclista - FUNACICLO, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas ao incentivo da utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte, bem como as relativas à operacionalização da segurança e educação para o trânsito de ciclos no território nacional.

Art. 12 - A gestão do FUNACICLO compete ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;

Parágrafo Único: O CONACICLO será o órgão consultivo do DENATRAN para a aplicação dos recursos provenientes deste fundo.

Art. 13 - Constituem recursos do FUNACICLO:

I - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação de ciclos e seus itens, equipamentos e acessórios, quando de fabricação estrangeira;

II - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens de segurança obrigatórios em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira, de acordo com a lei 9507/07 (Código de Trânsito Brasileiro);

III - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens e equipamentos de segurança para o ciclista, quando de fabricação estrangeira;

IV - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação de ferramentas, maquinários e insumos específicos e exclusivos para a fabricação, adaptação, conserto e manutenção de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

V - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos bicicletários e demais estruturas específicas e exclusivas para guarda e estacionamento de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

VI - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos equipamentos para transporte de ciclos, bicicletas e similares em veículos automotores, quando de fabricação estrangeira;

VII- o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens de vestuário específicos e exclusivos, para o uso em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

VI – as dotações específicas consignadas na Lei do Orçamento ou em créditos adicionais;

VII – as doações ou patrocínio de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;

VIII - o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I a V deste artigo;

IX - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;

X - a reversão de saldos não aplicados;

XI - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei;

Art. 14 - Caberá ao Conselho Nacional do Ciclista – CONACICLO a definição dos parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos que estarão sob efeito do inciso I, II, III, IV e V deste artigo.

Capítulo IV

Dos Incentivos Fiscais e Tributários

Art.15 - Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializado – IPI:

I - os ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional;

II - os componentes, as peças, os acessórios e demais itens contidos nos ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional;

III - os itens de segurança obrigatórios em ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional, de acordo com a lei 9507/07 (Código de Trânsito Brasileiro);

IV - os itens e equipamentos de segurança para o ciclista de fabricação nacional;

V - as ferramentas, maquinários e insumos específicos e exclusivos para a fabricação, adaptação, conserto e manutenção de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

VI - os bicicletários e demais estruturas específicas e exclusivas para guarda e estacionamento de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

VII - os equipamentos para transporte de ciclos, bicicletas e similares em veículos automotores, quando de fabricação nacional;

VIII - os itens de vestuário específicos e exclusivos, para o uso em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

Parágrafo Único – Caberá ao Conselho Nacional de Ciclista – CONACICLO a definição dos parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos que estão sob efeito deste artigo.

Capítulo V

Das estruturas bicicletárias institucionais e do transporte de ciclos, bicicletas e similares.

Art. 16 – Os órgãos públicos da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade do órgão público a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus servidores enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de servidores lotados no órgão público.

§3º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 17 - As instituições privadas que possuem mais de 100 (cem) funcionários lotados numa mesma unidade deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade da instituição privada a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus funcionários enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de funcionários lotados na instituição.

§3º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 18 - As instituições de ensino públicas e privadas que possuem mais de 500 (quinhentos) alunos matriculados ou mais de 100 (cem) funcionários na mesma unidade, deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus alunos e funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade da instituição de ensino a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus alunos e funcionários enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de funcionários lotados e alunos matriculados na instituição.

§3º - Em caso de instituições de ensino localizadas em centros comerciais, a responsabilidade sobre a implementação de estacionamento e a guarda segura de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários será solidária com estes estabelecimentos, sendo assegurada a sua gratuidade.

§4º - As instituições de ensino de línguas, de artes, de esportes, de preparação para admissões, de qualificação profissional, de pós-graduação e demais cursos livres igualam-se, para efeitos deste artigo, às instituições dispostas em seu caput

§5º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 19 – Os estabelecimentos comerciais abertos ao público, os centros comerciais com um conjunto destes estabelecimentos e os edifícios comerciais que possuem estacionamento próprio e/ou terceirizados para veículos automotores, deverão dispor de vagas seguras de estacionamento destinadas a ciclos, bicicletas e similares para seus consumidores.

§1º - Será de inteira responsabilidade dos estabelecimentos mencionados no caput deste artigo a segurança dos ciclos, bicicletas e similares estacionadas por seus consumidores.

§2º - Em estabelecimentos comerciais, centros comerciais e edifícios comerciais onde há cobrança de estacionamento para veículos automotores, poder-se-á cobrar uma tarifa de estacionamento para ciclos, bicicletas e similares, nunca superior a 20% (vinte por cento) da tarifa cobrada para veículos automotores.

§3º - O disposto no §2º também se aplica a estabelecimentos públicos, públicos concessionados e privados cuja atividade fim seja a exploração de estacionamento.

§4º - O número de vagas disponíveis para ciclos, bicicletas e similares não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) do número de vagas disponíveis para veículos automotores.

§5º - Será assegurada a gratuidade de estacionamento de ciclos, bicicletas e similares para os funcionários dos estabelecimentos definidos no caput deste artigo, bem como dos funcionários das unidades contidas em centros comerciais, mesmo quando estes estiverem enquadrados no que dispõe o §2º deste artigo.

§6º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 20 – Os portos, aeroportos, terminais ferroviários e terminais rodoviários, concessionados à iniciativa privada ou não, que disponham de estacionamento próprio, estarão sujeitas as mesmas normas dispostas no artigo 19 deste estatuto.

Art. 21 – As composições ferroviárias e metroviárias metropolitanas, bem como as embarcações para transporte hidroviário metropolitano, deverão transportar gratuitamente as bicicletas de seus passageiros.

§1º - o embarque de bicicletas poderá ser vetado das 6 (seis) horas às 11 (onze) horas, bem como das 15 (quinze) horas às 21 (vinte e uma) horas dos dias úteis.

§2º - cada passageiro somente poderá embarcar com 1 (uma) bicicleta.

§3º - o embarque de bicicletas em trens e metrô deverá ser direcionado para um único vagão da composição de escolha do operador do sistema de transporte.

§4º - o embarque de bicicletas em embarcações deverá ser direcionado para uma área específica de escolha do operador do sistema de transporte.

§5º - o passageiro será o responsável pelo transporte de sua bicicleta na estação ou terminal, devendo conduzi-la desmontado.

§6º - as estações e terminais deverão ter estrutura necessária para garantir a acessibilidade ao passageiro com bicicleta, de acordo com a regulamentação do CONACICLO.

Art. 22 - As empresas de transporte aeroviário, ferroviário, rodoviário e hidroviário, sediadas no país, que realizam transportes não-urbanos dentro do território nacional, são obrigadas a transportar

gratuitamente os ciclos, bicicletas e similares de seus passageiros, desde que o meio utilizado como transporte tenha condições físicas de transportá-los.

Parágrafo Único – Será de responsabilidade do CONACICLO regulamentar este transporte.

Capítulo VI

Da Educação para o Trânsito

Art. 23 – As instituições de ensino fundamental e médio, públicas e privadas, deverão inserir em seu conteúdo pedagógico temas concernentes à educação para o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como os direitos e deveres dos ciclistas, em seu programa pedagógico.

§1º – Será de responsabilidade do CONACICLO, em conjunto o CONATRAN, formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o cumprimento do disposto no caput deste artigo.

§2º - As eventuais despesas decorrentes do cumprimento do caput deste artigo ficarão a cargo da própria instituição de ensino.

Art. 24 – As empresas de transporte público rodoviário urbano, intermunicipal e interestadual, em todo o território nacional, ficam obrigadas a realizar treinamento específico para seus motoristas para a convivência harmoniosa com ciclos, bicicletas e similares na via pública.

§1º – Será de responsabilidade do CONACICLO, em conjunto com o CONATRAN, formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o cumprimento do disposto no caput deste artigo.

§2º - As eventuais despesas decorrentes do cumprimento do caput deste artigo ficarão a cargo da própria empresa de transporte público.

Capítulo VII

Das obrigações dos fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores

Art. 25 - Os fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares são responsáveis, solidariamente, por fornecer junto com o produto:

I- os itens de segurança obrigatórios, de acordo com §3º do artigo 105 da lei 9507/97(Código de Trânsito Brasileiro).

II- uma cartilha educativa sobre a utilização da bicicleta, ciclos e similares nos espaços públicos em língua portuguesa.

III- uma publicação com os artigos concernentes ao trânsito de ciclos, bicicletas e similares na lei 9507/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Parágrafo Único – O conteúdo pedagógico do inciso II deste artigo será formulado e regulamentado pelo CONACICLO.

Capítulo VIII

Das obrigações do Poder Público

Art. 26 - Cabe a União:

I - elaborar um plano nacional de políticas públicas que incentive o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

II - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

III - promover treinamento específico para os servidores públicos da União e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

IV - auxiliar os estados, os municípios e o Distrito Federal na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento do CONACICLO;

VI - estabelecer dotações específicas na Lei de Orçamento para o FUNACICLO;

VII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

VIII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

IX - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e bicicletários públicos nos grandes centros urbanos do país;

X - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de sistemas de bicicletas compartilhadas nos grandes centros urbanos do país;

XI - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de um sistema público urbano de transportes intermodal, incluindo os ciclos, bicicletas e similares como instrumento importante para a mobilidade urbana;

XII - fomentar o exercício das atividades profissionais em transporte de mercadorias e passageiros através de ciclos, bicicletas e similares, como forma de auxiliar na mobilidade urbana das grandes cidades;

XIII - fomentar o cicloturismo no território nacional, bem como a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nas atividades turísticas;

XIV - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição;

XV - implementar e gerir o Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Ciclos.

Art. 27 – Cabe ao Poder Público dos Estados e do Distrito Federal:

I - elaborar um plano estadual de mobilidade urbana que contemple o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte efetivo e harmonioso com os demais veículos e pedestres;

II- elaborar um plano de mobilidade rural que contemple e incentive o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nestas regiões, bem como suas interligações com as zonas urbanas;

III - auxiliar os municípios na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

IV - criar instrumentos de incentivo fiscal para instituições privadas e estabelecimentos comerciais que tenham como atividade fim a fabricação, a distribuição, o comércio e a prestação de serviço concernentes ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

VI - promover treinamento específico para os servidores públicos dos Estados e do Distrito Federal, e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VII - fiscalizar, junto às empresas de transporte rodoviário público intermunicipal ou distrital, o treinamento específico para seus motoristas, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VIII - auxiliar os municípios na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

IX - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento do conselhos estaduais ou distrital do ciclista;

X - estabelecer dotações específicas na Lei de Orçamento para os conselhos estaduais ou distrital do ciclista;

XI - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

XIII - implementar bicicletários em seus terminais e estações ferroviárias, metroviárias, rodoviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XIV - possibilitar o embarque de bicicletas nas suas composições ferroviárias, metroviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XV - implementar estrutura cicloviária nos principais eixos intermunicipais da cidade, em especial em áreas metropolitanas e de grande fluxo de pessoas, para o uso seguro de ciclos, bicicletas e similares

como meio de transporte;

XVI - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e bicicletários públicos nos grandes centros urbanos do país;

XVII - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de sistemas de bicicletas compartilhadas nos grandes centros urbanos do país;

XVIII - adotar as medidas necessárias para a intermodalidade no transporte público intermunicipal, possibilitando a integração do uso de ciclos, bicicletas e similares com outros meios de transporte;

XIX - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de um sistema público urbano de transportes intermodal, incluindo os ciclos, bicicletas e similares como instrumento importante para a mobilidade urbana;

XX - fomentar o exercício das atividades profissionais em transporte de mercadorias e passageiros através de ciclos, bicicletas e similares nos municípios, como forma de auxiliar na mobilidade urbana das grandes cidades;

XXI - fomentar o cicloturismo em seu território, bem como a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nas atividades turísticas;

XXIII - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição.

XXIV - elaborar dados estatísticos específicos para o roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares;

XXV - tipificar separadamente os casos de roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares dos demais casos em seus registros e boletins de ocorrência nas áreas de sua jurisdição;

XXVI - encaminhar os registros de roubos e furtos de ciclos, bicicletas e similares de sua jurisdição para o Cadastro Nacional de Roubo e Furtos de Ciclos.

Parágrafo Único - Não se aplicam ao Distrito Federal o disposto nos incisos III, VIII, XVI, XVII, XVIII e XIX.

Art. 28 - Cabe aos Municípios:

I - elaborar um plano municipal de mobilidade urbana que contemple o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte efetivo e harmonioso com os demais veículos e pedestres;

II - elaborar um plano de mobilidade rural que contemple e incentive o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nestas regiões, bem como suas interligações com as zonas urbanas;

III - promover a inclusão de medidas e diretrizes de infraestrutura para o uso de ciclos, bicicletas e similares no Plano Diretor do Município;

IV - criar instrumentos de incentivo fiscal para instituições privadas e estabelecimentos comerciais que tenham como atividade fim a fabricação, a distribuição, o comércio e a prestação de serviço concernentes ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como

os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

VI - promover treinamento específico para os servidores públicos dos municípios, e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VII - fiscalizar, junto às empresas de transporte rodoviário público municipal, o treinamento específico para seus motoristas, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos

VIII - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento dos conselhos municipais do ciclista;

IX - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

X - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

XI - fiscalizar, junto às instituições privadas com mais de 100 (cem) funcionários, o cumprimento da disposição de estrutura bicicletária, a fim de possibilitar o deslocamento de seus funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XII - fiscalizar, junto aos estabelecimentos comerciais abertos ao público, os centros comerciais com um conjunto destes estabelecimentos e os edifícios comerciais que possuam estacionamento próprio, o cumprimento da disposição de estrutura bicicletária, a fim de a fim de possibilitar o deslocamento de seus consumidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XIII - implementar bicicletários em seus terminais e estações ferroviárias, metroviárias, rodoviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XIV - possibilitar o embarque de bicicletas nas suas composições ferroviárias, metroviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XV - implementar vias cicláveis e bicicletários em seu território, integrando-as com os demais meios de transporte da cidade, na forma deste estatuto;

XVI - implementar o sistema municipal de bicicletas compartilhadas, integrando-o com as vias cicláveis e com os demais meios de transporte;

XVII - promover a indicação e sinalização das vias cicláveis de seu território para ciclistas, condutores de veículos com propulsão à motor e pedestres;

XVIII - fiscalizar a utilização correta das vias cicláveis em seus territórios, na forma deste estatuto;

XIX - regulamentar e fomentar, dentro de sua jurisdição, a atividade de transporte de mercadorias e

passageiros por ciclos, bicicletas e similares, na forma deste estatuto;

XX - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição.

Parágrafo Único - São aplicáveis ao Distrito Federal os incisos I, II, XI, XII, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX.

Capítulo IX

Das ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas

Art. 29 - A ciclovia é a pista própria e exclusiva para a circulação de ciclos, bicicletas e similares, separada fisicamente do tráfego de veículos automotores e de pedestres.

§1º - É vedado o trânsito de pedestres numa ciclovia, exceto para efetuar a travessia da pista, que deverá ser feita de forma longitudinal e nas áreas com as respectivas sinalizações, devendo o ciclista zelar pela segurança do pedestre.

§2º - Quando não houver sinalização de local apropriado para a travessia de pedestre, o mesmo deverá observar a ausência de tráfego de ciclistas no momento da travessia.

§3º - No caso de cruzamentos com pistas destinadas a veículos automotores, o cruzamento dar-se-á em local com sinalização específica, priorizando, para esse fim, a segurança do veículo de menor porte e de propulsão humana.

§4º - É permitido o trânsito de skates, patinetes e outros artefatos de propulsão humana que não sejam ciclos, bicicletas e similares nas ciclovias, aplicando-se a estes as mesmas normas de circulação aos ciclistas dispostas neste capítulo;

§5º - É permitido o trânsito de ciclos com propulsão à motor elétrico, aplicando-se a estes as mesmas normas de circulação aos ciclistas dispostas neste capítulo;

§6º - As ciclovias somente poderão ser construídas sobre o passeio nas seguintes condições:

I - quando a ciclovia for separada fisicamente do local destinado ao tráfego de pedestres.

II - quando a ciclovia não ficar entre um ponto ou abrigo para coletivos e a via que margeia o passeio;

Art. 30 - É vedado ao ciclista nas ciclovias:

I - trafegar na contra-mão das ciclovias unidirecionais;

II - trafegar, nas ciclovias bidirecionais, sem conservar-se à direita da via, exceto quando sinalização específica assim determinar ou para ultrapassagens;

III - trafegar em velocidade desproporcional a ciclovia ou ao seu fluxo;

IV - trafegar sem respeitar a distância de segurança dos outros ciclos, bicicletas e similares;

V - trafegar sem os equipamentos de segurança previstos na lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);

VI - realizar qualquer tipo de manobra ou movimentos bruscos, com exceção de casos de extrema necessidade;

VII - realizar paradas bruscas ou repentinas, exceto em casos de emergência;

VIII - trafegar paralelamente, em fluxo contínuo, com outro ciclo, bicicleta ou similar;

IX - permanecer parado na ciclovia, montado ou desmontado do ciclo, bicicleta ou similar;

Art. 31 - As ciclofaixas são uma parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específica.

§1º - As ciclofaixas poderão ser temporárias ou transitórias, bem como ter dias e horários específicos de funcionamento, desde que a autoridade pública competente execute a sua devida sinalização para este fim.

§2º - Para as ciclofaixas, aplicar-se-á o disposto nos parágrafos 1º, 2º, 3º, 4º e 5º do artigo 29, bem como no artigo 30 deste estatuto.

Art. 32 - As vias compartilhadas são vias públicas de uso compartilhado entre ciclos, bicicletas e similares e veículos de propulsão a motor.

§1º - Nas vias compartilhadas, a prioridade de trânsito será dos ciclos, bicicletas e similares.

§2º - Os veículos de propulsão a motor não poderão circular nas vias compartilhadas numa velocidade superior a 30 (trinta) quilômetros por hora.

§3º - As vias compartilhadas devem ter indicações e sinalizações específicas, conforme regulamentação conjunta do CONACICLO e do CONTRAN.

Art. 33 - Caberá aos agentes públicos a orientação e a fiscalização para o devido cumprimento do disposto nos artigos 29, 30 e 31, conforme regulamentação conjunta do CONACICLO e do CONTRAN.

Parágrafo Único - O Poder Executivo Municipal deverá providenciar sinalizações educativas de trânsito nas ciclovias ao longo de seu curso, a fim de orientar condutores de veículos automotores, ciclistas e pedestres sobre as normas contidas neste estatuto e na Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), conforme o estabelecido pelo CONACICLO;

Capítulo X

Das vias cicláveis e dos bicicletários públicos

Art. 34 - O Poder Executivo Municipal das cidades com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil habitantes) deverá promover a instalação de vias cicláveis nas áreas urbanas de sua municipalidade, atendendo aos seguintes requisitos:

I - instaladas em quantidade não inferior a 5% (cinco por cento) do total de vias contidas no município;

II - promovendo a intermodalidade de sistemas de transporte, fazendo a ligação das vias cicláveis com outros meios de transporte;

III - possibilitando a locomoção interna das localidades por vias cicláveis;

IV - possibilitando a locomoção entre localidades distintas por vias cicláveis;

V - promovendo a interligação por vias cicláveis de localidades residenciais, comerciais e educacionais;

VI - em conformidade com o disposto no Capítulo IX deste estatuto.

Parágrafo Único - Deverão ser instalados bicicletários em locais próximos as vias cicláveis, numa quantidade não inferior a 10 (dez) vagas por quilômetro.

Art. 35 - Em regiões metropolitanas ou áreas de adensamento urbano com a existência de dois ou mais

municípios com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil habitantes), caberá ao Poder Executivo Estadual realizar a conexão entre eles através de vias cicláveis, bem como promover a integração destas ao transporte público intermunicipal.

Art. 36 - Caberá aos poderes executivos dos municípios, estados e do Distrito Federal a instalação de bicicletários públicos nas estações e nos terminais rodoviários, ferroviários, metroviários e hidroviários de sua jurisdição.

§1º - O disposto no caput deste artigo também se aplica as estações e terminais concedidos à iniciativa privada, sendo, para este caso, a empresa concessionária responsável pela guarda segura de ciclos, bicicletas e similares e manutenção dos respectivos bicicletários.

§2º - O número de vagas disponíveis para o disposto no caput deste artigo não poderá ser inferior a 5% (cinco por cento) da média diária de usuários de cada estação e terminal de transporte público.

Art. 37 - Para o disposto neste capítulo, considera-se como via ciclável as ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas.

Art. 38 - O CONACICLO, em conjunto com o CONTRAN e os conselhos municipais e estaduais concernentes à mobilidade por ciclos, bicicletas e similares deverão estabelecer as normas e critérios para o cumprimento no disposto neste capítulo.

Capítulo XI

Das bicicletas de uso compartilhado e das bicicletas de aluguel

Art. 39 - O Poder Executivo Municipal das cidades com população superior a 500.000 (quinhentos mil habitantes) deverá criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas de suas municipalidades.

§1º - O sistema municipal de compartilhamento de bicicletas deverá ser implementado através de estudo específico, onde deverão ser observadas:

- I - a ligação do sistema com os demais meios de transportes da cidade;
- II - a integração de tarifas entre o sistema e os demais meios de transporte da cidade;
- III - a quantidade de bicicletas e pontos de compartilhamentos mínimos necessários para atender a demanda de mobilidade urbana da cidade;
- IV - o adensamento populacional e o fluxo de deslocamento de pessoas na cidade;
- V - a harmonia entre o sistema e as vias cicláveis da cidade;
- VI - a sustentabilidade econômica e ambiental do sistema.

§2º - O plano do sistema municipal de compartilhamento de bicicletas deverá ser acompanhado e aprovado pelo CONACICLO e pelos conselhos estaduais e municipais concernentes à mobilidade por ciclos dentro de suas jurisdições, que deverão auxiliar no seu desenvolvimento e propor melhorias e alterações quando for o caso.

§3º - A instalação do sistema, bem como sua gestão operacional, poderão ser exercidas pelo poder executivo municipal ou concessionado à iniciativa privada, observando-se a legislação vigente.

§4º - São meios de viabilizar economicamente o sistema:

I - os recursos oriundos das tarifas cobradas de seus usuários;

II - os recursos oriundos do poder público municipal;

III - os recursos oriundos de verbas de patrocínio e publicidade;

IV - os recursos oriundos do FUNACICLO;

V - os recursos oriundos dos Estados e da União, através de suas dotações específicas;

§5º - As tarifas cobradas ao usuário pelo compartilhamento de bicicletas deve obedecer ao princípio da modicidade das tarifas.

§6º - As bicicletas compartilhadas deverão possuir todos os itens de segurança previstos no inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97.

§7º - As bicicletas compartilhadas deverão possuir indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

§8º - É obrigatório o porte de documento oficial com foto por parte do usuário das bicicletas compartilhadas em vias públicas.

Art. 40 - O aluguel de ciclos, bicicletas e similares por parte de pessoas jurídicas ou naturais para uso recreativo ou de mobilidade urbana poderá ser regulamentada pelo Poder Público Municipal.

§1º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão possuir todos os itens de segurança previstos no inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97.

§2º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão possuir indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

§3º - O locador de ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão disponibilizar gratuitamente capacetes para uso opcional de seus locatários.

§4º - A regulamentação da atividade disposta no caput não poderá proporcionar qualquer tipo de cobrança de taxa ou custo de qualquer natureza para seus realizadores.

§5º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão ter identificação de seu locador visível no veículo, bem como deverão ser numerados para possibilitar suas identificações individuais, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

Capítulo XII

Do exercício da atividade profissional de ciclotaxista e cicloboy

Art. 41 - Fica regulamentado o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "ciclotaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "cicloboy", com o uso de ciclos, bicicletas e similares.

Art. 42 - Para exercício das atividades previstas no Art. 41, é necessário:

I - ter completado 18 anos;

II - estar vestido de colete reflexivo, nos termos da regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO;

III - o uso de capacete;

IV - o uso de calçados fechados;

V - o porte do documento oficial de identidade com foto.

Parágrafo Único - A pessoa física ou natural que empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclistas, é obrigada a fornecer os itens obrigatórios contidos nos incisos II e III deste artigo.

Art. 43 - O ciclo, bicicleta ou similar utilizado para as atividades previstas no Art. 41, deverá conter:

I - campainha, sinalização noturna reflexiva ou luminosa dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, de acordo com o inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);

II - indicação visível do estabelecimento comercial que está realizando o serviço, no caso de entrega de mercadorias, nos termos da regulamentação do CONACICLO;

III - indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO;

Parágrafo Único - A pessoa física ou natural que empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclistas e obrigada a fornecer os itens obrigatórios contidos neste artigo.

Art. 44 - A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de transportes de cargas e passageiros em ciclos, bicicletas e afins é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, conforme descrito neste capítulo e na Lei 9507/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 45 - Constitui infração à esta lei:

I - empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclista para fins dispostos no Art. 41 que não cumpram os requisitos do Art. 42 deste estatuto;

II - fornecer ou admitir o uso de ciclos, bicicletas e similares para os fins dispostos no Art. 41 que não cumpram os requisitos do Art. 43 deste estatuto.

Parágrafo Único - Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de ciclofrete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no Art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT.

Art. 46 - Os Estados, Municípios e o Distrito Federal poderão regulamentar o exercício das atividades descritas no Art. 41 deste estatuto, desde que:

I - não implique na cobrança de taxas e ou tarifas adicionais para o ciclista e/ou seu empregador;

II - não impeça o livre exercício das atividades profissionais descritas no Art. 41 deste estatuto;

III - não esteja em conformidade com o disposto neste estatuto.

Capítulo XIII

Do Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos

Art. 47 - Fica criado o Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos.

§1º - A União, através de seus órgãos executivos, será responsável pela criação e gestão do disposto no caput deste artigo.

§2º - Caberá ao CONACICLO a definição dos critérios e formas para a criação do disposto no caput deste artigo, agindo também para dar o suporte técnico necessário em sua implementação e gestão.

§3º - Os recursos do FUNACICLO poderão ser utilizados para a implementação e gestão do disposto no caput deste artigo.

Art. 48 - Caberá as polícias civis e militares da União, dos Estados e do Distrito Federal o registro do roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares, bem como seus respectivos encaminhamentos para o Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos.

§1º - Os registros e boletins de ocorrência concernentes a roubo de ciclos, bicicletas e similares deverão ser tipificados e registrados separadamente dos demais casos de roubo.

§2º - Os registros e boletins de ocorrência concernentes a furto de ciclos, bicicletas e similares deverão ser tipificados e registrados separadamente dos demais casos de furto.

Art. 49 - Caberá aos Estados e ao Distrito Federal, através de seus órgãos executivos, elaborar os dados estatísticos sobre o roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares.

Capítulo XIV

Das alterações à lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro)

Art. 50 – O artigo 21 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21 -

(...)

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;

(...)

XV - planejar, projetar, desenvolver, regulamentar, incentivar e operar o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como promover a segurança de ciclistas;

XVI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança para ciclistas, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONACICLO."

Art. 51 - O artigo 24 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 24 -

(...)

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;

(...)

XXII - planejar, projetar, desenvolver, regulamentar, incentivar e operar o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como promover a segurança de ciclistas;

XXIII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança para ciclistas, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONACICLO - Conselho Nacional de Ciclistas."

Art. 52 - O artigo 29 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 29 -

(...)

III -

(...)

d) os veículos de propulsão humana;

(...)

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

Art. 53 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com os seguintes artigos:

" Art. 54-A – Os condutores de ciclos, bicicletas e similares só poderão circular na via:

I – com o veículo dotado de todos os equipamentos de segurança obrigatórios;

II – segurando o guidom com as duas mãos, exceto em casos de sinalização de trânsito;

Art. 55-A – Os passageiros de ciclos, bicicletas e similares só poderão ser transportados em assento, de acordo com as normas estabelecidas em conjunto pelo CONTRAN e pelo CONACICLO

Art. 54 - Os artigos 58 e 59 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 58 – Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de veículos de propulsão humana deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, pelos bordos de pista, preferencialmente pelo lado direito, próximo à guia da calçada ou meio-fio, mantendo distância segura do bordo da pista para a execução de manobras e desvios de emergência, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre veículos automotores, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação de condução previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Parágrafo Único – Os veículos de propulsão humana, por questões de segurança, poderão trafegar fora do lado direito da via nos seguintes casos:

I - pelo lado esquerdo em vias unidirecionais, ou bidirecionais com separação física entre as pistas de direções opostas, quando houver pontos ou paradas de veículos coletivos;

II – pelo lado esquerdo em vias unidirecionais quando for fazer conversões à esquerda, desde que execute as devidas sinalizações;

III – pelo lado esquerdo em vias unidirecionais quando for adentrar em lotes lindeiros localizados à margem esquerda da via;

IV – pelo lado esquerdo da pista, em vias com saídas, entradas e acessos de outras pistas;

V – em caráter obrigatório, quando a sinalização de trânsito da via ou a autoridade pública de trânsito assim solicitar;

VI – pelo lado esquerdo ou, quando em vias com uma ou mais pistas, por entre os carros, em casos de

veículos parados em fila por causa de sinalização de trânsito;

Art. 59 – Os ciclos, bicicletas e similares não poderão circular pelo passeio, exceto nos casos em que o ciclista estiver desmontado.

Parágrafo Único – Excetuam-se, para efeitos do caput deste artigo, os passeios que possuem pista exclusiva para ciclos, bicicletas e similares que atendam às exigências determinadas pelo CONACICLO.”

Art. 59-A - As vias compartilhadas são vias públicas especiais voltadas para o compartilhamento de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores.

§1º - Nas vias compartilhadas, a prioridade de trânsito será dos ciclos, bicicletas e similares.

§2º - Os veículos de propulsão à motor não poderão circular nas vias compartilhadas numa velocidade superior a 30 (trinta) quilômetros por hora.

§3º - As vias compartilhadas devem ser indicadas e sinalizadas, de acordo com regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO;

§4º - Nas demais vias públicas, deverão ser atendidas as normas de compartilhamento expressas neste código.

Art. 55 - O artigo 68 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 68 –

(...)

§1º - O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres no passeio, nas passarelas, nas passagens subterrâneas e nas faixas de travessia de pista.”

Art. 56 - O artigo 75 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 75 – (...)

(...)

§3º - As campanhas de que trata este artigo, quando concernentes a circulação de ciclos, bicicletas e similares, serão estabelecidas, em conjunto, pelo CONTRAN e pelo CONACICLO;”

Art. 57 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

“Art. 77-F – O disposto nos Art. 77-B ao Art. 77-E também se aplicará aos fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares;

Parágrafo Único – Para o disposto no Art. 77-D, em casos concernentes a ciclos, bicicletas e similares, o Conselho Nacional de Ciclistas – CONACICLO atuará em conjunto com o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”

Art. 58 – O artigo 105 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105 – (...)

(...)

VI – para os ciclos, bicicletas e similares, a campanha, sinalização noturna reflexiva ou luminosa

dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor

(...)

§7º - Para o disposto no inciso VI, e nos §1º e §4, em casos concernentes a ciclos, bicicletas e similares, o Conselho Nacional de Ciclistas – CONACICLO atuará em conjunto com o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”

Art. 59 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

“Art. 109-A – O transporte de cargas em ciclos, bicicleta e similares será regulamentado, em conjunto, pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.”

Art. 42 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

“Art. 120-A – O registro de ciclo, bicicletas e similares poderá ser realizado pelos municípios, de acordo com as deliberações conjuntas do CONTRAN e do CONACICLO.

Parágrafo Único – É vedado aos municípios a cobrança de taxa de registro para tal fim.”

Art. 60 – A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo:

“CAPÍTULO XIII-B”.

DA CONDUÇÃO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS COM CICLOS, BICICLETAS E SIMILARES.

Art. 139-C – Os ciclos, bicicletas e similares destinados ao transporte remunerado de mercadorias somente poderão circular nas vias com autorização pelo órgão ou entidade executiva de trânsito dos municípios, exigindo-se, para tanto:

I – o uso dos equipamentos obrigatórios descritos no inciso VI do artigo 105 deste artigo;

II – o uso do capacete de segurança e de colete reflexivo por parte do condutor;

§1º - Os modelos de ciclos, bicicletas e similares de transporte de mercadorias deverão obedecer a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.

§2º - A instalação ou incorporação de dispositivos de cargas deve estar de acordo com a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.

§3º - É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos, e dos galões nos ciclos, bicicletas e similares, com exceção do gás de cozinha e dos galões contendo água mineral, nos termos de regulamentação do CONTRAN e do CONACICLO.

Art. 139-D – O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de transporte em ciclos, bicicletas e similares no âmbito de suas circunscrições.”

Art. 61 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo:

“CAPÍTULO XIII-C

DA CONDUÇÃO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS COM CICLOS, BICICLETAS E SIMILARES

Art. 139-E – Os ciclos, bicicletas e similares destinados ao transporte remunerado de passageiros somente poderão circular nas vias com autorização pelo órgão ou entidade executiva de trânsito dos municípios, exigindo-se, para tanto:

I – o uso dos equipamentos obrigatórios descritos no inciso VI do artigo 105 deste artigo;

II – o uso do capacete de segurança por parte do passageiro, e de capacete de segurança e colete reflexivo por parte do condutor;

§1º - Os modelos de ciclos, bicicletas e similares de transporte de passageiros deverão obedecer a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.

§2º - A instalação ou incorporação de dispositivos de passageiros deve estar de acordo com a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.

Art. 139-F – O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de transporte em ciclos, bicicletas e similares no âmbito de suas circunscrições.”

Art. 62 - O artigo 148 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 148–(...)

(...)

§6º - Os exames realizados durante o processo de habilitação deverão conter, no mínimo, uma questão concernente ao trânsito de ciclos, bicicletas e similares em vias públicas; bem como a convivência destes com os demais veículos.

Art. 63 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com os seguintes artigos:

“Art. 167-A – Deixar o condutor ou passageiro de ciclos, bicicletas e similares o capacete, conforme previsto no artigo 55-A.

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do ciclo, bicicleta e similar até que a irregularidade seja sanada.

168-A – Transportar passageiros em ciclos, bicicletas e similares sem a observância das normas de segurança estabelecidas neste código.

Infração – grave

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do ciclo, bicicleta e similar até que a irregularidade seja sanada.

(...)

Art. 181 – (...)

(...)

XXI - ciclos, bicicletas e similares presos ao mobiliário urbano, quando houver bicicletário disponível próximo, ou, na ausência deste, em local onde prejudique o fluxo de pedestres e/ou veículos;

Infração – média

Penalidade – multa

Medida administrativa – remoção do ciclo, bicicleta ou similar.

Art. 182 – (...)

XI – nas ciclovias ou ciclofaixas;

Infração – média

Penalidade – multa

(...)

Art. 184 – (...)

III - com ciclos, bicicletas ou similares não observando as normas contidas no art. 58 deste Código;

Infração – média

Penalidade – multa

(...)

Art. 201 – (...)

Infração – grave

Penalidade – multa

(...)

Art. 206 – (...)

(...)

III – passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres, ciclovias, ciclofaixas e demais vias para veículos não-motorizados;

(...)

Art. 215 – (...)

(...)

c) para ciclos, bicicletas e similares;

(...)

Art. 244 – (...)

(...)

§1º - Para ciclos, bicicletas e similares aplica-se o disposto nos incisos I, II, III e VII, além de:

a) conduzir passageiros sem capacete;

b) conduzir passageiros fora do assento para ele destinado;

(...)

Art. 254 – (...)

(...)

VII – permanecer ou andar nas cicloviárias e ciclofaixas, exceto para cruzá-las onde for permitido;

Art. 255 – Conduzir ciclos, bicicletas e similares em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva.

Art. 259 – (...)

(...)

§4º – As infrações de trânsito cometidas pelos condutores de ciclos, bicicletas e similares terão seus pontos computados, mesmo que o condutor seja habilitado para a condução de veículos automotores;

Art. 64 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 280-A – Ocorrendo a infração por parte do condutor de ciclo, bicicleta e similares, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I – tipificação da infração;

II – local, data e hora do cometimento da infração;

III – dados pessoais completos do infrator, comprovados através da apresentação de documento de identificação;

IV – endereço completo do infrator, declarado pelo infrator;

§1º - Caso o infrator seja menor de 18 anos de idade, caberá ao agente público responsável por promover a retenção do ciclo, bicicleta e similar até a apresentação de um responsável legal pelo infrator.

2º - O responsável legal do infrator menor de 18 anos será o responsável pelo cumprimento da penalidade pecuniária.

§3º - Caso o infrator se negue a apresentar documento de identificação, o mesmo deverá ser encaminhado para a delegacia mais próxima pelo agente público, utilizando-se auxílio de força policial quando necessário.

§4º - Caso o infrator não esteja de posse de documento de identificação, caberá ao agente público promover a retenção do ciclo, bicicleta e similar até a apresentação do documento.

§5º - Em caso de declaração falsa do endereço completo do infrator, o mesmo estará sujeito às medidas legais previstas na legislação vigente.”

Art. 65 – O Anexo I da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

“(…)

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específicas.

(...)

PASSEIO – parte da calçada da pista ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura

ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada a circulação exclusiva de pedestres.

(...)

VIA CICLÁVEL - via destinada à circulação de ciclos, bicicletas e similares, como a ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada.

(...)

VIA COMPARTILHADA - via pública com trânsito compartilhado de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores, com preferência para os veículos de propulsão *humana*. ”

Capítulo XIV

Das disposições finais e transitórias

Art. 66 - O CONACICLO tem o prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias, à partir da data de publicação deste estatuto, para expedir as resoluções necessárias para à melhor execução deste, bem como das alterações efetuadas na Lei 9503/97.

Art. 67 - A receita arrecadada para o FUNACICLO será aplicada, exclusivamente, para a prática de ações afirmativas para incentivo e fomento da mobilidade urbana por ciclos, bicicletas e similares, bem como na educação para o trânsito destes veículos.

Parágrafo Único - O percentual de cinco por cento do valor das tributações do II - Imposto de Importação arrecadado será depositado, mensalmente, na conta do FUNACICLO.

Art. 68 - Os órgãos públicos da União, dos Estados e dos Municípios terão o prazo de 360 (trezentos e sessenta dias), à contar da data da regulamentação pelo CONACICLO, para adaptar-se para o cumprimento dos dispositivos que lhe forem concernentes.

Art. 69 - A isenção fiscal de ciclos, bicicletas e similares que dispõe o Art. 15 deste estatuto, deverá ocorrer no prazo de 90 (noventa) dias à contar da data da regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 70 - As instituições privadas, os estabelecimentos de ensino, os estabelecimentos comerciais e demais pessoas jurídicas terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, à contar da data de regulamentação pelo CONACICLO, para adaptar-se para o cumprimento do disposto nos Arts. 17 a 20 deste estatuto.

Art. 71 - Os poderes públicos e as empresas concessionárias responsáveis pelo transporte público terão o prazo de 90 (noventa) dias, à contar da data de regulamentação pelo CONACICLO, para cumprirem o disposto nos Arts. 21 e 22 deste estatuto.

Art. 72 - As instituições de ensino deverão inserir o conteúdo pedagógico a que se refere o Art. 23 deste estatuto, no ano letivo subsequente a sua formulação e regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 73 - As empresas concessionárias de transporte público deverão inserir o conteúdo pedagógico a que se refere o Art. 24 deste estatuto, no prazo de 90 (noventa) dias após a sua formulação e regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 74 - Os fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares terão o prazo de 90 (noventa dias) para cumprir o disposto no Art. 25 deste estatuto, a contar da data de regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 75 - O Poder Público Municipal deverá cumprir o disposto nos Arts. 29 a 33 deste estatuto em até 60 (sessenta) dias, à contar da data de publicação deste estatuto.

Parágrafo Único - O disposto no §3º do Art. 32 e no Parágrafo Único do Art. 33 deverão ser cumpridos em até 180 (cento e oitenta) dias, à contar da data de regulamentação conjunta pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.

Art. 76 - O Poder Público Municipal deverá cumprir o disposto no Art. 34 deste estatuto em até 20 (vinte) anos, obedecendo os seguintes critérios:

I - 1% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 4 (quatro) anos;

II - 2% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 8 (oito) anos;

III - 3% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 12 (doze) anos;

IV - 4% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 16 (dezesesseis) anos.

§1º - Os prazos a que se refere este artigo são contados à partir da data de regulamentação conjunta destes critérios pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.

§2º - O Poder Público Municipal das municipalidades que alcançarem os 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes durante a vigência deste estatuto terão o prazo disposto neste artigo contados à partir da data de publicação da estatística oficial.

§3º - Servirão como referência para o disposto no Art. 34 deste estatuto os dados estatísticos oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística - IBGE.

Art. 77 - Os poderes executivos dos municípios, estados e do Distrito Federal deverão cumprir o disposto no Art. 36 deste estatuto em até 360 (trezentos e sessenta dias), a contar à partir da regulamentação das normas pelo CONACICLO;

Art. 78 - O poder público municipal deverá cumprir o disposto no Art. 39 deste estatuto obedecendo as normas, prazos e critérios estabelecidos pela regulamentação do CONACICLO.

Art. 79 - As pessoas físicas e naturais que exercem a atividade de locação de ciclos, bicicletas e similares, conforme disposto no Art. 40 deste estatuto, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para adaptar-se, a contar da data de regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 80 - O Anexo I deste estatuto tem aplicação para definir as nomenclaturas, conceitos e definições dos termos utilizados na redação deste.

Art. 81 - Este estatuto entra em vigor em 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

ANEXO I

Das Nomenclaturas, dos Conceitos e Definições.

BICICLETA - veículo de duas rodas com propulsão humana.

BICICLETA COMPARTILHADA - é bicicleta para uso coletivo de usuários.

BICICLETA DE ALUGUEL - é a bicicleta utilizada para locação por pessoas jurídicas ou naturais em utilizações de lazer ou de mobilidade urbana.

BICICLETÁRIO - estrutura física específica para o estacionamento de bicicletas, dotado de mais de

uma vaga bicicletária.

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

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específicas

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

CICLOVIA BIDIRECIONAL - é a ciclovia que possui dois sentidos de fluxo de direção.

CICLOVIA UNIDIRECIONAL - é a ciclovia que possui apenas um sentido de fluxo de direção.

ESTRUTURA BICICLETÁRIA - estrutura dotada de bicicletário e de vestiários com chuveiros para a higiene de ciclistas.

INTERMODALIDADE - é a ligação entre dois ou mais meios de transporte.

PONTO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS - é pontos localizado no espaço urbano onde pode ser realizado o compartilhamento de bicicletas.

SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS - é o sistema que gere a utilização de bicicletas compartilhadas.

VAGA BICICLETÁRIA - é uma das vagas dispostas em um bicicletário.

VIA CICLÁVEL - via destinada à circulação de ciclos, bicicletas e similares, como a ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada.

VIA COMPARTILHADA - via pública com trânsito compartilhado de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores, com preferência para os veículos de propulsão humana.

JUSTIFICATIVA

No último século, as médias e grandes cidades do mundo viram suas populações crescerem de forma exponencial. O crescimento das indústrias durante o século XX e de seus consequentes serviços mudou o panorama da ocupação humana no mundo. As pessoas, que antes viviam de formas mais dispersas pelas áreas rurais, começaram a se concentrar nas zonas urbanas. Esta movimentação demográfica para as áreas urbanas trouxe para esse ambiente um adensamento populacional que, desde sempre e de forma gradual, vem mostrando as suas consequências. As cidades, que antes abrigavam a minoria das populações, não foram projetadas para o acolhimento de uma demanda populacional deste porte. Logo os primeiros sinais de saturação ficaram evidentes, e problemas urbanos começaram a aparecer.

Ainda na primeira metade do século XX, algumas cidades promoveram alterações severas em suas paisagens para possibilitar o deslocamento de pessoas dentro do ambiente urbano. Diversas vias foram abertas e outras tantas alargadas para darem conta da crescente necessidade das pessoas circularem. Porém, em função do imenso crescimento da indústria automobilística durante este século, as alterações foram feitas de modo que o automóvel fosse contemplado como meio prioritário de deslocamento.

A modernização da indústria automotiva na segunda metade do século XX possibilitou dois fenômenos: o maior acesso a veículos de passeio por parte da população e a alteração tecnológica que aumentou

a velocidade de deslocamentos destes automóveis. Em pouco tempo, o cenário urbano mudou. A circulação de pedestres foi restringida em calçadas cada vez mais estreitas, e as vias cada vez mais alargadas passa possibilitar o trânsito de um número de automóveis que só fazia crescer. As bicicletas, ameaçadas pela desproporção de tamanho dos veículos automotores em relação a si, começaram a ficar espremidas em bordos de pista e até por cima das calçadas, colocando transeuntes em risco.

Em pouco tempo, as vias que foram abertas precisaram ser alargadas. E as que já tinham sido alargadas precisaram aumentar sua capacidade de vazão ainda mais. O ambiente urbano passou a conviver com pontes, túneis e viadutos em sua paisagem. Porém, mesmo com toda essa alteração, as modificações viárias foram se mostrando insuficientes ao longo do tempo. As vias, mesmo em constante crescimento, não conseguiam atender a demanda do vultuoso número de automóveis que foram dominando os grandes centros. E a consequência disso ficou clara para todos: grandes engarrafamentos de automóveis, atropelamentos de pedestres, acidentes automobilísticos cada vez mais graves e letais, emissão de gases poluentes na atmosfera pela queima de combustíveis fósseis, a perda do espaço público para a ocupação e permanência das pessoas em detrimento aos seus automóveis.

A partir do final da década de 70 do século passado, as autoridades públicas mundiais se defrontaram com esta situação caótica no ambiente urbano. Chegou-se à conclusão de que a abertura e o alargamento de novas vias terrestres não melhorariam a circulação de pessoas no ambiente urbano. Na Europa, a circulação dos veículos nos grandes centros demográficos começou a sofrer determinadas restrições. Os ambientes públicos, antes dominados quase que exclusivamente por automóveis em circulação ou estacionados, começaram a ser devolvidos para a ocupação humana.

O transporte público, principalmente aqueles que trafegam sobre trilhos, começaram a receber pesados investimentos estatais e a se expandirem pelas cidades. As bicicletas, antes relegadas a um segundo plano no transporte de pessoas, começou a ser tratada como parte indispensável na mobilidade urbana. O aspecto humano retorna para o ambiente urbano como solução de seus problemas de circulação. A prioridade da cidade volta a ser a circulação de pessoas, e não mais o tráfego de automóveis. A população, enfim, retorna a ocupar os espaços públicos.

No Brasil, infelizmente, esta transformação não aconteceu. Com raras exceções de iniciativas isoladas de algumas administrações municipais, o cenário da ocupação dos espaços urbanos ainda prioriza, quase que exclusivamente, a circulação de veículos automotores. A imensa maioria das médias e grandes cidades brasileiras tiveram seu crescimento demográfico de forma desordenada, sem qualquer tipo de planejamento. As poucas cidades que foram projetadas seguiram o exemplo daquelas que não foram: deram prioridade em seu planejamento ao fluxo automobilístico, em total detrimento da circulação de pessoas. O transporte coletivo de passageiros é precário em sua grande maioria, e prioritariamente rodoviário. São raras e isoladas as iniciativas de intermodalidade de sistemas de transporte, e ainda mais raras aquelas que contemplam o uso da bicicleta como tal.

A integração da bicicleta e de seus similares como meio de transporte no Brasil, como já é realidade em boa parte do mundo, precisa ser uma prioridade para a solução dos problemas de mobilidade urbana vividos em nosso país. A bicicleta é um bem de baixo custo de aquisição, algo que a transforma num veículo acessível para as mais distintas camadas da população. Além de ter baixo impacto em sua produção, a bicicleta é o meio de transporte mais limpo que existe. Não gasta energia elétrica nem

não promove queima de combustíveis em sua propulsão. Possui dimensões que a fazem pouco espaço, auxiliando em uma melhor fluidez no trânsito e não ocupando grandes espaços públicos para sua guarda e estacionamento. A substituição, mesmo que parcial ou eventual, do automóvel pela bicicleta, é um instrumento importante e necessário para o reordenamento dos espaços das cidades, em especial aquelas que se encontram saturadas.

Desta forma, este projeto traz mecanismos fundamentais para que a bicicleta e seus similares sejam efetivamente inseridas na mobilidade urbana do país, como já faz parte em boa parte do mundo. Traz elementos de incentivo, de conscientização, de regulamentação, de fornecimento de infraestrutura e de dispositivos que visam dar maior segurança e efetividade ao uso da bicicleta como meio de transportes.

Neste sentido, contamos com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste dispositivo.

Sala das Sessões, em 15 de abril de 2015.

Deputado Glauber Braga
PSB/RJ

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 II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

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 exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
- § 2º Para exercer as competências estabelecidas 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 dá 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. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

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)

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS *(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas. [\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)](#)

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no *caput* e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser

prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO). [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 67-B. [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância. [*\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)*](#)

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 67-D. [*\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)*](#)

Art. 67-E. [*\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)*](#)

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.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009\)](#)

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada.

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins:

I - os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga;

II - os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I.

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades:

- I - rádio;
- II - televisão;
- III - jornal;
- IV - revista;
- V - *outdoor*.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarregador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1º deste artigo. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009\)](#)

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em *outdoor* instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende-se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009\)](#)

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009\)](#)

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções:

- I - advertência por escrito;
- II - suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias;
- III - multa de 1.000 (um mil) a 5.000 (cinco mil) vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou unidade que a substituir, cobrada do dobro até o quádruplo, em caso de reincidência.

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no *caput* deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009\)](#)

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

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 encarregadores 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 encarregados, 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.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN. Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. [*\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.

.....
 CAPÍTULO XI
 DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão, veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de qualquer um dos poderes, com indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

.....

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

.....

Art. 139. disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

CAPÍTULO XIII-A DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE *(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindose, para tanto:

I - registro como veículo da categoria de aluguel;

II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;

III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

- I - ser penalmente imputável;
- II - saber ler e escrever;
- III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

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

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, *trailer* ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011\)](#)

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011\)](#)

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. [\(Primitivo § 2º renumerado pela Lei nº 12.452, de 21/7/2011\)](#)

Art. 144. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

Parágrafo único. O trator de roda e os equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas poderão ser conduzidos em via pública também por condutor habilitado na categoria B. [\(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 646, de 26/5/2014, com prazo de vigência encerrado em 23/9/2014, conforme Ato Declaratório nº 38, de 25/9/2014, publicado no DOU de 26/9/2014, e com redação dada pela Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

- I - ser maior de vinte e um anos;
- II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. [Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. [Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014](#)

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - (VETADO)

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. [Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998 e com nova redação dada pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001](#)

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.350, de 21/12/2001](#)

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

Art. 148-A. [\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)](#)

Art. 149. (VETADO)

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

.....

Art. 181. Estacionar o veículo:

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

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

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

IX - onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

X - impedindo a movimentação de outros veículo:

Infração - média;

Penalidade - multas;

Medida administrativa - remoção do veículo;

XI - ao lado de outro veículo em fila dupla:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

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

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIV - nos viadutos, pontes e túneis:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XV - na contramão de direção:

Infração - média;

Penalidade - multa.

XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado):

Infração - leve;

Penalidade - multas;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

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. 184. Transitar com o veículo:

I - na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência:

II - nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; [*\(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)*](#)

Penalidade - multa (cinco vezes). [*\(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)*](#)

Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo:

I - nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente;

II - nas faixas de pedestre;

III - nas pontes, viadutos ou túneis;

IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação,

V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela:

Infração - gravíssima; [*\(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)*](#)

Penalidade - multa (cinco vezes). [*\(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)*](#)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. [*\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)*](#)

Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 205. Ultrapassar veículo em movimento que interesse cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 206. Executar operação de retorno:

- I - em locais proibidos pela sinalização;
- II - nas curvas, aclives, declives, pontes viadutos e túneis;
- III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamentos ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;
- IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;
- V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 207. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

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 passarem 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. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada;

a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....
Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002\)](#)

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

Art. 246. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança.

Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou, se possível, promover a desobstrução.

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

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo.

Art. 249. Deixar de manter 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:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter acesa a luz baixa:

a) durante a noite;

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública;

c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores;

II - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

III - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta exceto em immobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em immobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 252. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar

a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica:

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

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.

Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em

comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de inflações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR.

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º ([VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012](#))

§ 4º ([Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015](#))

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º *(Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

.....

CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I
Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II
Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível. Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

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 lideira 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, calçadões.

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.

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

 TÍTULO II

DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

 CAPÍTULO V

DA SEGURANÇA E DA MEDICINA DO TRABALHO

(Capítulo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)

.....

 Seção XVI

Das Penalidades

Art. 201. As infrações ao disposto neste Capítulo relativas à medicina do trabalho serão punidas com multa de 30 (trinta) a 300 (trezentas) vezes o valor de referência previsto no artigo 2º, parágrafo único, da Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975, e as concernentes à segurança do trabalho com multa de 50 (cinquenta) a 500 (quinhentas) vezes o mesmo valor. *(Vide art. 7º da Lei nº 6.986, de 13/4/1982)*

Parágrafo único. Em caso de reincidência, embaraço ou resistência à fiscalização, emprego de artifício ou simulação com o objetivo de fraudar a lei, a multa será aplicada em seu valor máximo. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)*

Arts. 202 a 223. *(Revogados pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)*

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.955, DE 2015
(Do Sr. Marcelo Belinati)

Institui incentivos à utilização de bicicletas nas cidades e orienta o poder público para a construção de ciclovias.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A presente lei objetiva incentivar a adoção de bicicletas como meio de transporte prioritário.

Art. 2º. Os fabricantes de bicicletas no território nacional contarão com descontos de 20% na cobrança de IPI, COFINS e PIS, desde que no mínimo 60% dos itens que componham o veículo, sejam produzidos no Brasil.

Art. 3º. A comercialização de combustíveis considerados altamente poluentes, tais como carvão mineral, carvão vegetal (lenha) ou óleo BPF, implicarão em um acréscimo de 0,01% na cobrança de CIDE, COFINS e PIS/PASEP, destinado a bancar os descontos de impostos na fabricação de bicicletas.

Art. 4º. As empresas deverão incentivar a utilização de bicicletas por seus funcionários disponibilizando bicicletários, armários com chaves para guardar roupas, chuveiros e outras ações que facilitem a adoção deste meio de transporte.

Art. 5º. Trabalhadores que utilizarem bicicletas nos seus deslocamentos ao trabalho, farão jus ao recebimento do valor relativo ao vale-transporte, que será pago em dinheiro.

Art. 6º. As empresas poderão oferecer a seus empregados, adiantamentos de salário para compras de bicicletas, cujo desconto, parcelado, não poderá ser superior a 4% do salário e poderá ser integralmente compensado em caso de rescisão contratual.

Art. 7º. Os municípios brasileiros deverão dar ênfase na implantação de ciclovias que interliguem os bairros com os centros das cidades.

Art. 8º. Os parques industriais das cidades deverão contar com ciclovias que os interliguem com os bairros próximos.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do presente projeto de lei, é incentivar o uso de bicicletas de modo a garantir um meio ambiente mais saudável, como menos poluição, conforme preceitua o art. 225 da Constituição Federal brasileira e a preservação dos recursos do planeta, considerados em face das atividades econômicas, nos termos do art. 170, VI da Carta Magna. Também o art. 23, VI da Constituição determina que todos os entes federados devem proteger o meio ambiente e combater todas as formas de poluição.

“O mundo lançou mais poluentes de carbono na atmosfera no ano passado do que em toda a história”. Esse alerta foi feito ano passado, por cientistas que estudam o assunto, na “Cúpula do Clima” que aconteceu em Nova York, nos Estados Unidos, no ano de 2014.

A atividade humana em todo o mundo foi responsável por lançar uma quantidade estimada em 39,8 bilhões de toneladas de dióxido de carbono no ar em 2013, como resultado da queima de carvão, petróleo e gás. 778 milhões de toneladas a mais do que ano anterior, o que representa um acréscimo de 2,3% em 2013 em relação a 2012.

“Estamos na direção errada”, disse *Glen Peters*, um cientista

norueguês que integra o Projeto Global de Carbono, um grupo internacional de especialistas que calcula as emissões globais de dióxido de carbono anualmente.

Os resultados foram publicados em três artigos nas revistas científicas *Nature Geoscience* e *Nature Climate Change*. O grupo de especialistas calcula que as emissões de dióxido de carbono, o principal gás produzido pela atividade humana responsável pelo aquecimento da atmosfera, estejam crescendo a uma média de 2,5% ao ano.

Os cientistas preveem que essas emissões continuarão a aumentar e acreditam que o planeta em 30 anos ficará 1,1 grau Celsius mais quente do que atualmente. Em 2009, líderes mundiais se comprometeram a atuar para reverter essa tendência de aquecimento da atmosfera e do planeta. Infelizmente isso não vem acontecendo.¹

O Brasil precisa se posicionar firmemente quanto à esta questão e o Congresso tem o dever constitucional de apresentar medidas que contribuam para o combate à poluição e redução da utilização dos recursos naturais não renováveis. Estas questões estão diretamente ligadas ao nosso futuro, de nossos filhos e de todas as futuras gerações.

Este projeto tenta atacar o problema oferecendo benefícios para que se adote em larga escala, a utilização das bicicletas como meio de transporte. A bicicleta é um meio de transporte não poluentes e que além disso, proporciona exercício físico ao usuário, o que impacta diretamente em sua qualidade de vida.

Para viabilizar este projeto apresentamos a possibilidade de aumentar impostos sobre combustíveis fósseis, penalizando aqueles que utilizam recursos mais poluentes. Imaginamos que desta forma, os recursos necessários para viabilizar as ações viriam daqueles que mais prejudicam o meio-ambiente.

O uso de bicicletas no mundo²

Diferente do Brasil, alguns países já estão bem desenvolvidos em relação a ciclovias. Como por exemplo, a cidade de Bogotá, que possui 359 km de ciclovia, Nova York 675 km e Berlim 750 km. Em Tóquio e na Holanda, 25% dos trajetos são feitos de bicicleta. Portanto, esses países procuram além das ciclovias, outras iniciativas para estimular o uso da bicicleta.

Na França, 20 empresas e instituições somando mais de dez mil funcionários, pagam 25 centavos de euro a cada quilômetro percorrido de bicicleta no trajeto casa-trabalho. Ainda na França, em Paris, o P'tit Vélib', terceiro maior serviço de compartilhamento de bicicletas do mundo, vai oferecer 300 bicicletas para crianças de 2 a 10 anos de idade em diferentes tamanhos. No Reino Unido, o governo criou um sistema de vendas de bicicleta em conjunto entre funcionários e empregados, chamado Cycle to Work, que oferece preços menores e descontos nos impostos para aqueles que usam bicicleta para ir ao trabalho.

Já na Alemanha o projeto é ainda maior, o governo alemão preocupado em reduzir o congestionamento e a poluição, pretende trocar carros e caminhões por bicicletas de carga. Segundo o porta-voz do ministério dos Transportes, Birgitta Worringen, o projeto é viável porque mais de 75% dos trajetos no país são para cobrir distâncias menores do que dez quilômetros.

Nosso país não pode deixar de acompanhar esta tendência mundial, de priorizar meios de transporte não poluentes e que ajudem a desafogar o

¹ http://www.brasilpost.com.br/2014/09/22/emissoes-carbono-aquecimento-global_n_5860484.html

² <http://www.revistaforum.com.br/blog/2014/07/o-avanco-das-bicicletas-brasil-e-mundo/>

trânsito caótico de nossas cidades.

Portanto, tendo em vista o dever de todos, em especial dos membros desta Nobre Casa, de defender o direito constitucional de acesso ao meio ambiente, vimos apresentar a presente proposição.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que busca proteger o meio ambiente e resguardar o bem-estar e o futuro de nossa população.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2015.

Deputado Marcelo Belinati
PP/PR

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015](#))

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. ([Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006](#))

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar

concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)*
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;
- VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*
- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII - busca do pleno emprego;
- IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. *(Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

.....

TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL

CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

CAPÍTULO VII

DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO

(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010)

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010)*

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade

responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.718, DE 2016 **(Do Sr. Afonso Motta)**

Institui o Programa Ciclismo Sustentável.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I

Das disposições preliminares

Art. 1º Esta lei institui o Programa Ciclismo Sustentável, destinado a estabelecer normas para a prática do ciclismo, como meio de transporte sustentável no território nacional, atinentes à regulação, fomento, incentivo e concessão de infraestrutura.

Art. 2º O Programa a ser instituído por esta lei deve atender às normas da Constituição Federal, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito), e aos instrumentos de política de desenvolvimento urbano previstos nas Leis nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Art. 3º O Programa Ciclismo Sustentável deverá ser parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e obrigatório para municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes.

Art. 4º Fica designado o dia 5 de junho como o Dia Nacional do Ciclismo Sustentável, em homenagem ao Dia Mundial do Meio Ambiente.

Capítulo II

Do Programa Ciclismo Sustentável

Art. 5º O Programa Ciclismo Sustentável tem por objetivo:

- I - incentivar o uso de bicicleta como modal de transporte sustentável;
- II – proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que

se refere à mobilidade e à redução do consumo de combustíveis e da poluição do ar e sonora;

III – melhorar a qualidade de vida da população por meio do combate ao sedentarismo e da promoção da prática de hábitos saudáveis;

IV – garantir a segurança do ciclista nos seus deslocamentos;

V - criar cultura favorável ao deslocamento cicloviário, como modal de transporte saudável, não poluente, eficiente, eficaz e de baixo custo;

VI – desenvolver ações para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária por meio de obras de infraestrutura.

Art. 6º O Programa Ciclismo Sustentável será coordenado por Comissão a ser criada no âmbito no Ministério das Cidades, integrada por:

I – um representante do Ministério das Cidades;

II – um representante do Ministério do Meio Ambiente;

III – um representante do Ministério dos Transportes;

IV – um representante do Ministério da Justiça;

V – um representante do Ministério do Esporte;

VI – um representante do Ministério da Saúde;

VI - dois representantes de entidades não-governamentais de âmbito nacional de reconhecida atuação na promoção, incentivo e conscientização do uso de bicicletas como modal de transporte sustentável.

Art. 7º À Comissão a que se refere o art. 6º compete:

I – elaborar normas gerais de circulação de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

II – zelar pela aplicação das normas gerais de circulação de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

III – elaborar e avaliar políticas públicas de incentivo ao uso de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

IV – regulamentar a obrigatoriedade de disponibilização de bicicletários para órgãos públicos, instituições privadas, estabelecimentos comerciais abertos ao público e instituições de ensino;

V – regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas nos meios de transporte coletivo;

VI – regulamentar o conteúdo de ensino, orientações, informações e treinamentos sobre o uso de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional, bem como seu compartilhamento com os pedestres e demais veículos nas vias públicas;

VII – definir e regulamentar normas para a sinalização e o trânsito seguro de bicicletas;

VIII – regulamentar a criação do Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Bicicletas.

Capítulo III

Dos Incentivos à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 8º O Poder Público, em suas três esferas, e as instituições privadas devem incentivar a prática do ciclismo sustentável.

Seção I

Dos Incentivos do Poder Público à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 9º A União, os Estados e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, respeitadas suas respectivas competências, devem incentivar a prática do ciclismo sustentável, por meio da concessão de benefícios a pessoas físicas, profissionais do ciclismo e instituições privadas, bem como da promoção de campanhas educativas, da destinação de recursos e da disponibilização de infraestrutura e segurança para facilitar e garantir a prática do ciclismo sustentável.

Subseção I

Da Concessão de Benefícios ao Ciclismo Sustentável

Art. 10 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal, a ser deduzido do II - Imposto de Importação, na importação de roupas e acessórios de uso pessoal e de segurança para ciclistas; de bicicletas e seus acessórios; de itens de segurança obrigatórios para ciclistas; de peças e equipamentos, inclusive para conserto e manutenção de bicicletas; bem como na importação de bicicletários e demais estruturas específicas para a guarda e estacionamento de bicicletas e seu transporte em veículos automotores de fabricação estrangeira.

Art. 11 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal, a ser deduzido do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados, na fabricação nacional de roupas e acessórios de uso pessoal e de segurança para ciclistas, bicicletas, seus acessórios, peças e equipamentos, inclusive para conserto e manutenção, itens e equipamentos de segurança obrigatórios, bem como de bicicletários e demais estruturas específicas para a guarda e estacionamento de bicicletas e seu transporte em veículos automotores de fabricação nacional.

Art. 12 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal às pessoas jurídicas que adotarem medidas de incentivo à prática do ciclismo sustentável, a ser deduzido do IRPJ - Imposto de Renda Pessoa Jurídica.

Subseção II

Da Destinação de Recursos ao Ciclismo Sustentável

Art. 13 Recursos do Orçamento Geral da União e dos orçamentos dos

Estados, do Distrito Federal e dos Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes serão destinados ao ciclismo sustentável, respeitadas as respectivas competências dos entes federativos.

Art. 14 A União destinará os seguintes recursos para a prática do ciclismo sustentável:

I – recursos do Programa de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, através da ação Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação não Motorizados, constante do Orçamento Geral da União;

II – recursos do Programa de Infraestrutura para Mobilidade Urbana – Pró-Mob, do Ministério das Cidades, por meio de modalidades que apoiam a circulação não-motorizada, para financiamento com recursos do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador;

III – recursos do Pró-Transporte para financiamento de infraestrutura para o transporte coletivo urbano com recursos do FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

III – doações e patrocínios recebidos de organismos, entidades ou pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras.

Subseção III

Da Educação para a Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 15 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes promoverão ações de ensino, treinamento, orientação e divulgação de informações, realização de palestras, cursos, campanhas educativas e outros eventos para incentivar a prática do ciclismo sustentável como política de mobilidade urbana participativa no território nacional.

Art. 16 Compete à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes promover a realização de cursos, a divulgação de informações e a realização de campanhas educativas sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como para a conscientização da importância da segurança dos ciclistas no trânsito, valorizando o convívio harmônico e respeitoso entre os pedestres e os condutores dos diversos tipos de veículos, de forma a garantir a mobilidade plural.

Parágrafo único. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deve implantar a sinalização das ciclovias e ciclofaixas, em área urbana e rural, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

Subseção IV

Da Infraestrutura para a Prática do Ciclismo

Art. 17 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas

competências, devem elaborar plano de mobilidade urbana e rural que contemple a construção e manutenção de ciclovias e ciclofaixas e as interligações com Estados limítrofes e entre as zonas urbana e rural.

Art. 18 As concessionárias de transporte público deverão assegurar o transporte de bicicletas nos bagageiros.

Art. 19 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes deverão disponibilizar estrutura bicicletária em logradouros e estacionamentos públicos de sua competência, por meio da contratação de parceria público-privada, permitindo à pessoa jurídica de direito privado contratada o uso de logomarca que identifique o apoio dela ao ciclismo sustentável.

§ 1º A pessoa jurídica de direito privado contratada deverá instalar câmara de vigilância para o bicicletário.

§ 2º A pessoa jurídica de direito privado contratada deverá disponibilizar sistema tecnológico que permita ao usuário do bicicletário o registro do uso da bicicleta com a correspondente quilometragem percorrida, a fim de garantir-lhe os benefícios do ciclismo sustentável.

§ 3º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas competências, deverão disponibilizar mapas eletrônicos e manuais dos bicicletários, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Subseção V

Da Promoção do Ciclismo Sustentável Seguro

Art. 20 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas competências, deverão garantir a segurança dos ciclistas em ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, em áreas urbanas e rurais, por meio da fiscalização dessas vias, visando à promoção do direito à vida, à locomoção e ao patrimônio.

Art. 21 À União compete criar o Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Bicicletas.

Art. 22 Lei específica deverá prever o trânsito nas ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas.

Seção II

Dos Incentivos das Instituições Privadas à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 23 As pessoas jurídicas de direito privado disponibilizarão bicicletários para os respectivos empregados praticarem o ciclismo sustentável, com a inclusão de sistema tecnológico que permita ao usuário do bicicletário o registro do uso da bicicleta com a correspondente quilometragem percorrida, a fim de garantir-

lhe os benefícios do ciclismo sustentável.

Art. 24 As pessoas jurídicas de direito privado deverão disponibilizar chuveiros e vestiários nos respectivos recintos para uso dos empregados que praticarem o ciclismo sustentável.

Art. 25 Os empregados das instituições de direito privado serão premiados com sistema de crédito financeiro ou dispensa de jornada de trabalho como incentivo à prática do ciclismo sustentável.

Art. 26 As pessoas jurídicas de direito público e privado poderão promover ou patrocinar a realização de eventos de incentivo à prática do ciclismo sustentável, assim como incentivar os trabalhadores a ela vinculadas a deles participar.

Capítulo V

Das Definições

Art. 27 Para os efeitos desta lei, define-se como:

I - bicicletário: estrutura física específica para o estacionamento de bicicletas, construídos em locais abertos ao público, em instituições privadas ou em estacionamentos públicos ou privados;

II – ciclovia: pista própria e exclusiva para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego de veículos automotores;

III – ciclofaixa: faixa da estrutura viária destinada exclusivamente ao trânsito de bicicletas, delimitada por sinalização específica;

IV – ciclorrota: percurso, sinalizado ou não, que representa a rota mais recomendada conforme o destino pretendido pelo ciclista;

VI – estrutura bicicletária: estrutura dotada de bicicletário e vestiários com chuveiros para a higienie do ciclista;

VI – via compartilhada: via pública para o trânsito compartilhado de veículos automotores, de propulsão a motor e de bicicletas.

Capítulo V

Das Disposições Finais

Art. 28 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

“Art. 255-B. Conduzir bicicleta sem usar capacete de segurança e óculos de proteção durante o dia ou à noite.

Infração: média;

Penalidade: multa.

.....”

Art. 29 Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta dias) após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Com o crescimento da população e o conseqüente aumento no fluxo de veículos automotores, faz-se necessário adotar medidas de melhoria do tráfego e de redução do uso de combustíveis, fonte de energia não-renovável, e da poluição sonora e do ar.

Além de contribuir para a melhoria das condições urbanas da população, o uso de bicicletas combate o sedentarismo e promove a prática de hábitos saudáveis. Some-se a isso o fato de que a bicicleta é um meio de transporte eficiente, eficaz, de baixo custo e muitas vezes mais rápido que os veículos automotores, em razão da facilidade de percurso.

O uso de bicicleta como meio de transporte já é uma realidade em boa parte do mundo, sobretudo nos países europeus e na Austrália. No Brasil, o seu uso vem crescendo em ritmo lento, por meio da adoção de políticas públicas locais de incentivo à prática do ciclismo.

Contudo, para que o ciclismo sustentável seja implementado no País, é necessário que o Poder Público, em suas três esferas, adote medidas concernentes à regulação, infraestrutura cicloviária, fomento e incentivo à sua prática, com o apoio de instituições privadas e organizações não-governamentais cicloativistas.

Há diversas manifestações de cicloativistas no sentido de melhorar a infraestrutura cicloviária e garantir maior segurança aos ciclistas, que, com frequência, são vítimas de assaltos, homicídios e atos violentos, além de serem desrespeitados por condutores de veículos automotores, por falta de conhecimento da lei, bem como de sinalização adequada e de fiscalização das normas de trânsito, tanto em vias compartilhadas como em ciclovias e ciclofaixas.

Nesse contexto, proponho a instituição do Programa Ciclismo Sustentável, como parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com o objetivo, dentre outros, de incentivar o uso de bicicleta, como meio de transporte sustentável, de forma segura a ciclistas, pedestres e condutores de veículos automotores e de propulsão a motor, promovendo também melhoria na qualidade de vida da população.

O projeto apresenta importantes medidas para o incentivo, a conscientização e a prática do ciclismo sustentável, de forma a integrar a bicicleta na mobilidade urbana do País, de forma segura, seguindo os exemplos de boa parte dos outros países.

Para que projeto desta monta possa ser implementado, é imprescindível a realização de parceria do governo federal com os governos locais na destinação de recursos.

Com relação aos recursos a serem destinados pela União, foram

incluídos neste projeto aqueles geridos pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, do Ministério das Cidades, com o fim de apoiar projetos e obras de desenvolvimento ciclovitário, quais sejam: Programa de Mobilidade Urbana, Programa de Infraestrutura para Mobilidade Urbana e o Pró-Transporte.

Por tudo isso, peço apoio aos nobres pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 15 de março de 2016.

Deputado **Afonso Motta**
PDT/RS

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 XV DAS INFRAÇÕES

.....

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.

.....

.....

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:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo

em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social;

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.836, de 2/7/2013\)*](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.116, de 20/4/2015\)*](#)

.....

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.785, DE 2016
(Do Sr. Rômulo Gouveia)

Inclui dispositivo no texto da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre sinalização em rodovias.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei inclui o art. 88-A no texto da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sinalização em rodovias.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 88-A:

“Art. 88-A O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a rodovia deverá instalar sinalização vertical que alerte os usuários a respeito do tráfego de bicicletas na via.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A melhoria das condições de mobilidade urbana e a redução na emissão de poluentes são grandes desafios

enfrentados pela sociedade moderna. Nesse contexto, a bicicleta se apresenta como alternativa viável para os deslocamentos de curta ou média distância nos grandes aglomerados urbanos, muitas vezes formados por cidades que se conectam por meio de rodovias. Muitos brasileiros estão deixando os carros em casa ou abandonado o transporte coletivo para embarcarem numa bicicleta, no trajeto da residência para o trabalho ou para a escola. No interior do País, a bicicleta também é muito utilizada em pequenos trajetos rodoviários, na ligação entre sítios ou fazendas ou, ainda, entre esses e a sede dos pequenos Municípios.

Além disso, o ciclismo, como prática esportiva, também tem crescido e se consolidado no País. Hoje é muito comum encontrar caravanas de esportistas nas rodovias, percorrendo longas distâncias a bordo das bicicletas.

Esse incremento de uso das bicicletas, no entanto, resultou em um aumento significativo de acidentes envolvendo ciclistas, muitas vezes fatais ou com muita gravidade para os envolvidos. Para se ter uma ideia, no ano de 2015, morreram 207 ciclistas e outros 1.381 ficaram feridos apenas nas rodovias federais brasileiras.

O projeto de lei que ora oferecemos à apreciação tem por objetivo obrigar que a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a rodovia instale sinalização de alerta ao condutor sobre a presença de ciclistas na pista. Queremos, dessa forma, chamar a atenção dos usuários para o aumento do tráfego de bicicletas nas rodovias, no intuito de reduzir a quantidade de acidentes envolvendo este que é um dos elementos mais frágeis do trânsito rodoviário.

Pelas razões expostas, contamos com o apoio dos nossos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2016

Deputado **RÔMULO GOUVEIA**
PSD/PB

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 VII
 DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

- I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
 - II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
 - III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.
-

PROJETO DE LEI N.º 5.009, DE 2016
(Do Sr. Lúcio Vale e outros)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proteção do pedestre e do ciclista.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre medidas de proteção ao pedestre e ao ciclista.

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

I – acréscimo do § 4º ao art. 19:

“Art. 19.

§ 4º Os projetos e programas de formação, treinamento e especialização de que trata o inciso XXIII deverão contemplar a garantia da segurança dos pedestres e ciclistas. (NR)”

ao art. 29:

II – acréscimo da alínea *d* ao inciso XI e dos incisos XIII e XIX

“Art. 29.

XI –

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 em relação aos pedestres.

XIII – é proibida a ultrapassagem de ciclista na proximidade de esquina ou cruzamento, bem como em qualquer local, após o qual o motorista tenha que realizar conversão à direita ou à esquerda;

XIV – é proibido dobrar à direita ou parar logo após efetivar manobra de ultrapassagem. (NR)”

III – acréscimo do § 2º ao art. 30, renomeando-se o atual parágrafo único para § 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 de gestos com a mão esquerda, se fará conversão. (NR)”

IV – alteração do 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 pedestres e ciclistas, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade. (NR)”

V – acréscimo do § 2º ao art. 35, renomeando-se o atual parágrafo único para § 1º :

“Art. 35.

§ 1º

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

VI – alteração do inciso II do art. 40:

“Art. 40.

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

..... (NR)”

VII – alteração do § 1º e acréscimo do § 2º ao art. 58, renomeando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 58.

§ 1º 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 devidamente sinalizada.

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

VIII – alteração art. 59:

“Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade 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)”

IX – alteração dos §§ 1º e 5º do art. 68:

“Art. 68.

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

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverão ser previstos passeios e

ciclovias destinados, respectivamente, à circulação de pedestres e ciclistas, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento. (NR)”

X – alteração do *caput*, dos incisos II, III e IV do art. 69 e acréscimo de parágrafo único:

“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 estas 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 – nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres e os ciclistas deverão 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 com segurança;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres e os ciclistas não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

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

XI – alteração do 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)”

XII – alteração do art. 71:

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

XIII – acréscimo do § 3º ao art. 75:

“Art. 75.

§ 3º No mínimo, uma das campanhas anuais de âmbito nacional de que trata o caput terá como tema o respeito aos pedestres e aos ciclistas no trânsito. (NR)”

XIV – acréscimo de parágrafo único ao art. 77-D:

“Art. 77-D.

Parágrafo único. O conteúdo das mensagens de que trata o caput deverá contemplar aspectos relacionados à segurança de pedestres e ciclistas e à prevenção de acidentes. (NR)”

XV – alteração do § 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)”

XVI – alteração do 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)”

XVII – alteração do inciso VI do art. 105:

“Art. 105.

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

..... (NR)”

XVIII – alteração do art. 148:

“**Art. 148.**

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, bem como aspectos relativos à segurança de pedestres e ciclistas e à prevenção de acidentes.

..... (NR)”

XIX – acréscimo do inciso XI ao art. 182.

“**Art. 182.**

.....
XI – imediatamente, após ultrapassar outro veículo:

Infração – grave;

Penalidade – multa. (NR)”

XX – alteração do inciso II do art. 213:

“**Art. 213.**

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

..... (NR).”

XXI – alteração 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)”

XXII – alteração do *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 § 1º do art. 58:

..... (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Diante do cenário em voga de valorização do transporte não motorizado, que é feito nas modalidades a pé e de bicicleta, ponderamos sobre a oportunidade de apresentar este projeto de lei, para estender, aos ciclistas, algumas salvaguardas já asseguradas aos pedestres, quanto à sinalização da infraestrutura cicloviária e ao comportamento do motorista de veículo automotor e do próprio ciclista.

Por serem os usuários de trânsito mais vulneráveis aos acidentes, mostram-se impositivas ações compensatórias para os pedestres e os ciclistas, para tornar o ambiente viário amigável e seguro a esses segmentos.

Na acepção de vulnerabilidade e em prol da segurança, alinhamos a pessoa com deficiência física dependente de cadeira de rodas ao pedestre, na travessia de vias.

Focamos nova posição e ações no âmbito da educação do trânsito, incluindo pedestres e ciclistas nos temas das campanhas educativas e cursos de formação dentro do processo de habilitação.

Alertamos que a presente proposta baseia-se no Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes ao PL nº 4.277, de 2012, que foi arquivado ao fim da 54ª legislatura, período que compreende os anos de 2000 a 2014.

Considerando a pertinência e oportunidade da medida, como também a abrangência de sua aplicação, contamos com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 13 de abril de 2016.

Deputado **Lúcio Vale**
(Presidente do Cedes)

Deputado **Ronaldo Benedet**

Deputado **Ariosto Holanda**

Deputado **Beto Rosado**

Deputado **Cabo Sabino**

Deputado **Carlos Melles**

Deputada **Cristiane Brasil**

Deputado **Evair de Melo**

Deputado **Félix Mendonça Júnior**

Deputado **JHC**

Deputado **Osmar Terra**

Deputado **Paulo Teixeira**

Deputado **Pedro Uczai**

Deputado **Remídio Monai**

Deputado **Rômulo Gouveia**

Deputado **Ronaldo Nogueira**

Deputado **Valmir Prascidelli**

Deputado **Vitor Lippi**

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 II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação

diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal ou a entidade habilitada para esse fim pelo poder público federal; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.258, de 8/3/2016*](#)

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União,

dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.

Art. 20. Compete à Polícia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

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

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas imposta por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

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

X - 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;

XI - 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.

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

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 dá 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 transitem 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 immobilizações 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. 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.

.....
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 cinqüenta 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.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a

serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009](#))

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada.

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins:

I - os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga;

II - os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I.

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades:

I - rádio;

II - televisão;

III - jornal;

IV - revista;

V - *outdoor*.

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarregador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1º deste artigo. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009](#))

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em *outdoor* instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende-se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009](#))

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009](#))

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções:

I - advertência por escrito;

II - suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias;

III - multa de 1.000 (um mil) a 5.000 (cinco mil) vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou unidade que a substituir, cobrada do dobro até o quántuplo, em caso de reincidência.

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no *caput* deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.006, de 29/7/2009](#))

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão

programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

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.

Art. 86-A. As vagas de estacionamento regulamentado de que trata o inciso XVII do art. 181 desta Lei deverão ser sinalizadas com as respectivas placas indicativas de destinação e com placas informando os dados sobre a infração por estacionamento indevido. [Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação](#)

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 XIV DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de

um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. [Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 149. (VETADO)

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

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. 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. 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.

PROJETO DE LEI N.º 6.015, DE 2016 (Da Sra. Laura Carneiro)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Lei de Mobilidade Urbana, para dispor sobre Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre Área de Proteção ao Ciclista de Competição – APCC.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

“Art. 24.

.....

XII – Área de Proteção ao Ciclista de Competição – APCC, na forma de circuito medindo, no mínimo, 3.000 (três mil) metros lineares.

.....

§ 5º Fica dispensado o cumprimento do inciso XII deste artigo diante da ausência, devidamente justificada, de condições adequadas ao desenvolvimento da atividade preconizada para a APCC.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Multiplicam-se as notícias divulgadas pela mídia, acerca de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas em treinamento dentro ou nas proximidades das cidades, inclusive em rodovias. Dada a vulnerabilidade da vítima, em geral, resultam desses sinistros um número significativo de óbitos que poderiam ser evitados, caso houvesse áreas propícias para treinos.

Apresento este projeto de lei com o objetivo de atender à necessidade do atleta, de contar com local seguro para se exercitar. Trata-se da Área de Proteção ao Ciclista de Competição – APCC, formada por circuito com, no mínimo, três mil metros lineares. Pela proposta, a APCC passa a integrar o rol de aspectos a serem contemplados no Plano Nacional de Mobilidade, previsto no art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, a qual, entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Frente a grande diversidade dos municípios brasileiros, o PL condiciona a implantação da APCC à presença de condições propícias ao desempenho da atividade nela preconizada, que pressupõe a topografia, o tipo de solo, o sistema viário existente e, até mesmo, a vocação da cidade para o desenvolvimento do ciclismo de competição.

Sem dúvida, a APCC incentivará o ciclismo de competição no Brasil, podendo gerar polos de treinamento reconhecidos interna e externamente, a serem explorados comercialmente, como atração turística.

Diante da importância de que se reveste a matéria, contamos com o

apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO
(PMDB-RJ)**

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 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.

PROJETO DE LEI N.º 6.032, DE 2016

(Do Sr. Celso Jacob)

Altera o parágrafo primeiro do art. 148 do Código Nacional de Trânsito - CTB, aprovado pela lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a inclusão de noções sobre as regras de ciclismo nos cursos de qualificação para exame de habilitação.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5009/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O parágrafo primeiro do artigo 148 do Código Nacional de Trânsito, aprovado pela lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte:

“Art. 148.....

§ 1º. A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito e regras de

circulação, segurança e respeito para com o ciclista".

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem como justificativa principal a adoção de norma legal, hoje inexistente, que possa afastar a insegurança jurídica no tocante à relação entre o motorista e o ciclista. A regulamentação reforça o apoio para minimizar os acidentes, que estatisticamente ainda é alto na colisão entre veículo e ciclista. Esta lei fará parte de mais um ato vinculado ao trabalho que vem sendo realizado pelos Departamentos de Trânsitos em favor dos ciclistas. Por esta razão, espero seja o presente projeto aprovado pelos meus pares, pois a sua contribuição para a segurança do ciclista, no contexto posto, é indispensável à pacífica relação entre o motorista e o ciclista, não trazendo prejuízo para o usuário e nem gerando volumes de decisões.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2016.

Deputado Celso Jacob
PMDB/RJ.

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 XIV DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no *caput*.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o *caput*, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no § 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial. [Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#)

Art. 149. (VETADO)

PROJETO DE LEI N.º 6.108, DE 2016

(Do Sr. Francisco Chapadinha)

Cria o Fundo Nacional de Incentivo ao Uso da Bicicleta - FUNBIKE, transforma a bicicleta como meio de transporte regular, torna obrigatória a previsão de ciclovias e ciclofaixas na malha viária urbana e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-1155/2015. ESCLAREÇO, POR OPORTUNO, QUE EM DECORRÊNCIA DESTA APENSAÇÃO A CCJC DEVERÁ SE MANIFESTAR QUANTO AO MÉRITO DA MATÉRIA QUE PASSARÁ A TRAMITAR SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Fica Criado o Fundo Nacional de Incentivo ao Uso da Bicicleta – **FUNBIKE**.

Art. 2º O **FUNBIKE** será composto por representantes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, do Ministério Público Federal e da sociedade civil representada, sem qualquer tipo de remuneração ou ajuda de custo para os seus membros.

Art. 3º O **FUNBIKE** receberá recursos das seguintes fontes:

I - dos orçamentos da União, dos Estados e do Distrito Federal, através de Lei ordinária e deverá obrigatoriamente ser incluído anualmente nos Orçamentos da União, dos Estados e do Distrito Federal, em percentual mínimo a ser definido pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – **CONFAZ**;

II - dos orçamentos dos Municípios em percentual não superior ao valor definido no Inciso anterior e não inferior 0,5 (zero vírgula cinco) por cento da Receita Corrente líquida do respectivo Município;

III - das Contribuições previstas no art. 149 da CF;

IV - da arrecadação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – **IPVA**;

V - da arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano – **IPTU**;

VI - das multas de transito aplicadas em rodovias federais, estaduais, distritais e municipais em todo território nacional; e

VII - de contribuições de empresas e entidades públicas e privadas.

§ 1º O percentual de contribuição definidos nos Incisos III, IV, V e VI não poderão ser inferiores a 1 (um) por cento dos valores arrecadados com as respectivas contribuições, impostos e multas e serão repassados pelos Órgãos arrecadadores mensalmente para o **FUNBIKE**.

Art. 4º Para efeitos dessa Lei, o uso da bicicleta passa a ser considerado como modalidade de transporte regular, de caráter individual.

Art. 5º São obrigatórias a previsão e a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores em percentuais mínimos de 10 (dez) por cento da obra executada.

§ 1º Nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte urbano integrado, conforme disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, em percentual correspondente a toda a extensão da malha urbana destinada à circulação de veículos automotores.

§ 2º Os projetos concluídos, ou em fase de elaboração, e as obras em execução terão

prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

Art. 6º Sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o Prefeito ou outro agente público que:

I – aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores, em que não esteja previsto o percentual mínimo de ciclovias ou ciclofaixas determinado por esta Lei;

II – liberar recursos destinados ao pagamento parcial ou total de obra viária executada em desacordo com esta Lei;

III – aceitar a entrega parcial ou total de obra viária executada em desacordo com esta Lei.

Art. 7º Os recursos arrecadados pelo **FUNBIKE** deverão ser utilizados em campanhas educativas de trânsito voltadas ao uso de bicicleta, e em campanhas educativas voltadas ao respeito ao ciclista, no treinamento de agentes públicos e na implantação de infraestrutura para higiene dos ciclistas e estacionamentos adaptados para bicicletas.

Parágrafo Único – Os recursos do **FUNBIKE** poderão financiar, mediante aprovação do seu Conselho Gestor, projetos de infraestrutura ciclística em Municípios cuja arrecadação não permita tais investimentos;

Art. 8º A União, no prazo de 60 (sessenta) dias, regulamentará a presente Lei definindo a composição do Conselho Gestor do **FUNBIKE**, suas prerrogativas e obrigações e promoverá a criação e instalação do Fundo.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e iniciará a arrecadação dos recursos definidos nesta Lei a partir de 180 dias de sua regulamentação e no ano subsequente em relação aos Incisos I e II do art. 2º.

JUSTIFICAÇÃO

Os crescentes problemas de mobilidade urbana em nossas cidades têm levado à adoção de novas diretrizes para orientar as políticas públicas relacionadas ao setor, entre as quais se destaca a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Lei nº 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana, art. 6º, inciso II).

Nossa legislação tem avançado, porém, não resultou em ações efetivas muitas vezes em razão da falta de recursos para o desenvolvimento de alternativas.

O presente Projeto de Lei visa **criar um Fundo Nacional de Incentivo ao Uso da Bicicleta**, chamado de **FUNBIKE**, que tem por objetivo **transformar a bicicleta como meio de transporte regular, obrigar a previsão de ciclovias e ciclofaixas na malha viária urbana e dá outras providências**.

O Fundo que se pretende criar, define normas e sanções que deverão ser adotadas

pelos gestores públicos de forma a incentivar o uso da bicicleta e a construção de ciclovias e ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos.

Sabemos que o uso de bicicletas como meio de transporte individual além de reduzir o número de carros nas vias, melhora as condições físicas e de saúde dos cidadãos, porém, se faz necessário que se promovam campanhas educativas para conscientizar os motoristas de que é necessário o respeito ao lado mais frágil, que é o ciclista. Se faz necessário, ainda, a construção de locais adequados para estacionar as bicicletas, bem como a construção de uma infraestrutura de higiene adequada para que o ciclista possa tomar banho após o pedal.

O Fundo também possibilita o financiamento de obras para construção de ciclovias e de ciclofaixas quando o poder público municipal não puder, comprovadamente, arcar com custeio destas obras.

Temos total convicção de que a criação do FUNBIKE trará efeitos extremamente positivos sobre o meio ambiente e principalmente, sobre a qualidade de vida nas cidades, refletindo diretamente no trânsito e na saúde pública dos Municípios.

Estamos propondo, ainda, uma forma de gestão que contará com a participação de representantes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, do Ministério Público Federal e da Sociedade Civil representada, além de definir as fontes de arrecadação e os objetivos do Fundo.

Visando a assegurar a eficácia da norma proposta, o Projeto prevê penalidades a serem aplicadas em caso de seu descumprimento.

Incluímos dispositivo definindo percentuais mínimos de contribuição por parte dos entes federados. Ao final, a proposta irá atingir a todos, União, Estados, Distrito Federal e Municípios, tanto na questão da mobilidade urbana quanto na questão da saúde pública, que, sem dúvida alguma terá uma redução nos custos devido a melhoria da qualidade física dos cidadãos usuários de bicicleta como meio de transporte.

Contamos com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2016.

**Deputado FRANCISCO CHAPADINHA
PTN/PA**

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

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO VI DA TRIBUTAÇÃO E DO ORÇAMENTO

CAPÍTULO I DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Seção I Dos Princípios Gerais

.....

Art. 149. Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios instituirão contribuição, cobrada de seus servidores, para o custeio, em benefício destes, do regime previdenciário de que trata o art. 40, cuja alíquota não será inferior à da contribuição dos servidores titulares de cargos efetivos da União. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003)*

§ 2º As contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico de que trata o caput deste artigo: *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

I - não incidirão sobre as receitas decorrentes de exportação; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

II - incidirão também sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços; *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003)*

III - poderão ter alíquotas:

a) *ad valorem*, tendo por base o faturamento, a receita bruta ou o valor da operação e, no caso de importação, o valor aduaneiro;

b) específica, tendo por base a unidade de medida adotada. *(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

§ 3º A pessoa natural destinatária das operações de importação poderá ser equiparada a pessoa jurídica, na forma da lei. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

§ 4º A lei definirá as hipóteses em que as contribuições incidirão uma única vez. *(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)*

Art. 149-A Os Municípios e o Distrito Federal poderão instituir contribuição, na forma das respectivas leis, para o custeio do serviço de iluminação pública, observado o disposto no art. 150, I e III.

Parágrafo único. É facultada a cobrança da contribuição a que se refere o *caput*, na fatura de consumo de energia elétrica. ([Artigo acrescido pela Emenda Constitucional nº 39, de 2002](#))

Seção II Das Limitações do Poder de Tributar

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;

II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;

III - cobrar tributos:

a) em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado;

b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou;

c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea *b*; ([Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003](#))

IV - utilizar tributo com efeito de confisco;

V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público;

VI - instituir impostos sobre:

a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros;

b) templos de qualquer culto;

c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei;

d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão;

e) fonogramas e videofonogramas musicais produzidos no Brasil contendo obras musicais ou literomusicais de autores brasileiros e/ou obras em geral interpretadas por artistas brasileiros bem como os suportes materiais ou arquivos digitais que os contenham, salvo na etapa de replicação industrial de mídias ópticas de leitura a *laser*. ([Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 75, de 2013](#))

§ 1º A vedação do inciso III, *b*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, IV e V; e 154, II; e a vedação do inciso III, *c*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, III e V; e 154, II, nem à fixação da base de cálculo dos impostos previstos nos arts. 155, III, e 156, I. ([Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003](#))

§ 2º A vedação do inciso VI, *a*, é extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo poder público, no que se refere ao patrimônio, à renda e aos serviços vinculados a suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes.

§ 3º As vedações do inciso VI, *a*, e do parágrafo anterior não se aplicam ao patrimônio, à renda e aos serviços relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exoneram o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel.

§ 4º As vedações expressas no inciso VI, alíneas *b* e *c*, compreendem somente o

patrimônio, a renda e os serviços relacionados com as finalidades essenciais das entidades nelas mencionadas.

§ 5º A lei determinará medidas para que os consumidores sejam esclarecidos acerca dos impostos que incidam sobre mercadorias e serviços.

§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativas a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no artigo 155, § 2º, XII, g. ([Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993](#))

§ 7º A lei poderá atribuir a sujeito passivo de obrigação tributária a condição de responsável pelo pagamento de imposto ou contribuição, cujo fato gerador deva ocorrer posteriormente, assegurada a imediata e preferencial restituição da quantia paga, caso não se realize o fato gerador presumido. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993](#))

.....

.....

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 III
DO PLANO DIRETOR

.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#))

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres,

como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

Art. 42-A. Além do conteúdo previsto no art. 42, o plano diretor dos Municípios incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos deverá conter: [\(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

I - parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e a contribuir para a geração de emprego e renda; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

II - mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

III - planejamento de ações de intervenção preventiva e realocação de população de áreas de risco de desastre; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

IV - medidas de drenagem urbana necessárias à prevenção e à mitigação de impactos de desastres; e [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

V - diretrizes para a regularização fundiária de assentamentos urbanos irregulares, se houver, observadas a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, e demais normas federais e estaduais pertinentes, e previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, onde o uso habitacional for permitido. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

VI - identificação e diretrizes para a preservação e ocupação das áreas verdes municipais, quando for o caso, com vistas à redução da impermeabilização das cidades. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.983, de 2/6/2014\)](#)

§ 1º A identificação e o mapeamento de áreas de risco levarão em conta as cartas geotécnicas. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 2º O conteúdo do plano diretor deverá ser compatível com as disposições insertas nos planos de recursos hídricos, formulados consoante a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 3º Os Municípios adequarão o plano diretor às disposições deste artigo, por ocasião de sua revisão, observados os prazos legais. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 4º Os Municípios enquadrados no inciso VI do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado terão o prazo de 5 (cinco) anos para o seu encaminhamento para

aprovação pela Câmara Municipal. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#))

Art. 42-B. Os Municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano após a data de publicação desta Lei deverão elaborar projeto específico que contenha, no mínimo:

I - demarcação do novo perímetro urbano;

II - delimitação dos trechos com restrições à urbanização e dos trechos sujeitos a controle especial em função de ameaça de desastres naturais;

III - definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais;

IV - definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e contribuir para a geração de emprego e renda;

V - a previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, quando o uso habitacional for permitido;

VI - definição de diretrizes e instrumentos específicos para proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural; e

VII - definição de mecanismos para garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização do território de expansão urbana e a recuperação para a coletividade da valorização imobiliária resultante da ação do poder público.

§ 1º O projeto específico de que trata o *caput* deste artigo deverá ser instituído por lei municipal e atender às diretrizes do plano diretor, quando houver.

§ 2º Quando o plano diretor contemplar as exigências estabelecidas no *caput*, o Município ficará dispensado da elaboração do projeto específico de que trata o *caput* deste artigo.

§ 3º A aprovação de projetos de parcelamento do solo no novo perímetro urbano ficará condicionada à existência do projeto específico e deverá obedecer às suas disposições. ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#))

.....

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO I
 DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou

incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

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

SEÇÃO II DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE 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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.805, DE 2017
(Do Sr. Felipe Carreras)

Institui o Programa Adote uma Ciclovía para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Adote uma Ciclovía, nos Municípios com população superior a 100.000 habitantes, para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, dispondo, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.

Parágrafo único. O Programa visa à criação e à manutenção de estações de reparo de bicicletas, a expensas da iniciativa privada, que serão compostas por bomba com manômetro, ferramentas e outros itens a serem definidos em regulamento.

Art. 2º À empresa associada ao Programa, permitir-se-á a veiculação de publicidade na ciclovía objeto do acordo, nos mesmos moldes da propaganda institucional de obras públicas.

Parágrafo único. Será livre a divulgação, através dos órgãos de imprensa, de publicidade da empresa, relacionando-a com o nome ou imagens da ciclovía adotada.

Art. 3º O Programa Adote uma Ciclovía integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deve ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública.

Art. 4º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

No final do século XIX, os brasileiros começaram a se interessar pelas bicicletas, sendo somente na década de 70, com a crise do petróleo e com o alerta da escassez dos recursos naturais, que ações públicas tímidas começaram a ser introduzidas como incentivo no mobilidade urbana com o uso das bicicletas, enquanto outros países já estavam bem avançados nesse sentido.

Ainda, pouco se tem realizado no país como construções de ciclovias e campanhas educativas junto à população, seja a motorizada ou a de transporte coletivo. Pesquisas demonstram que no Brasil o maior número de usuários da bicicleta tem baixa renda e a utiliza por motivos econômicos, mas em países europeus e asiático, o uso da bicicleta como transporte é maior por aqueles que possuem carro, comprovando que não há uma relação direta entre poder econômico e uso da bicicleta, mas a realidade, o incentivo e a educação oferecida.

O código Brasileiro de Transito, nos seus artigos 58 e 59, reconhece a bicicleta como meio de transporte viável:

Art.58. Nas vias urbanas e 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 contrario ao fluxo dos veículos automotores desde que dotado o trecho com ciclofaixas

O artigo 59 coloca:

Art.59. Desde que seja autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição pela via, será permitida a circulação de bicicletas no passeio.

Bem como o artigo 68 no seu parágrafo primeiro coloca

Art. 68 § 1º O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Sem falarmos ainda no artigo 201:

Art. 201. Deixar de guardar uma distancia mínima de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta

Infração – média

O desenvolvimento sustentável tem sido assunto mundial. O meio ambiente dá sinais claros de desgastes provocados pelo próprio homem, tornando a sua preservação e recuperação urgente. Os carros são responsáveis pela emissão diária

de CO₂, sendo ainda que um único apenas ocupa o lugar de aproximadamente 42 bicicletas, que vem surgindo como uma alternativa para redução do nível da poluição atmosférica.

Em conformidade com o explanado, resolvemos apresentar esta proposição que traz em seu esboço a implantação desse programa que contará com participação das empresas privadas, que terão oportunidade de desenvolver suas funções sociais e, em contrapartida, divulgação.

Peço atenção dos meus pares, na aprovação desse projeto.

Sala das Sessões, em 2 de fevereiro de 2017.

Deputado **FELIPE CARRERAS**
PSB/PE

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

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. 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.
-

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.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; ([Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação](#))

Penalidade - multa (cinco vezes). ([Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação](#))

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.876, DE 2017

(Do Sr. Jaime Martins)

Modifica a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, para incluir, entre as diretrizes da política urbana, o desenho urbano que privilegie a locomoção por pedestres e ciclistas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6108/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIX:

“Art. 2º.....

XIX - desenho urbano que privilegie acesso entre bairros, bem como acesso a serviços essenciais e a equipamentos urbanos por pedestres e ciclistas.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Por ocasião da 3º Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável, o Habitat III, tomou-se conhecimento da recente lei geral mexicana sobre assentamentos humanos, ordenamento territorial e desenvolvimento urbano.

Ao comparar o conteúdo da lei estrangeira com as disposições das leis brasileiras vigentes, foi possível constatar a grande similaridade entre elas. No entanto, constatou-se que a lei mexicana havia, em relação à brasileira, avançado em alguns pontos.

Entre eles está a presença, na legislação, de dispositivos que

objetivam inserir desenho urbano capaz de privilegiar todas as formas de locomoção, especialmente aquelas realizadas a pé ou por meio de bicicletas. Como exemplo, a lei mexicana determina que planos e programas estabeleçam regras capazes de tornar as cidades acessíveis e diversas, de modo que seus habitantes possam acessar equipamentos e serviços por qualquer meio de locomoção, especialmente a pé ou por meio de bicicletas.

Privilegiar o pedestre e o ciclista é medida extremamente importante para concretizar as funções sociais da cidade e reduzir problemas crônicos que a deterioram dia após dia, tal como trânsito, poluição e violência. Ainda não há no Brasil uma diretriz que, objetivamente, trate dessa questão.

Sendo essa uma questão que precisa avançar no País, proponho alteração na Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), para que ela incorpore, como diretriz do desenvolvimento urbano, a concretização de desenho urbano que privilegie acesso entre bairros, a serviços essenciais e a equipamentos urbanos por pedestres e ciclistas.

Sala das Sessões, em 9 de fevereiro de 2017.

Deputado Jaime Martins
(PSD/MG)

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

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:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social;

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.836, de 2/7/2013\)](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.116, de 20/4/2015\)](#)

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I - legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II - legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do

desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

V - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

.....

PROJETO DE LEI N.º 10.192, DE 2018
(Do Sr. Antonio Carlos Mendes Thame)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para prever aplicação de multa a pedestres e ciclistas conduzidos de forma irregular no exterior de veículo.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-5009/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o Parágrafo único ao art. 235 e dá nova redação ao art. 255 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para prever aplicação de multa a pedestres e ciclistas conduzidos de forma irregular no exterior de veículo

Art. 2º O art. 235 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido o seguinte Parágrafo único:

“Art. 235.....

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade a pessoa conduzida nas partes externas do veículo sem a devida autorização.” (NR)

Art. 3º O Art. 255 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 58 ou utilizando a tração de outro veículo automotor ou elétrico.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Todo participante do sistema viário é responsável por contribuir para um trânsito mais seguro. Pedestres e ciclistas têm papel fundamental nesse contexto, principalmente por serem os agentes mais vulneráveis dentre os que utilizam o trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, apresenta diversos dispositivos que visam a proteção de todos os usuários do sistema viário, incluindo punição para condutores, ciclistas e pedestres que desafiam as normas legais.

Contudo, o comportamento inadequado do pedestre é um componente significativo para a ocorrência de atropelamentos, muitos dos quais resultam em vítimas fatais. A Polícia Rodoviária Federal incluiu nas estatísticas de acidentes, a partir de 2018, a causa “Desobediência às normas de trânsito pelo pedestre”, sendo que, até abril deste ano, já registrou 11 mortos e 22 feridos por esse motivo.

Algumas condutas perigosas por parte de pedestres e ciclistas já são passíveis de multa segundo o CTB, mas há uma prática comum que ainda não está prevista: aproveitar-se de outro veículo para ser rebocado, seja em bicicleta ou subindo na traseira desse veículo.

Conhecida popularmente como “pegar rabeta” ou “pegar traseira”, a prática de se pendurar na traseira, principalmente de caminhões e ônibus, é comum entre os jovens, assim como também é comum a ocorrência de acidentes e mortes decorrentes dessas ações. Seja a pé ou de bicicleta, as pessoas se agarram a outros veículos para pegar uma carona que muitas vezes pode leva-los à morte.

Visando coibir essa prática, o presente projeto de lei propõe alterações no CTB com o intuito de incluir a prática no rol de condutas de pedestres e ciclistas passíveis de multa

Atualmente a prática resulta em punição apenas para os condutores dos veículos envolvidos (Lei 9.503/97 art. 235 e art. 244) o que nem sempre é o suficiente e, em alguns casos, até injusto, já que os motoristas de veículos grandes não têm visibilidade completa da traseira a ponto de perceber e evitar que alguém suba ali.

Considerando a importância da matéria na preservação da segurança do pedestre e do ciclista no trânsito, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação

Sala das Sessões, em 09 de maio de 2018.

Deputado Antonio Carlos Mendes Thame

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. 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.

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para transbordo.

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 239. Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;
 Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irre recuperável ou definitivamente desmontado:

Infração - grave;
 Penalidade - multa;

Medida administrativa - Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor:

Infração - leve;
 Penalidade - multa.

Art. 242. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação:

Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa.

Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração - grave;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - Recolhimento das placas e dos documentos.

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
 IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;
 Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;
 Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009*](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;
 Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. [*Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009*](#)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento

ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002](#))

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

.....
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 - ([Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação](#))

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 10.595, DE 2018 (Do Sr. Felipe Carreras)

Autoriza aprovar a construção, com recursos próprios, e dentro de suas

instalações, de um bicicletário em edifícios com mais de 80 (oitenta) unidades e obriga os municípios com mais de 100 (cem) mil habitantes a criar e a elaborar um Plano Municipal Cicloviário.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam os Condomínios e Edifícios residenciais privados que possuam mais de 80(oitenta) unidades habitacionais obrigados a realizar reunião, convenção, assembleia geral ou alteração no regimento interno, para aprovar a construção, com recursos próprios e dentro de suas instalações, de um bicicletário.

Parágrafo primeiro - Para implementação deste, quando não houver previsão nos instrumentos constitutivos do condomínio, a assembleia deve estar atenta para o fato de que não se pode alterar a destinação de áreas comuns, mas se pode, no máximo, alterar a forma de uso desses espaços.

Parágrafo segundo – Fica proibido construir um bicicletário em local fechado para depósito de bicicletas em áreas de circulação, pois caracterizaria alteração de destinação de uso.

Art. 2º Ficam os Municípios com mais de 100(cem) mil habitantes autorizados e obrigados a elaborar um Plano Municipal Cicloviário com o objetivo de converter a bicicleta em um meio de transporte metropolitano cotidiano.

Parágrafo Primeiro - O plano deve apresentar um estudo técnico detalhado e estabelecer diretrizes para a implementação de ações no sentido do objetivo do Plano Municipal Cicloviário. Nele constará o resultado da necessidade do município de ver ações concretas para desenvolver toda a infraestrutura cicloviária.

Parágrafo Segundo - O Plano Municipal Cicloviário deve estar alinhado ao Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) da região que estabelece as meta de desenvolver ações de promoção do uso do transporte público e de outros modais de transporte não motorizados.

Parágrafo terceiro – Este estudo deverá propor e estabelecer uma Política Estadual de Mobilidade por Bicicleta e um Programa de Apoio ao Uso da Bicicleta e ao Ciclista.

Art. 3º Esta lei entra em vigor após 180 (cento e oitenta dias) da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Para lazer, transporte e exercícios físicos, o uso das bicicletas está em alta nas grandes cidades. O hábito, que pode ser muito benéfico para a sociedade e para a

saúde, pode ser incentivado pelo condomínio de maneira bem simples, apostando na constituição de um bicicletário.

Todo condomínio pode ter um bicicletário, desde que este esteja previsto em convenção, regimento interno ou, ainda, que sua criação seja aprovada em assembleia geral.

Porém, para implementação deste, quando não houver previsão nos instrumentos constitutivos do condomínio, a assembleia deve estar atenta para um ponto: não se pode alterar a destinação de áreas comuns. Pode-se, no máximo, alterar a forma de uso desses espaços. Assim, não se deve construir um local fechado para depósito de bicicletas em áreas de circulação, pois assim ocorreria alteração de destinação de uso, por exemplo.

É importante, também, que o condomínio verifique se quer ou não assumir a responsabilidade pela guarda das bicicletas. Tal fato deve estar expressamente delineado no documento que criou o depósito dos referidos meios de transporte. E, caso o condomínio queira ser o guardião das bicicletas, deverá implementar sistema de segurança e fazer constar, de forma expressa, em ata de assembleia a sua responsabilidade em casos de furtos, roubos e danos ocorridos no local.

Contudo, o ideal é que o condomínio não assuma tal responsabilidade. Para tanto, deverá constar em convenção, regimento ou ata de assembleia cláusula expressa de não-responsabilidade civil, sendo esta a forma mais segura de exclusão da obrigação de indenizar por quaisquer furtos, roubos ou danos Causados àqueles bens.

De fato, esta é uma questão que gera muitos conflitos no cotidiano condominial, principalmente quando as bicicletas são de alto valor ou quando os condôminos simplesmente abandonam, sem qualquer identificação, tais objetos na área destinada ao depósito. Nos dois casos, a melhor solução é o condomínio ter em seus atos constitutivos e deliberativos regramentos para dirimir futuros conflitos.

Para as entidades de gestão de condomínio a criação de um espaço para a guarda de bicicletas, especialmente em condomínios compostos por unidades habitacionais de espaço reduzido, é um bom auxílio para os condôminos, além de incentivar um hábito de vida mais saudável.

Pensando nisso, aproveito esta mesma oportunidade para autorizar o Poder Público a pensar e planejar, com vistas a organizar, dirigir e controlar melhor as bicicletas, a partir de um Plano Municipal Ciclovitário que tem por objetivo converter a bicicleta em um meio de transporte metropolitano cotidiano.

O Plano propõe a constituição de uma rede ciclovitária que atenda à demanda identificada nos estudos de diagnóstico, detalhados dos municípios de mais de 100(cem) mil habitantes.

A proposta é de integração com o sistema de transporte coletivo de modo que a estrutura prevista atenda a todos os terminais de metrô e ônibus identificados,

buscando, assim, incentivar a integração intermodal.

Uma hipótese possível é a de que a rede venha se dividir entre uma rede cicloviária metropolitana, responsável pela articulação municipal, e uma rede cicloviária complementar formada por ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

As ciclofaixas foram evitadas devido à recomendação do Ministério das Cidades de que "trata-se de espaço para bicicletas com baixo nível de segregação em relação tráfego lindeiro e apresenta menor nível de segurança aos ciclistas com maiores ocorrências de acidentes e conflitos". Quando previstas, as ciclofaixas devem ser sempre unidirecionais e situadas no bordo direito da via do tráfego automotor.

Outra alternativa, proposta, são as ciclovias segregadas em calçadas, desde que haja espaço suficiente nos passeios públicos.

Pode acontecer de que algumas das vias propostas passam por trechos onde "o sistema viário é inexistente ou há necessidade de desapropriações para promoção da continuidade do sistema cicloviário".

Isso poderá ocorrer porque algumas vias no entorno encontram-se saturadas. Apesar disso, prevê-se que, caso não seja possível a implantação, sejam utilizadas vias paralelas e, se necessário algum desvio, recomenda-se que não estejam a uma distância superior a 500 m da rota proposta.

Sugere-se que no traçado seja considerado o sistema cicloviário existente.

Sala das Sessões, 11 de julho de 2018.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

PROJETO DE LEI N.º 10.596, DE 2018

(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), para criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 24

.....
§7º - em Municípios acima de 100.000 (cem mil) habitantes deverá criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas de suas municipalidades. ” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, poucos sistemas de transporte se espalharam tão rapidamente como os de bicicletas compartilhadas. Eles já estão presentes em mais de 600 cidades do mundo, e são elementos cada vez mais importantes nas políticas de mobilidade urbana.

Caracterizados pela disponibilização de bicicletas espalhadas pelo território (em geral posicionadas em estações próprias), estes sistemas permitem que um mesmo veículo seja utilizado por mais de uma pessoa ao longo do dia. Seu potencial reside na conveniência ofertada aos usuários, que podem complementar as viagens feitas em modos coletivos (ônibus, metrô ou trem) ou realizá-las exclusivamente por meio destes sistemas.

Além disso, trazem benefícios indiretos, tais como o estímulo à adoção da bicicleta por mais cidadãos, a melhoria das condições ambientais, a ampliação do alcance do transporte coletivo e a redução dos congestionamentos.

A implementação e operação destes sistemas ainda demanda um processo de planejamento e gestão complexo para a maior parte dos municípios brasileiros e tem um custo relativamente elevado (ainda que baixo se comparado a outros modos de transporte), necessitando certo nível de governança e articulação institucional para garantir a sustentabilidade financeira e operacional em médio e longo prazos.

Em linhas gerais, um bom sistema de bicicletas compartilhadas é aquele que permite o deslocamento do maior número de pessoas com o menor custo possível. Para isso, algumas características de planejamento e operação devem ser respeitadas.

No Brasil, o primeiro sistema de bicicletas compartilhadas de terceira geração foi implementado no Rio de Janeiro, em 2008. Até novembro de 2015, outras 12 cidades brasileiras desenvolveram sistemas semelhantes: Porto Alegre (RS), Fortaleza (CE), Recife (PE), Aracaju (SE), Santos (SP), Sorocaba (SP), Salvador (BA), Petrolina (PE), São Paulo (SP), Brasília (DF), Belo Horizonte (MG) e Bertioga (SP, com estações apenas no bairro de Riviera de São Lourenço). Outros sistemas de terceira geração também estão em operação, com funcionamento em formatos diferenciados, nas seguintes localidades: Universidade Federal de Juiz de Fora (MG, para uso restrito no interior do campus universitário) e na cidade de Ipaussu (SP, com apenas uma estação)

Para que esse sistema possa alcançar todas as cidades brasileiras, contamos com o apoio de nossos Pares para aprovação dessa medida.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2018.

Deputado **FELIPE CARRERAS**
PSB-PE

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 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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; *[\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)*
- 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 compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

§ 6º [\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

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 1.919, DE 2019

(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 para determinar implantação de ciclovias e ciclofaixas nos municípios no plano diretor.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-6108/2016.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º o artigo 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo:

“Art. 41

.....
 §4º o plano de transporte urbano integrado disciplinado no § 2º deverá incluir programa de implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas.

I – os novos projetos de ruas e estradas deverão incluir o disposto no caput do §4º

II – Fica desobrigado a implantação mediante:

- a) comprovação de inviabilidade técnica
- b) não recomendado o tráfego de bicicletas
- c) desnecessária segregação dos veículos.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A bicicleta é uma alternativa para a mobilidade urbana sustentável de forma econômica e eficiente. A mobilidade sustentável deve ser encarada no planejamento de políticas públicas considerando a dificuldade de locomoção provocada pelos congestionamentos de veículos no trânsito urbano. Entretanto essa alternativa sustentável esbarra, entre outros problemas, na poluição provocada pelos veículos automotores que utilizam combustível fóssil.

Observamos o crescimento das cidades e as dificuldades que existem em relação à mobilidade nos centros urbanos. Para um melhor atendimento às cidades brasileiras é necessário pensar em como democratizar o acesso aos benefícios da vida urbana, entre eles a mobilidade com segurança, fator de inclusão social.

O Estatuto da Cidade trouxe importantes avanços como o Plano Diretor participativo e o Plano Diretor de Mobilidade das Cidades. No entanto, há uma grande lacuna entre os planos redigidos nos órgãos burocráticos e o que acontece nas ruas das cidades.

Entendemos que para a efetiva implementação de ciclovias e/ou ciclofaixas se faz necessário incluir a obrigatoriedade na elaboração do plano diretor dos municípios, entendemos que deve ser enquadrada esta obrigação apenas aos municípios com mais de 500 mil habitantes para que esta lei não seja impeditiva a sua execução.

Contamos com o apoio dos colegas parlamentares para aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 2 de abril de 2019.

**Deputado Felipe Carreras
PSB/PE**

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 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 III
DO PLANO DIRETOR
.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)*](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

.....
PROJETO DE LEI N.º 2.296, DE 2019
(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 para determinar

implantação e manutenção de paraciclos no plano diretor.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º o artigo 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo:

“Art. 41

.....

§4º o plano de transporte urbano integrado disciplinado no § 2º deverá incluir programa de implantação e manutenção de paraciclos, os quais deverão ser instalados nas proximidades de pontos de acesso a transportes públicos.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A bicicleta é uma alternativa para a mobilidade urbana sustentável de forma econômica e eficiente. A mobilidade sustentável deve ser encarada no planejamento de políticas públicas considerando a dificuldade de locomoção provocada pelos congestionamentos de veículos no trânsito urbano. Entretanto essa alternativa sustentável esbarra, entre outros problemas, na poluição provocada pelos veículos automotores que utilizam combustível fóssil.

Entendemos que a bicicleta é o meio de transporte ideal para a construção de cidades mais limpas, eficientes e saudáveis. Para isso devemos buscar toda e qualquer forma de incentivar a utilização deste veículo por mais pessoas possíveis.

No entanto, entendemos que os grandes centros urbanos não podem destinar todo seu esforço em mobilidade em prol da bicicleta devido as grandes distâncias entre a periferia e o centro da cidade. Mediante o exposto, entendemos que as grandes cidades devem utilizar da bicicleta como uma forma integrada no transporte público, para isso observamos que a instalação de paraciclos nas imediações das paradas de ônibus e estações de metro e trem se faz necessária para que os cidadãos sintam-se confortáveis em deixar seu patrimônio nas proximidades das paradas de ônibus.

Contamos com o apoio dos colegas parlamentares para aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, 15 de abril de 2019.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

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 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 III
DO PLANO DIRETOR

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

- I - com mais de vinte mil habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

- IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

- VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

- I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;
 - II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;
 - III - sistema de acompanhamento e controle.
-

PROJETO DE LEI N.º 2.781, DE 2019

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Dispõe sobre a segurança e a proteção do ciclista através do treinamento dos condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5009/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei acrescenta artigo na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer treinamento específico de sobre as normas de segurança e proteção ao trânsito de bicicletas, para os condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º. O artigo da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

Art.145-B. Além do disposto no art. 145, para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros o candidato deverá comprovar treinamento específico sobre as normas de segurança e proteção no trânsito de bicicletas, normas termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo Único. Os condutores que já atuam no transporte coletivo de passageiros deverão realizar o treinamento de que trata o caput quando da renovação da Carteira Nacional de Habilitação. (NR)

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa dar uma segurança maior ao ciclista no descolamento do seu itinerário, realizando um treinamento das normas de proteção e segurança aos condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros.

Essa proposição consiste na reapresentação do Projeto de Lei nº 4.658/2016, de autoria do Deputado Federal Rômulo Gouveia. Arquivou-se a citada proposição ao final da 55ª Legislatura, conforme o art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Todavia, esse projeto mantém-se politicamente conveniente e oportuno, como se pode concluir de sua justificativa:

“O presente projeto de lei tem por objetivo instituir a obrigatoriedade de treinamento específico sobre normas de segurança e proteção ao trânsito de bicicletas em via

pública, para os condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros.

A utilização de bicicletas como meio de transporte constitui alternativa extremamente positiva para a mobilidade urbana, em vários aspectos. Trata-se de veículo acessível, não poluente e ainda benéfico para a saúde dos usuários, o qual permite a melhoria das condições de tráfego e a integração com o transporte público, especialmente em grandes centros urbanos.

Embora o trânsito de bicicletas seja regulamentado pela legislação de trânsito, inclusive com a previsão de diversas normas de proteção e prioridade ao tráfego de ciclistas, a utilização de bicicletas, na prática, constitui atividade de risco na maioria de nossas cidades.

Como um dos elos mais frágeis da rede de mobilidade, juntamente com os pedestres, medidas efetivas devem ser tomadas para a redução do número de acidentes e para a garantia da integridade física dos ciclistas. Nesse sentido, nossa proposta busca tornar efetivo um dos princípios de segurança de trânsito previstos na legislação, que é a responsabilidade dos veículos de maior porte pela segurança dos menores, e dos motorizados pelos não motorizados.

Em geral, ônibus e bicicletas costumam trafegar mais à direita da pista, compartilhando o mesmo espaço da via. Por essa razão, não são raros os acidentes envolvendo veículos de transporte coletivo e bicicletas. Com a desproporção de tamanho entre esses dois veículos, a vida e a integridade física dos ciclistas ficam severamente ameaçadas nessas ocorrências.

Dessa forma, entendemos que a obrigatoriedade de treinamento específico, para os condutores de veículos de transporte coletivo, sobre normas de proteção e segurança ao tráfego de ciclistas, permitirá salvar vidas e tornar nosso trânsito mais humano e seguro.”

Concordando com os argumentos apresentados nessa justificativa, submeto à matéria a análise do Congresso Nacional, com esperança de sua aprovação nesta legislatura.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Comissões, em 9 de maio de 2019.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

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 XIV DA HABILITAÇÃO

.....
 Art. 145. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

§ 1º A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação, e transformado em § 1º pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

§ 2º [\(VETADO na Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

Art. 145-A. Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.998, de 18/6/2014\)](#)

Art. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

PROJETO DE LEI N.º 3.087, DE 2019 **(Do Sr. Felipe Carreras)**

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, prevendo a implantação de bicicletas públicas compartilhadas.

<p>DESPACHO: APENSE-SE AO PL-10596/2018.</p>
--

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 para prever a implantação de bicicletas públicas compartilhadas.

Art. 2º Acrescente-se o artigo 42-C a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, com a seguinte redação:

“Art. 42-C os municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes deverá incorporar ao

seu plano diretor a implantação e manutenção de bicicletas públicas compartilhadas”)

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

JUSTIFICATIVA

Encontramos hoje em diversas cidades do Brasil o serviço de bicicletas públicas compartilhadas, a sociedade brasileira já reconhece a importância deste modal nos grandes centros, mas entendemos que devemos ampliar mais a disponibilidade do serviço.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 62,1% dos brasileiros com 15 anos ou mais não praticaram qualquer atividade física em 2015. Atividades físicas desconectadas da rotina diária tendem a ser vistas como distantes e inalcançáveis pelas pessoas. Incorporadas, no entanto, à rotina natural, crescem consideravelmente as chances de serem realizadas. Mover-se de um ponto a outro é uma atividade natural em nossa rotina, mas escolhemos fazê-lo por meio de automóveis, ônibus coletivo etc. Se, entretanto, incorporarmos as bicicletas nesta rotina, não só beneficiaremos o meio ambiente, mas, principalmente, nossa saúde e qualidade de vida, visto que é uma atividade física moderada, constante e diária. A migração de meios de transporte que reforçam a tendência ao sedentarismo para um que estimula a atividade física é de tantas formas benéfica que deve ser razão de uma política de saúde pública específica.

Os benefícios gerados com a mudança do modelo de transporte vão ainda muito mais além. O próprio ciclo do turismo é alterado e revigorado. Usando uma bicicleta compartilhada, se reduz muito o custo com as viagens turísticas, aumenta-se a satisfação com a experiência, estimula-se o comércio local, diminui-se a emissão de poluentes, melhora-se a qualidade de vida e aumenta-se o número de viagens e a acessibilidade deste sistema de turismo para a população geral.

Tendo em vista tudo o que foi exposto, consideramos que o estímulo a este meio alternativo de transporte se configura como uma política pública segura e eficaz para a saúde, o meio ambiente, a mobilidade urbana, a economia e a indústria nacional.

Conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 22 de maio de 2019.

**Deputado Felipe Carreras
PSB/PE**

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 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 III
DO PLANO DIRETOR

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

Art. 42-A. Além do conteúdo previsto no art. 42, o plano diretor dos Municípios incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos deverá conter: [“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#)

I - parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e a contribuir para a geração de emprego e renda; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

II - mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

III - planejamento de ações de intervenção preventiva e realocação de população de áreas de risco de desastre; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

IV - medidas de drenagem urbana necessárias à prevenção e à mitigação de impactos de desastres; e [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

V - diretrizes para a regularização fundiária de assentamentos urbanos irregulares, se houver, observadas a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, e demais normas federais e estaduais pertinentes, e previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, onde o uso habitacional for permitido. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

VI - identificação e diretrizes para a preservação e ocupação das áreas verdes municipais, quando for o caso, com vistas à redução da impermeabilização das cidades. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.983, de 2/6/2014\)](#)

§ 1º A identificação e o mapeamento de áreas de risco levarão em conta as cartas geotécnicas. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 2º O conteúdo do plano diretor deverá ser compatível com as disposições insertas nos planos de recursos hídricos, formulados consoante a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 3º Os Municípios adequarão o plano diretor às disposições deste artigo, por ocasião de sua revisão, observados os prazos legais. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 4º Os Municípios enquadrados no inciso VI do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado terão o prazo de 5 (cinco) anos para o seu encaminhamento para aprovação pela Câmara Municipal. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

Art. 42-B. Os Municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano após a data de publicação desta Lei deverão elaborar projeto específico que contenha, no mínimo:

- I - demarcação do novo perímetro urbano;
 - II - delimitação dos trechos com restrições à urbanização e dos trechos sujeitos a controle especial em função de ameaça de desastres naturais;
 - III - definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais;
 - IV - definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e contribuir para a geração de emprego e renda;
 - V - a previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, quando o uso habitacional for permitido;
 - VI - definição de diretrizes e instrumentos específicos para proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural; e
 - VII - definição de mecanismos para garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização do território de expansão urbana e a recuperação para a coletividade da valorização imobiliária resultante da ação do poder público.
- § 1º O projeto específico de que trata o *caput* deste artigo deverá ser instituído por lei municipal e atender às diretrizes do plano diretor, quando houver.
- § 2º Quando o plano diretor contemplar as exigências estabelecidas no *caput*, o Município ficará dispensado da elaboração do projeto específico de que trata o *caput* deste artigo.
- § 3º A aprovação de projetos de parcelamento do solo no novo perímetro urbano ficará condicionada à existência do projeto específico e deverá obedecer às suas disposições. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

CAPÍTULO IV DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE

- Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:
- I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;
 - II - debates, audiências e consultas públicas;
 - III - conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;
 - IV - iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
 - V - (VETADO)
-
-

PROJETO DE LEI N.º 3.242, DE 2019 **(Dos Srs. Vinicius Poit e Lucas Gonzalez)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte com veículos ciclo motorizados elétricos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-10596/2018.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte com veículos ciclo motorizados elétricos, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal .

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º**

.....

XIV - transporte ciclo motorizado elétrico: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes elétricos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

XV – transporte autopropelido: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes ou bicicletas, autopropelidos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar acrescida do seguintes arts. 11-C e 11-D:

“ **Art. 11-C.** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal oferecer condições de infraestrutura para transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, previstos nos inciso XIV e XV do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§ 1º. Enquanto os Municípios e Distrito Federal não oferecerem infraestrutura de espaço compartilhado para uso de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, fica autorizada a circulação nos termos do art. 59 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 2º. Enquanto vigorar a circulação provisória de transportes ciclo motorizado elétrico e autopropelido prevista no §1º deste artigo, tanto o Poder Público quanto a empresa proprietária da plataforma que disponibiliza os referidos meios de transporte não se responsabilizarão por danos causados ao usuário do transporte em razão da inadequação perfeita e inerente da via ao uso do transporte.

Art. 11-D Na fiscalização do serviço de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I – velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II – velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III – uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV – livre estacionamento dos veículos, desde que não interfira nas vias públicas, como ruas e ciclovias;

V – não obrigatoriedade do uso de equipamento de segurança, ficando a cargo e responsabilidade do usuário, quaisquer danos causados a si próprio;

§ 1º. Conforme inciso XIV do art. 4º desta lei, ficam os Municípios e Distrito Federal dispensados de regulamentação do transporte ciclo motorizado elétrico e do transporte autopropelido, por se tratar de serviço privado;

§ 2º. No caso das modalidades de transporte mencionadas no caput deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal terão competência administrativa, vedada a regulamentação normativa que exceda o disposto nesta Lei, inclusive sobre segurança do usuário.

Art. 4º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 24**.....
.....

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados; **(NR)**
.....

§ 6º As Infraestruturas que trata o Inciso III devem priorizar a implantação de espaços compartilhados;”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras, por isso há a

necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte de qualidade.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade e somente com investimento em transporte alternativo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Hoje temos o aumento das vendas de automóveis e motocicletas, que atingem cerca de 50 milhões em sua totalidade. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O que tem, conseqüentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao problema as constantes falhas e interrupções no setor metroviário, combinado com a falta de investimentos na ampliação e manutenção das redes e vagões cada vez mais lotados.

Conforme o que foi previamente exposto, nota-se a necessidade de buscarmos meios alternativos de transporte, focando em um desafogamento das vias dos outros meios, uma redução de poluentes e a geração de economia.

De acordo com o Dr. Marcos Paulo Schlickmann, o patinete, especialmente o elétrico, oferece grandes vantagens nos deslocamentos curtos urbanos, podendo ser alternativa para quem não quer ou não gosta de pedalar, mas aprecia a praticidade da bicicleta. Somado a isso, ajuda a resolver os problemas first/last mile, sendo um complemento para os sistemas de transporte público. Ele também apela muito para o pedestre, que busca acelerar um pouco sua viagem sem perder a comodidade de andar a pé. Schlickmann também aponta:

Já para uso pessoal, não necessariamente compartilhados por startups, os patinetes são muito interessantes, elétricos ou não. Eles são relativamente baratos e muito versáteis, pois podem ser facilmente transportados debaixo do braço ou no transporte público. E, assim como a bicicleta, esses pequenos veículos têm um potencial tremendo desde que existam infraestruturas adequadas de circulação e estacionamento nas nossas cidades.

A infraestrutura que suporte o uso de diferentes modos de transportes é o “shared spaces”, ou em português, espaços compartilhados. De acordo com Anthony Ling, autor do Guia de Gestão Urbana:

A ideia de que ruas que permitem altas velocidades para os automóveis tornam-se hostis a pedestres e ciclistas, inibindo a presença de modos de deslocamento não motorizados. Não há, portanto, uma concorrência justa entre tais modos e o automóvel particular, situação agravada pela pavimentação asfáltica que estimula a alta velocidade, pela ausência de

sinalização adequada e pela delimitação clara de faixas de rolamento. Diversas cidades do mundo têm optado por reduzir a segregação entre diferentes modos de transporte e por diminuir a velocidade máxima para os automóveis, de forma a possibilitar uma convivência harmônica entre diferentes modos de transporte nas ruas.

Cidades grandes do mundo também estão optando por esse tipo de transformação. Em preparação para as Olimpíadas de 2012, Londres reformou a Exhibition Road, tradicional rua que dá acesso a instituições como o Victoria & Albert Museum e a Imperial College, em um espaço compartilhado, diminuindo quase pela metade o número de acidentes na área.

A regulamentação proposta, com mínimas exigências, se justifica pelo patinete elétrico ser destinado para cobertura de pequenas distâncias, primeira/ última milha complementar ao serviço de transporte público e estar em harmonia com o já previsto na Resolução nº 465 de 27 de novembro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito. Uma regulamentação excessiva e distintamente feita por cada município, pode tornar inviáveis os investimentos nesta solução de transporte. Para tanto, se faz necessário que, na ausência de regulamentação, os usuários assumam a responsabilidade de sua liberdade no uso deste serviço, buscando uma sociedade consciente da relação causa e consequência de suas ações no trânsito.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em 30 de maio de 2019.

Deputado **VINICIUS POIT**
(NOVO - SP)

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da

República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

- XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;
- XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;
- XXII - é garantido o direito de propriedade;
- XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;
- XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;
- XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;
- XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;
- XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;
- XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:
- a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;
 - b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;
- XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;
- XXX - é garantido o direito de herança;
- XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cuius* ;
- XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;
- XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;
- XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
- a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;
 - b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;
- XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;
- XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;
- XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;
- XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:
- a) a plenitude de defesa;
 - b) o sigilo das votações;
 - c) a soberania dos veredictos;
 - d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;
- XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;
- XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XL I - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XL II - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XL III - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XL IV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XL V - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XL VI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

- a) privação ou restrição da liberdade;
- b) perda de bens;
- c) multa;
- d) prestação social alternativa;
- e) suspensão ou interdição de direitos;

XL VII - não haverá penas:

- a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;
- b) de caráter perpétuo;
- c) de trabalhos forçados;
- d) de banimento;
- e) cruéis;

XL VIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XL IX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;

LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;

LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;

LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;

LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;

LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;

LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;

LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados

imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;

LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;

LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;

LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;

LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;

LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;

LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;

LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:

a) partido político com representação no Congresso Nacional;

b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;

LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;

LXXII - conceder-se-á *habeas data* :

a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;

b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;

LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;

LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;

LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:

a) o registro civil de nascimento;

b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. [*\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)*](#)

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos

dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. ([Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004](#))

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015](#))

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;
- VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003](#))
- VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII - busca do pleno emprego;
- IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995](#))

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. ([Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995](#))

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.

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 remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018)*

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.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

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 II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *deficit* ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *superavit* tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o *deficit* originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de *superavit* tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução

ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018](#))
- 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 compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016](#))

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018](#))

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018](#))

§ 6º ([VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018](#))

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.

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. 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.
-

RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao Art. 1º da Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, do CONTRAN, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito;

Considerando o que consta no processo administrativo nº 80001.003430/2008-78, resolve:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009 fica renumerado para § 1º.

Art. 2º Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, com a seguinte redação:

Art 1º...

§ 1º

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.

§ 3º Fica excepcionalizada da equiparação prevista no caput deste artigo a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

I - com potência nominal máxima de até 350 Watts;

II - velocidade máxima de 25 km/h;

III - serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;

IV - não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência;

V - estarem dotadas de:

a) indicador de velocidade;

b) campainha;

c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral;

d) espelhos retrovisores em ambos os lados;

e) pneus em condições mínimas de segurança.

VI - uso obrigatório de capacete de ciclista.

§ 4º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e da bicicleta elétrica de que tratam os parágrafos 2º e 3º do presente artigo.

Art. 3º Fica revogada a Resolução CONTRAN Nº 375/11, de 18 de março de 2011.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MORVAM COTRIM DUARTE

Presidente do Conselho

Em exercício

MARIO FERNANDO DE ALMEIDA RIBEIRO

Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA

Ministério dos Transportes

JOSÉ MARIA RODRIGUES DE SOUZA

Ministério da Educação

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA

Ministério da Saúde

PAULO CESAR DE MACEDO

Ministério do Meio Ambiente

PROJETO DE LEI N.º 3.274, DE 2019

(Do Sr. Eli Corrêa Filho)

Dispõe sobre o Sistema Compartilhado de Micromobilidade como instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-10596/2018.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade insere-se como instrumento de mobilidade urbana para o transporte de pessoas em território nacional, de forma alternativa, eficiente e ambientalmente sustentável, integrada aos diferentes modais de transporte coletivos de passageiros.

Parágrafo único. O Sistema Compartilhado de Micromobilidade atende ao previsto no Art. 2º, incisos II, III e IV, do Art. 6º e incisos III e IV do Art. 7º, da Lei nº 12.857, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Art. 2º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade é o conjunto de modais ativos ou elétricos de transporte, públicos ou privados, e todos os serviços e infraestrutura urbana postos à disposição da população, com ou sem custo para o usuário, que permitam a realização de deslocamentos de curta ou média distância, de maneira ecologicamente correta e eficiente, acessíveis através de sistema de tecnologia e georreferenciamento.

Parágrafo único. Inserem-se no sistema os veículos de micromobilidade compartilhados movidos à tração humana ou eletricidade, voltados ao transporte de passageiros de forma alternativa ao veículo automotor, incluindo, mas não limitando-se às bicicletas, elétricas ou não, e patinetes elétricas, para uso compartilhado.

Seção I

Das Definições

Art. 3º - Para os fins desta Lei, considera-se:

I – bicicletas compartilhadas: veículo de micromobilidade de propulsão humana de duas rodas, não equiparadas à motocicletas, motonetas ou ciclomotores, dotadas de equipamentos de segurança e sinalização previstos no inciso VI, do art. 105 da Lei nº 9.503/97, de natureza pública ou privada, e cujas regras de circulação e condutas de trânsito estão dispostas no Art. 58 da citada lei;

II – bicicleta elétrica: veículo de micromobilidade dotado de duas rodas, originalmente composto por motor elétrico auxiliar ou dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, dotada de equipamentos de segurança e sinalização definidos pela Resolução 465/2013 do Contran, de natureza pública ou privada;

III – equipamentos de segurança: são os equipamentos obrigatórios exigidos dos usuários previstos na Resolução 465/13 do Contran e atualizações;

IV – infraestrutura cicloviária: ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas definitivas ou operacionais utilizadas preferencialmente para a circulação dos modais ativos ou elétricos inseridos no Sistema Compartilhado de Micromobilidade;

V – infraestrutura urbana: vias, bens e mobiliários urbanos à disposição da população, envolvidas na operação do sistema compartilhado de micromobilidade, respeitada a legislação municipal aplicável ao ordenamento dos elementos da paisagem urbana;

VI – operadoras de tecnologia do serviço de micromobilidade compartilhada – partícipes do Sistema Compartilhado de Micromobilidade que prestam os serviços sob o regime público, mediante contrato de prestação de serviços ou de concessão, ou privado, mediante credenciamto, que envolve a locação de veículos de micromobilidade à população, através de sistema de tecnologia;

VII – partícipes do sistema de mobilidade urbana: todos aqueles envolvidos na prestação dos serviços de transporte público ou privado de passageiros e que se deslocam nas cidades utilizando-se de veículos de transporte de passageiros e/ou cargas;

VIII – patinete compartilhada: veículo de micromobiliade elétrico, de uso compartilhado, voltado ao transporte de passageiros no espaço urbano, dotados de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao veículo, com dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas previstas na NBR 9050/2004;

IX – serviço compartilhado de micromobilidade – operação do sistema compartilhado de micromobilidade por meio da

disponibilização de veículos de micromobilidade através do uso de estações físicas inseridas no espaço urbano, ou sem estações, ou ainda de forma híbrida (dock, dockless ou híbrida), e o uso de sistema de tecnologia disponibilizado aos usuários;

X – sistema de tecnologia: sistema de tecnologia com georreferenciamento adequado às normas da Anatel, disponibilizados aos usuários por meio de aplicativo compatível com os principais sistemas operacionais dos aparelhos móveis de comunicação, para localização dos veículos e da infraestrutura urbana envolvida, acesso aos serviços compartilhados de micromobilidade e pagamento pelo uso, quando houver custos ao usuário.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos do Sistema Compartilhado de Micromobilidade

Art. 4º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade observará os seguintes princípios:

- I – universalização e democratização do acesso;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades;
- III – fomento às alternativas de transporte sustentáveis e eficientes;
- III - racionalização dos meios de transporte urbano;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
- V - segurança nos deslocamentos dos usuários.
- VI – incentivo às práticas inovadoras de mobilidade.

Art. 5º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade observará as seguintes diretrizes:

- I – integração com as demais redes de transporte, em especial o sistema de transporte coletivo de passageiros;
- II – integração à rede cicloviária existente nas cidades;
- III - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias;
- IV – garantir condições de segurança à circulação dos usuários, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana;
- V – garantir condições isonômicas de acesso à infraestrutura cicloviária e infraestrutura urbana aos usuários dos serviços, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana, para o direito de

ir e vir e de circulação e estacionamento em território nacional;

VI – respeito à livre iniciativa e livre concorrência das operações privadas do sistema compartilhado de micromobilidade;

Art. 6º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade possui como objetivos:

I – reduzir as externalidades negativas do transporte de pessoas nos centros urbanos;

II – proporcionar melhoria nas condições urbanas de mobilidade;

III – promover a operação equilibrada, de forma a progressivamente atender a todas as regiões do território nacional;

VI – promover a qualidade de vida nas cidades;

V – promover a expansão da infraestrutura cicloviária nos municípios;

VI – contribuir para o atingimento das metas de mobilidade urbana, a partir do uso de dados e evidências relativas às operações de compartilhamento;

VII – garantir condições de uso e deslocamento dos veículos compartilhados de micromobilidade no território nacional, na condições de meios eficazes de transporte de passageiros nos centros urbanos;

IX – proporcionar o crescimento sustentável das cidades.

Seção III

Das Diretrizes para a Regulação do Sistema Compartilhado de Micromobilidade

Art. 7º - A regulação do Sistema Compartilhado de Micromobilidade terá como diretriz:

I – promover a expansão da infraestrutura cicloviária nas cidades;

II – integração física e operacional com os diferentes modos de transporte público de passageiros;

III – contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços;

IV – compartilhamento de dados e estatísticas das operações com o poder público municipal, preservado o sigilo de dados, para políticas públicas voltadas à mobilidade urbana;

V – promover a expansão do sistema de acordo a oferta e a demanda;

VI – publicidade de parâmetros de qualidade dos serviços públicos ou privados;

VII – permitir o uso do espaço público para a operação do sistema, de maneira ordenada, de acordo com as competências municipais;

VIII – respeito aos princípios da livre iniciativa e concorrência que regem as operações de natureza privada, pelas operadoras de tecnologia credenciados para operação em regime privado, nas condições definidas em norma municipal;

IX – respeito aos princípios licitatórios incidentes e normas de direito público a serem definidos em edital e contrato administrativo, nas operações públicas que envolvem prestadores de serviços contratados pelo poder público municipal ou concessionários.

X – fiscalização de práticas abusivas e desleais de operadoras de tecnologia;

XI – exigência e fiscalização pelos órgãos e entidades municipais competentes do cumprimento pelas operadoras públicas ou privadas do Sistema Compartilhado de Micromobilidade dos requisitos técnicos e de segurança básicos aplicáveis aos veículos de micromobilidade e do uso de sistemas de tecnologias certificadas pela Anatel;

XII – fiscalização pelos órgãos executivos inseridos no Sistema Nacional de Trânsito das condutas do usuário no trânsito, assim definidas no Código de Trânsito Brasileiro, nas disposições do Contran e nas regras de circulação previstas nesta lei.

XIII – prever formas razoáveis e proporcionais de contrapartida pelo uso da infraestrutura urbana para a prestação dos serviços compartilhados, tomando-se por base as externalidades positivas do sistema.

CAPÍTULO II

Do Serviço Compartilhado de Micromobilidade.

Art. 8º - A operação dos serviços compartilhados de micromobilidade, de natureza pública ou privada, poderá ser feita através do uso de infraestrutura urbana dedicada aos serviços, que poderão ser prestados por operadoras de tecnologia públicas ou privadas utilizando-se de estações físicas e/ou não (dock, dockless ou híbrido), por meio do aluguel por prazo determinado, de veículos de micromobilidade, tais como bicicletas compartilhadas, elétricas ou não, e patinetes compartilhadas, em território nacional.

Parágrafo único. A operação do serviço de compartilhamento será realizada por meio de plataforma tecnológica disponibilizada aos usuários, assegurada a proteção a dados pessoais e a

promoção do amplo acesso ao serviço.

Art. 9º - As contrapartidas recebidas em bens, serviços ou por meio da arrecadação de preço público ou outorgas provenientes do Sistema Compartilhado de Micromobilidade, serão prioritariamente revertidos ao cumprimento das metas de mobilidade urbana, estabelecidas na Lei nº 13.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Micromobilidade Urbana) e respectivos planos municipais de mobilidade urbana, especialmente para a manutenção e expansão da malha cicloviária, de acordo com as normas definidas pelos entes federativos municipais.

Art. 10 - Os serviços de compartilhamento de micromobilidade deverão ser prestados pelas operadoras de forma a atender às regras estabelecidas para os veículos de micromobilidade previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) e Contran, especialmente na Resolução 465/13 e suas atualizações, cabendo-lhes conjuntamente com os entes federativos municipais, através de suas prefeituras e órgãos executivos de trânsito, promover medidas educativas junto aos usuários, que tenham por ênfase as regras de conduta no trânsito, segurança e urbanidade com os demais partícipes do sistema de mobilidade urbana e pedestres.

Art. 11 - Toda a infraestrutura urbana posta à disposição para a operação dos serviços de compartilhamento de micromobilidade deverá estar amplamente fruível à população.

CAPÍTULO III

Das normas de circulação e conduta

Art. 12 - Patinete elétrica compartilhada é veículo de micromobilidade inserido no ambiente urbano, destinado ao transporte de pessoas, de maneira ecologicamente correta, eficiente e preferencialmente integrada aos meios de transporte coletivos de passageiros.

Art. 13 - A fim de garantir o uso das patinetes elétricas compartilhadas como meio de transporte nas cidades, e assegurar condições de segurança no deslocamento de seus usuários e de uso isonômico da infraestrutura urbana, a circulação será feita conforme normas federais vigentes e demais previstas nessa lei, com especial atenção ao direito de ir e vir do pedestre, na exata ordem de preferência:

I - na infraestrutura cicloviária, em velocidade máxima de 20km/h;

II - na estrita ausência de infraestrutura cicloviária, especialmente em locais de acesso ou de não interligação da malha cicloviária, a circulação dos patinetes poderá ser feita:

a) no bordo direito da via, quando lhe será assegurado o direito de preferência e de proteção pelos veículos de maior porte,

tal como disposto no Art. 58 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB), em velocidade máxima de 20km/h;

b) em áreas de circulação de pedestres, preferencialmente nos locais de não circulação exclusiva de pedestres, em velocidade máxima de 6km/h ou, na sua ausência, nas calçadas, em velocidade compatível com a segurança do pedestre, nunca em velocidade superior a 6km/h.

Art. 14 - O estacionamento das patinetes elétricas compartilhadas pelos usuários poderá ser feita nos espaços livres destinados ao estacionamento de veículos, preferencialmente nas condições previstas no §2º do Art. 48 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB).

Art. 15 - Poderão os entes federativos municipais regularem condições de circulação e estacionamento de veículos compartilhados de micromobilidade, para garantia da segurança dos usuários, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana, bem como por motivos de interesses públicos, desde que com isso não inviabilize o sistema.

Art. 16 - Caberão aos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito de suas competências, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos compartilhados de micromobilidade, implantar, manter e operar o sistema de sinalização e controle viários, em interface com as operadoras do sistema compartilhado de micromobilidade e executar a fiscalização de trânsito dos usuários.

Art. 17 - Os equipamentos de segurança, cujo uso seja exigido dos usuários dos veículos inseridos no Sistema Compartilhado de Micromobilidade são aqueles mínimos previstos pelo Contran, especialmente na Resolução 465/13 e suas atualizações.

Parágrafo único. As operadoras do Sistema Compartilhado de Micromobilidade em ações conjuntas com o poder público promoverão ações de conscientização sobre o uso de equipamentos de segurança pelos usuários e de educação sobre as regras de conduta no trânsito.

CAPÍTULO IV

Instrumentos de Apoio à Micromobilidade Urbana

Art. 18 - Os entes federativos, no exercício de suas competências, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, preverão ações e incentivos à expansão do Sistema Compartilhado de Micromobilidade, como política de mobilidade urbana.

Art. 19 - Deverão os municípios compatibilizar seus planos municipais de mobilidade urbana e normas que regulam o compartilhamento de veículos de micromobilidade por operadoras de tecnologia, aos princípios, diretrizes e objetivos previstos nesta Lei.

CAPÍTULO V

Disposições Finais

Art. 20. Esta Lei entra em vigor no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Justificativa

Em especial, as patinetes elétricas são consideradas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), assim como também o são as bicicletas, um veículo. Como tal, é necessário legislação de iniciativa da União, para respaldar a regulamentação de Estados e Municípios.

Tramitam na Câmara dos Deputados alguns projetos de lei que tratam do mesmo tema. A propositura, aqui apresentada, tem como objetivo trazer definições e contribuições para preencher possíveis lacunas na legislação já existente e propiciar uma nova norma mais próxima o possível do ideal e do que espera a sociedade.

Sala das Comissões, em 04 de junho de 2019.

Eli Corrêa Filho
Deputado Federal

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 12.857, DE 2 DE SETEMBRO DE 2013

Cria cargos de Especialista em Infraestrutura Sênior, cargos das carreiras de Analista de Infraestrutura, de Especialista em Meio Ambiente e de Analista de Comércio Exterior, cargos nos quadros de pessoal da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e do Departamento Nacional de Auditoria do Sistema Único de Saúde (Denasus), cargos em comissão e funções gratificadas; altera as Leis nºs 9.620, de 2 de abril de 1998, e 11.539, de 8 de novembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, 330 (trezentos e trinta) cargos de provimento efetivo de Analista de Comércio Exterior, da carreira de mesma

denominação, criada pela Lei nº 9.620, de 2 de abril de 1998.

Art. 2º É instituído, no Plano Especial de Cargos da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), de que trata a Lei nº 11.356, de 19 de outubro de 2006, o cargo de provimento efetivo de Analista Técnico-Administrativo, de nível superior, com atribuições voltadas ao planejamento, à supervisão, à coordenação, ao controle, ao acompanhamento e à execução de atividades técnicas especializadas necessárias ao exercício das competências da Suframa, à implementação de políticas e à elaboração de estudos e pesquisas, ressalvadas as atividades privativas de carreiras específicas.

Parágrafo único. O ingresso, a estrutura, o desenvolvimento, a remuneração e os demais aspectos relativos ao cargo de que trata o caput deste artigo observarão as normas aplicáveis aos cargos do Plano Especial de Cargos da Suframa de que trata a Lei nº 11.356, de 19 de outubro de 2006.

Art. 3º Observado o disposto no art. 2º desta Lei, são criados no quadro de pessoal da Suframa 89 (oitenta e nove) cargos de provimento efetivo de Analista Técnico-Administrativo.

Art. 4º São criados no quadro de pessoal da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) 93 (noventa e três) cargos de provimento efetivo de Técnico Administrativo, de nível intermediário, integrantes da carreira de mesma denominação prevista no inciso XVIII do art. 1º da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004.

Parágrafo único. O quantitativo de cargos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), previsto no Anexo I da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, passa a corresponder ao número de cargos estabelecido pelo Anexo III desta Lei.

Art. 5º São criados no Plano Especial de Cargos do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, de que trata o art. 10 da Lei nº 11.095, de 13 de janeiro de 2005, 260 (duzentos e sessenta) cargos de provimento efetivo de Agente Administrativo, de nível intermediário.

Art. 6º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, 400 (quatrocentos) cargos de provimento efetivo de Técnico Administrativo, de nível intermediário, na carreira de Especialista em Meio Ambiente, de que trata a Lei nº 10.410, de 11 de janeiro de 2002.

Art. 7º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, os seguintes cargos de provimento efetivo, previstos na Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007:

I - 100 (cem) cargos isolados de Especialista em Infraestrutura Sênior; e

II - 150 (cento e cinquenta) cargos de Analista de Infraestrutura, integrantes da carreira de mesma denominação.

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º (VETADO).

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. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

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.

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.

RESOLUÇÃO Nº 465 , DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao Art. 1º da Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, do CONTRAN, que estabelece a equiparação dos veículos cicloelétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito;

Considerando o que consta no processo administrativo nº 80001.003430/2008-78;

RESOLVE:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009 fica reenumerado para § 1º.

Art. 2º Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, co a seguinte redação:

Art 1º

.....
 § 1º

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropeidos, sendo permitida sua circulação

somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes

condições:

I – velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II – velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;

III – uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira,

traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV – dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de

rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.

§ 3º Fica excepcionalizada da equiparação prevista no caput deste artigo a bicicleta

dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo

motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em

ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

I – com potência nominal máxima de até 350 Watts;

II – velocidade máxima de 25 km/h;

III – serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente

quando o condutor pedalar;

IV – não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de

potência;

V – estarem dotadas de:

a) indicador de velocidade;

b) campainha;

c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral;

d) espelhos retrovisores em ambos os lados;

e) pneus em condições mínimas de segurança.

VI – uso obrigatório de capacete de ciclista.

§ 4º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios e do Distrito

Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de

mobilidade individual autopropeidos e da bicicleta elétrica de que tratam os parágrafos 2º

e 3º do presente artigo.

Art. 3º Fica revogada a Resolução CONTRAN Nº 375/11, de 18 de março de 2011.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Morvam Cotrim Duarte
 Presidente em Exercício

Mario Fernando de Almeida Ribeiro
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

Paulo Cesar de Macedo
Ministério do Meio Ambiente

LEI Nº 13.587, DE 2 DE JANEIRO DE 2018

Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2018.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estima a receita da União para o exercício financeiro de 2018 no montante de R\$ 3.575.230.380.469,00 (três trilhões, quinhentos e setenta e cinco bilhões, duzentos e trinta milhões, trezentos e oitenta mil, quatrocentos e sessenta e nove reais) e fixa a despesa em igual valor, compreendendo, nos termos do art. 165, § 5º, da Constituição:

I - o Orçamento Fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público;

II - o Orçamento da Seguridade Social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da Administração Pública Federal direta e indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo Poder Público; e

III - o Orçamento de Investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detém a maioria do capital social com direito a voto.

CAPÍTULO II DOS ORÇAMENTOS FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção I Da Estimativa da Receita

Art. 2º A receita total estimada nos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social é R\$ 3.506.421.082.632,00 (três trilhões, quinhentos e seis bilhões, quatrocentos e vinte e um milhões, oitenta e dois mil, seiscentos e trinta e dois reais), incluindo a proveniente da emissão de títulos destinada ao refinanciamento da dívida pública federal, interna e externa, em observância ao disposto no art. 5º, § 2º, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000,

Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF, na forma detalhada nos Anexos a que se referem os incisos I e VIII do art. 10 desta Lei e assim distribuída:

I - Orçamento Fiscal: R\$ 1.625.647.682.049,00 (um trilhão, seiscentos e vinte e cinco bilhões, seiscentos e quarenta e sete milhões, seiscentos e oitenta e dois mil, quarenta e nove reais), excluída a receita de que trata o inciso III deste artigo;

II - Orçamento da Seguridade Social: R\$ 723.557.975.629,00 (setecentos e vinte e três bilhões, quinhentos e cinquenta e sete milhões, novecentos e setenta e cinco mil, seiscentos e vinte e nove reais); e

III - Refinanciamento da dívida pública federal: R\$ 1.157.215.424.954,00 (um trilhão, cento e cinquenta e sete bilhões, duzentos e quinze milhões, quatrocentos e vinte e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), constantes do Orçamento Fiscal.

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.483, DE 2019
(Do Sr. Severino Pessoa)

Altera o art. 68 do Código de Trânsito Brasileiro para determinar a obrigatoriedade de construção de ciclovias e passarelas dotadas de iluminação nos trechos urbanos de vias rurais.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-6108/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o artigo 68 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar a obrigatoriedade de construção de ciclovias e passarelas dotadas de iluminação nos trechos urbanos de vias rurais.

Art. 2º O § 5º do art. 68 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 68.....

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverão ser previstos passeio destinado à circulação dos pedestres, passagens subterrâneas ou passarelas devidamente iluminadas para a travessia de pedestres e ciclovias.

.....” (NR)

Art. 3º O art. 68 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“Art. 68.....

.....

§ 7º O CONTRAN, ouvidos os órgãos executivos rodoviários, definirá em que condições as intervenções previstas no § 5º poderão ser dispensadas.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O avanço e as possibilidades de desenvolvimento que as estradas proporcionam são inegáveis. Inicialmente possibilitaram a expansão econômica e ocupação do interior do País e, hoje, mais de 60% da carga transportada no Brasil passa pelas estradas.

Como consequência natural do desenvolvimento da malha rodoviária, surgem diversas cidades e povoados que promovem a urbanização dos arredores das rodovias em muitos trechos. Regiões rurais onde, a princípio, a única intervenção humana era a própria rodovia, hoje são cidades consideravelmente desenvolvidas, onde pessoas vivem e, portanto, circulam em bicicletas ou a pé.

Esse cenário, frequentemente, une dois elementos que geralmente não foram projetados para coexistir. De um lado, a rodovia, projetada para permitir o tráfego em altas velocidades de veículos muitas vezes carregando toneladas. De outro, cidades inteiras que, como tal, são vivas e apresentam dinâmica na qual o tráfego da rodovia passa a representar ameaça real à segurança de ciclistas e pedestres. O resultado é a enorme quantidade de acidentes e atropelamentos que, não raramente, põem fim à vida de suas vítimas ou deixam graves sequelas.

Nesse sentido, nossa proposta visa a tornar obrigatória a construção de ciclovias e passarelas iluminadas nos trechos urbanos de rodovias. A presença de locais e estruturas apropriadas para a circulação de bicicletas e para a travessia dos pedestres poderá diminuir as tristes ocorrências que diariamente ameaçam quem vive nessas localidades.

O texto proposto prevê que o Contran — Conselho Nacional de Trânsito — possa estabelecer critérios que definam locais onde as modificações podem ser dispensadas. O dispositivo visa permitir que o investimento seja exigido nos trechos de maior tráfego de veículos, onde há maior número de ocorrências, e que se evite a construção de estruturas em áreas onde o fluxo de veículos e pedestres não seja significativo.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 12 de junho de 2019.

Deputado SEVERINO PESSOA

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 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 cinqüenta 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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.722, DE 2019
(Do Sr. Felipe Carreras)

Dispõe sobre a dedução do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) das despesas com construção ou disponibilização mediante locação de vestiários e paraciclos para os funcionários de pessoas jurídicas tributadas pelo Lucro Real.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-3955/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A partir do ano calendário de 2020 e até o ano calendário de 2024, poderão ser deduzidos do imposto de renda devido, em cada apuração, trimestral ou anual, pela pessoa jurídica tributada com base no lucro real, os valores despendidos a título de construção ou disponibilização mediante locação de vestiários e paraciclos destinados aos seus funcionários, respeitado o limite global de 4% das deduções do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) de que trata o inciso I do art. 6º da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste Projeto de Lei é instituir um incentivo fiscal que se estimule o uso da bicicleta, que é um meio de transporte sustentável e não poluente.

Nesse contexto, a possibilidade de dedução do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) pelas empresas tributadas pelo Lucro Real dos gastos realizados com construção ou disponibilização mediante locação de vestiários e paraciclos, me parece uma alternativa razoável e interessante para estimular o ciclismo no mundo corporativo, contribuindo, assim, para a adoção de práticas de transporte sustentáveis, para a redução da poluição, dos engarrafamentos e da falta de vagas para estacionamento nos grandes centros urbanos.

Ante o exposto e tendo em vista a imensa relevância desta medida para o fomento ao uso da bicicleta como meio de transporte e para a sustentabilidade

do meio ambiente, gostaria de pedir a apoio aos nobres pares nesta Casa para a rápida aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2019.

Deputado FELIPE CARRERAS

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 9.532 DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997

Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....

Art. 6º Observados os limites específicos de cada incentivo e o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 9.249, de 1995, o total das deduções de que tratam:

I - o art. 1º da Lei nº 6.321, de 1976 e o inciso I do art. 4º da Lei nº 8.661, de 1993, não poderá exceder a quatro por cento do imposto de renda devido;

II - o art. 26 da Lei nº 8.313, de 1991, e o art. 1º da Lei nº 8.685, de 20 de julho de 1993, não poderá exceder quatro por cento do imposto de renda devido. [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001\)](#)

Art. 7º A pessoa jurídica que absorver patrimônio de outra, em virtude de incorporação, fusão ou cisão, na qual detenha participação societária adquirida com ágio ou deságio, apurado segundo o disposto no art. 20 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977:

I - deverá registrar o valor do ágio ou deságio cujo fundamento seja o de que trata a alínea *a* do § 2º do art. 20 do Decreto-Lei nº 1.598, de 1977, em contrapartida à conta que registre o bem ou direito que lhe deu causa;

II - deverá registrar o valor do ágio cujo fundamento seja o de que trata a alínea *c* do § 2º do art. 20 do Decreto-Lei nº 1.598, de 1977, em contrapartida a conta de ativo permanente, não sujeita a amortização;

III - poderá amortizar o valor do ágio cujo fundamento seja o de que trata a alínea *b* do § 2º do art. 20 do Decreto-lei nº 1.598, de 1977, nos balanços correspondentes à apuração de lucro real, levantados posteriormente à incorporação, fusão ou cisão, à razão de um sessenta avos, no máximo, para cada mês do período de apuração; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.718, de 27/11/1998\)](#)

IV - deverá amortizar o valor do deságio cujo fundamento seja o de que trata a alínea *b* do § 2º do art. 20 do Decreto-Lei nº 1.598, de 1977, nos balanços correspondentes à apuração de lucro real, levantados durante os cinco anos-calendários subsequentes à incorporação, fusão ou cisão, à razão de 1/60 (um sessenta avos), no mínimo, para cada mês do período de apuração.

§ 1º O valor registrado na forma do inciso I integrará o custo do bem ou direito para efeito de apuração de ganho ou perda de capital e de depreciação, amortização ou exaustão.

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.134, DE 2019

(Do Sr. Schiavinato)

Obriga a previsão de implantação de ciclovias como parte integrante das rodovias federais nos termos que especifica.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3483/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a previsão de implantação de ciclovia como parte integrante dos projetos das rodovias federais executadas por administração direta ou através de exploração por meio de concessão a ser implantadas nas áreas urbanas cortadas pela rodovia e nos trechos rurais de até quarenta quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano de cada município.

§ 1º Nos trechos que apresentem inviabilidade técnica, comprovado por órgão técnico competente, o poder concedente poderá dispensar a implantação da ciclovia, desde que deliberado em audiência pública, a ser realizada em cada município que foi atingido por esta medida.

§ 2º Fica o concessionário obrigado a fazer a conservação e a manutenção das ciclovias implantadas por meio do contrato de concessão nos termos do caput, preservando suas características operacionais, durante todo o período de duração do respectivo contrato.

§ 3º Havendo necessidade de alteração do projeto inicialmente aprovado da ciclovia, dentro do prazo de vigência do contrato, por questões técnicas devidamente comprovadas, deverá ser deliberado em audiência pública junto ao município afetado pelas mudanças.

Art. 2º Na eventual renovação dos contratos de concessões vigentes deverá ser prevista a obrigação de implantação de ciclovias nos termos desta Lei

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

JUSTIFICAÇÃO

Quanto mais ciclovias se espalham por uma cidade ou pelas rodovias, mais vontade as pessoas têm de sair e dar uma voltinha, seja a pé, seja de bicicleta.

O crescimento de nossas cidades vem encurtando as distâncias entre as mesmas e estudos também apontam que as ciclovias têm incentivado mais gente

a usar a bicicleta como meio de transporte nas cidades.

Nos países onde o ciclismo está consolidado, como a Dinamarca e Holanda, onde mais de 25% das viagens são realizadas de bicicleta, o incentivo veio antes. Primeiro houve um processo de garantia de espaço para os ciclistas para depois haver um aumento significativo do uso das bicicletas.

Hoje além da realidade dos ciclistas outra categoria de usuários estão se utilizando deste mesmo caminho, os dos patinetes elétricos.

Precisamos dar condições aos usuários deste sistema de transporte possam se desenvolver como no princípio foi o desenvolvimento das rodovias para os veículos. Precisamos pensar o futuro.

Vários outros fatores apontam a necessidade de olharmos o futuro das ciclovias. Nossa realidade aponta problemas de altas densidades demográficas e excesso de veículos particulares, em detrimento a qualidade do transporte público, qualidade de vida, muita poluição ambiental e um dos principais focos é o tempo de deslocamento pelos meios convencionais de transporte.

O aumento de ciclovias impactam diretamente na condição social, salvando vidas, melhorando a qualidade de vida das pessoas e favorecendo o deslocamento com maior segurança.

Em face do exposto e, por entender que a medida se releva justa e oportuna, apresentamos o presente projeto, contando desde já, com o apoio dos nobres pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de julho de 2019.

Schiavinato

Deputado Federal – PP/PR

PROJETO DE LEI N.º 4.604, DE 2019

(Do Sr. Luiz Lima)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5009/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código

de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre circulação de bicicletas e pedestres.

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

“Art. 21.

.....

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

.....” (NR)

“Art. 24.

.....

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

.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração animal e elétricos, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

.....” (NR)

“Art. 29.

.....

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

.....

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

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

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

“Art. 59.

.....

Parágrafo único. Fica autorizada a circulação de bicicletas nos passeios em trechos de via desprovidos de ciclovia ou ciclofaixa, desde que ocupadas por idosos, gestantes, pessoas

com deficiência ou crianças de até 12 anos de idade, como condutores ou passageiros, respeitando a velocidade compatível com a dos pedestres.” (NR)

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

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

.....

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

- a) onde houver semáforo com foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;
- b) onde houver semáforo sem foco de pedestres ou houver agente da autoridade de trânsito, aguardar a interrupção do fluxo de veículos;
- c) nas demais passagens sinalizadas para pedestres, indicar a intenção de travessia, preferencialmente por meio de gesto com o braço, e aguardar a parada dos veículos;

.....” (NR)

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

“Art. 96.

.....

II –

b)

10 – bicicleta;

c)

3 – bicicleta;

4 – outros;

.....” (NR)

“Art. 105.

.....

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

pedais;

.....” (NR)

“Art. 141.

.....

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

.....” (NR)

“Art. 182.

.....

XI – sobre ciclovia ou ciclofaixa:

Infração – média;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 208.

.....

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a conversão à direita de bicicletas mesmo com o sinal vermelho, mediante sinalização apropriada, mantendo-se a preferência do pedestre ao transpor a via.” (NR)

“Art. 220.

.....

XIII – ao ultrapassar ciclista:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

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

Infração – média;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 302.

.....

§ 1º

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

.....” (NR)

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

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

.....

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

.....

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 20 de agosto de 2019.

Deputado Federal LUIZ LIMA

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 II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO
.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito
.....

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 em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; [*Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação*](#)

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, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015*)

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 dá 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.

XIII - *(VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

§ 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. 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 rodovias de pista dupla; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

3. [\(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

b) nas rodovias de pista simples; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Item com](#)

redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). (Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 2º O órgão 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)

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

II - de transporte rodoviário de cargas. (Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 3º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 4º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-B. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, transformado em § 1º com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)*

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)*

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 67-D. (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor. (Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

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.

.....

CAPÍTULO VIII

DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

- a) oficial;
- b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
- c) particular;
- d) de aluguel;
- e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1º Os veículos de transporte coletivo de passageiros poderão ser dotados de pneus extralargos. [\(Parágrafo único transformado em § 1º e com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º O Contran regulamentará o uso de pneus extralargos para os demais veículos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 3º É permitida a fabricação de veículos de transporte de passageiros de até 15 m (quinze metros) de comprimento na configuração de chassi 8x2. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

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 encarregadores 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 encarregados, 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 XIV DA HABILITAÇÃO

.....

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

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

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

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. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

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. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada;

a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. [Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego

e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I - quando se aproximar de passeatas, Aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;

III - ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;

IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;

VI - nos trechos em curva de pequeno raio;

VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista:

VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;

IX - quando houver má visibilidade;

X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;

XI - à aproximação de animais na pista;

XII - em declive;

XIII - ao ultrapassar ciclista;

Infração - grave;

Penalidade - multa.

XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

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

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção para o transbordo.

.....
CAPÍTULO XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO
.....

Seção II Dos Crimes em Espécie

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: *(Parágrafo único transformado em §1º e com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

V - *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.275, de 7/2/2006 e revogado pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017, publicada no DOU de 20/12/2017, em vigor 120 dias após a publicação)*

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, transformado em § 1º pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017)*

§ 2º A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.546, de 19/12/2017, publicada no DOU de 20/12/2017, em vigor 120 dias após a publicação)*

.....

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 4.607, DE 2019 **(Do Sr. Felipe Carreras)**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para garantir ultrapassagem segura a ciclistas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5009/2016.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com acrescido do inciso XIII com a seguinte redação:

“Art. 29.

.....

XIII Veículos maiores devem fazer a ultrapassagem a ciclistas por meio da faixa lateral, com a devida sinalização de setas e diminuição da velocidade, mantendo uma distância mínima de 1,5 m quando não houver outra faixa disponível.”

Art. 2º O artigo 201 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com com a seguinte redação:

“Art. 201

Infração - grave;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação.”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro disciplina diretamente, do artigo 26 ao 67 e, tangencialmente, no restante da Lei, especialmente no capítulo das infrações, as normas e condutas no trânsito. No entanto, observamos que, no que diz respeito à segurança dos ciclistas, esta norma precisa ser mais rígida e diretamente observável. Passados 22 anos de publicação da Lei e considerando o aumento da participação das bicicletas no trânsito, é tempo de revê-la, adaptando-a às necessidades atuais, especialmente, de segurança.

Segundo dados da Campanha Bicicleta Segura, da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (Sbot), somente no ano passado, 11.741 brasileiros foram internados por envolvimento em acidentes com bicicleta, gerando custo superior a R\$ 14 milhões ao Sistema Único de Saúde (SUS). As principais causas de acidentes são embriaguez de motoristas de automóvel, desrespeito às leis de trânsito e bicicletas no mesmo espaço que outros veículos.

No que se refere a este último ponto, acreditamos ser necessário deixar absolutamente clara a necessidade de não somente manter uma distância mínima de 1,5m ao passar ou ultrapassar um ciclista, mas fazer todo o processo de ultrapassagem: deixando a mesma faixa do ciclista e ultrapassando-o pela faixa lateral, com todas as sinalizações recomendadas e, neste caso, reduzindo a velocidade em função do movimento do ar provocado pelo veículo maior ao ultrapassar a bicicleta. Isto posto, sugerimos a inclusão do inciso XIII, no art. 29, deixando clara a obrigatoriedade de não apenas distanciar-se da bicicleta, mas de realizar o processo total de ultrapassagem.

Tendo em vista a gravidade do acidente que pode ser provocado pelo toque entre um veículo automotor e uma bicicleta ou mesmo pelo deslocamento do ar entre os veículos, desestabilizando o mais leve, notamos a necessidade de elevar a penalidade para a infração prevista no art. 201 - “Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração - média; Penalidade - multa.”

Na categoria de infrações “médias” (resultam em quatro pontos na CNH) estão,

por exemplo, “dirigir o veículo com o braço de fora (art. 252)”, “usando fones de ouvido (art. 252)”, “conduzir veículo com defeito no sistema de iluminação (art. 230)” e outros erros de menor gravidade que, não necessariamente, incorrem em morte no trânsito. Já as infrações graves (resultam em cinco pontos na CNH), no entanto, dizem respeito, por exemplo, a “não usar o cinto de segurança (art. 167)”, “transitar na contramão (art. 186)” e “deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais e em relação ao bordo da pista (art. 192)”. Vemos que o nível de gravidade das infrações difere bastante e que se faz necessário o reajuste da gravidade da infração do art. 201 de média para grave, deixando claro o risco de acidente que tal ato provoca e a sua gravidade para a manutenção da vida.

O art. 214. “Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado” estabelece infração gravíssima e grave em situações com ciclistas, o que já mostra o quão importante é endurecer a legislação. Trata-se, como defendemos, não de puro rigor legislativo, mas de adequação à real gravidade da infração, à necessidade de educação no trânsito e à urgência de medidas que assegurem a vida dos ciclistas no trânsito.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2019.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

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. 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.

XIII - [VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016](#)

§ 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 transitem 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 e nas rodovias; [Inciso com redação dada pela Lei nº 13.290, de 23/5/2016, publicada no DOU de 24/5/2016, em vigor 45 dias após a publicação](#)

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 immobilizações 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. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

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. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de

tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

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 rodovias de pista dupla; (Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

3. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

b) nas rodovias de pista simples: (Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; (Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; (Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). (Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 2º O órgão 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)

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situação regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante a permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - de transporte rodoviário de cargas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 4º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-B. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, transformado em § 1º com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)*

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)*

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-D. (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

Art. 67-E. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor. (Artigo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

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.

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

.....

Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes).

.....

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; *(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

Penalidade - multa (cinco vezes). *(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação)*

.....

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. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada;

a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....
Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo:

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;
 XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;
 Penalidade - multa e apreensão do veículo; ([Vide Lei nº 13.855, de 8/7/2019](#))
 XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
 XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas:

Infração - média;
 Penalidade - multa.
 XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;
 Penalidade - multa;
 Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

XXIV - ([VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012](#))

§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#))

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

-
- Art. 252. Dirigir o veículo:
- I - com o braço do lado de fora;
- II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
- III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
- IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
- V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
- VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;
- Infração - média;
- Penalidade - multa.
- VII - realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento:
- Infração - média;
- Penalidade - multa. ([Inciso acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015](#))
- Parágrafo único. A hipótese prevista no inciso V caracterizar-se-á como infração gravíssima no caso de o condutor estar segurando ou manuseando telefone celular. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação](#))
- Art. 253. Bloquear a via com veículo:
- Infração - gravíssima;
- Penalidade - multa e apreensão do veículo;
- Medida administrativa - remoção do veículo.
-
-

PROJETO DE LEI N.º 4.877, DE 2019

(Do Sr. Bira do Pindaré)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de implantação de ciclovias/ciclofaixas pelo Poder Público ou empresas concessionárias/privadas em obras e serviços de engenharia, nas intervenções viárias metropolitanas, e de paraciclos e bicicletários em terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos e privados de trabalho, ensino, comércio e lazer, assim como dá nova redação a Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993 que "Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública", a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que "Institui as diretrizes da Política Nacional do Mobilidade Urbana", a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 que "Estabelece diretrizes gerais da política urbana - Estatuto das Cidades", a Lei nº 11.977 de 7 de julho de 2009 que " Dispõe sobre o Programa

Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas, e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1155/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O presente Estatuto Legal disciplina e regulamenta a formatação e execução de projetos relativos à obrigatoriedade de implantação de ciclovias/ciclofaixas pelo Poder Público ou empresas concessionárias/privadas em obras e serviços de engenharia nas intervenções viárias metropolitanas, e de paraciclos e bicicletários em terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos e privados de trabalho, comércio, ensino e lazer.

Art. 2º O art. 40 da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993 passa a vigorar acrescido do § 6º com a seguinte redação:

“Art. 40

.....

§ 6º *O edital de licitação para contratação de obras e serviços de engenharia para construção, ampliação ou adequação de intervenções viárias destinadas à circulação de veículos automotores, em regiões metropolitanas pelo Poder Público, deverá conter, no objeto da licitação, a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de ciclovias/ciclofaixas e áreas de circulação de pedestres integradas ao objeto principal da contratação, assim como a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos de trabalho, comércio, ensino e lazer.”*

Art. 3º A Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 58. *Nas vias urbanas, metropolitanas e nas rurais de pista simples ou dupla, a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade, 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, sempre com preferência sobre os veículos automotores.*

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 58-A. São obrigatórias a previsão e a implantação de projetos sustentáveis de vias para pedestres, ciclovias ou ciclofaixas nos projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias metropolitanas destinadas à circulação de veículos automotores, assim como a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias e instalações portuárias.”

.....

“Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade:

Infração - grave;

Penalidade - multa.”

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que “Institui as diretrizes da Política Nacional do Mobilidade Urbana”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 23

V -

- a) A contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias e instalações portuárias fica condicionada à obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação principal.*

.....

Parágrafo único: A Administração Públicas da União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverá implantar e manter infraestrutura viária sustentável de mobilidade limpa para pedestres, bicicletas, equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade mediante construção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos nas principais vias de acesso e locais onde funcionam seus órgãos e estruturas administrativas/operacionais.”

Art. 5º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 que “Estabelece diretrizes gerais da política urbana – Estatuto das Cidades”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 41.....

.....

§ 2º No caso de cidades com mais de duzentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido com previsão obrigatória de implantação de vias para pedestres, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos como parte integrante da estrutura do sistema público de mobilidade coletiva.

*§ 3º As cidades de que trata o **caput** deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos, ciclovias/ciclofaixas, áreas de circulação de pedestres, paraciclos e*

bicicletários a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir uma maior infraestrutura de mobilidade limpa para o cidadão e acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pessoas, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, trabalho, educação, assistência social, esporte, cultura, comércio, lazer, entre outros, sempre que possível, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.”

Art. 6º O inciso IV do art. 5-A da Lei nº 11.977 de 7 de julho de 2009 que “ Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas”, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....

“Art. 5º- A

.....

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 em especial a mobilidade sustentável mediante instalação de infraestrutura de construção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos como parte integrante do sistema público de transporte.”

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na sua data de publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O país corre risco de entrar em colapso na próxima década. Circular no trânsito e andar nas médias e grandes cidades serão, em breve, tarefas quase impossíveis. A situação caótica, já anunciada, só tem se aprofundado em função da opção preferencial pelo modal motorizado rodoviário individual. Pesquisas também indicam que a queima de combustível fóssil oriunda do modal automotivo rodoviário, é a grande vilão do aquecimento global.

Sabe-se que no Brasil, a exemplo de outros países em desenvolvimento, a facilitação e o incentivo ao uso de meios de transporte alternativos poucas vezes foi alvo de planejamento efetivo. Quando muito, as medidas em benefício de uma mobilidade urbana equilibrada se mostram presentes em discursos políticos para, posteriormente, não raro acabarem imobilizadas em razão da falta de quaisquer esforços significativos.

Fruto de um acelerado processo de urbanização, marcado pela ausência de planejamento urbano adequado e constante incentivo ao transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo e do transporte não motorizado, o contexto viário brasileiro tem demonstrado um incessante alargamento dos problemas de mobilidade urbana no país, que trazem consigo inegáveis prejuízos econômicos somados a uma sensível redução da qualidade de vida nos centros urbanos.

Embora atualmente seja perceptível a manifestação do desenvolvimento da responsabilidade e da consciência geral diante dos elevados custos sociais, econômicos e ambientais advindos de um sistema de trânsito não planejado, especialmente por consequência

do uso excessivo e inconsciente do veículo motorizado individual, nota-se, igualmente, que este modelo insustentável se conserva como padrão de mobilidade urbana enraizado culturalmente.

De modo a modificar o defasado paradigma do sistema de trânsito, foi promulgada em 2012 a Lei nº 12.587/12, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por finalidade melhorar a infraestrutura para ciclistas e pedestres, assim como impulsionar o processo de desenvolvimento dos sistemas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras.

A efetivação das medidas trazidas pela nova lei, entretanto, encontrou entraves que dificultam sua execução, uma vez que o modelo de trânsito adotado no Brasil ao longo dos anos acabou por criar um padrão comportamental que reflete tanto nas ações da Administração Pública como dos usuários das vias urbanas.

Não obstante os impedimentos de ordem econômica para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, percebe-se, assim, que uma significativa parcela da dificuldade para a fixação de um novo modo de pensar a mobilidade urbana recai, especialmente, sobre o modo como a população brasileira e seus representantes políticos entendem os modos de transporte e o sistema viário.

Além das consequências ambientais causadas pelos resíduos lançados na atmosfera e a questão da poluição sonora, o uso crescente e desordenado de veículos motorizados denota outro problema que pouco é apontado: o acúmulo cada vez maior de automóveis nos centros urbanos. Esse excesso de veículos em movimento tende a causar uma sobrecarga para o aspecto econômico da cidade, devido à alta complexidade e custo financeiro que seu planejamento exige para a circulação urbana.

Como consequência desse desequilíbrio é que decorrem os altos índices de gases poluidores, barulho excessivo e a necessidade da construção de um traçado físico complexo que consiga atender o trânsito, mas que poucas vezes satisfaz o fluxo de movimentação de veículos que a cidade comporta.

Segundo o Banco Mundial, a quantidade de veículos por habitante aumenta cerca de 15% a 20% ao ano em países em desenvolvimento. Países como Brasil, Argentina e México chegam a apresentar taxas de motorização maiores que a dos países industrializados. Entretanto, por falta de infraestrutura, condições econômicas e capacitação profissional, essa taxa crescente somente contribui para agravar a problemática do transporte: o congestionamento, falta de mobilidade nas cidades, saúde pública, fatalidades no trânsito e poluição atmosférica, dentre outros.

Segundo levantamento realizado na região metropolitana do Rio de Janeiro, estima-se que, em 2013, o custo relativo aos congestionamentos tenha atingido R\$ 29 bilhões, o que equivale a 8,2% do PIB metropolitano. O estudo também previu que, caso não surjam alternativas e novos investimentos, o custo dos congestionamentos na região metropolitana pode chegar a R\$ 40 bilhões em 2022.

Em São Paulo, o mesmo estudo demonstrou que os custos dos congestionamentos chegaram a R\$ 69,4 bilhões, o que equivale a 7,8% do PIB metropolitano. A previsão para esta

região, em razão do crescimento populacional e econômico, é que no ano de 2022 este custo possa alcançar o valor de R\$ 120 bilhões, com até 357 quilômetros de congestionamentos por dia.

As despesas provenientes dos congestionamentos das duas regiões metropolitanas, somadas, atingem o valor de R\$ 98 bilhões, equivalente a 2% do PIB nacional. Atente-se ao fato de que esse valor é aproximadamente 2,3 vezes maior que o investimento previsto na área para os 25 anos subsequentes, segundo o Programa de Investimento em Logística.

Nesse mesmo sentido, uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) realizada em 2015 revelou que, por conta das condições atuais e devido ao constante apoio do governo para aquisição de veículos, estima-se que as frotas de automóveis e motos deverão dobrar até 2025.

A falta de reflexão e conhecimento quanto ao impacto que o uso excessivo dos automóveis provoca no âmbito coletivo é, portanto, um dos principais pontos a serem tratados, o que só pode ser feito mediante o incentivo de medidas educacionais de conscientização que visem uma mudança comportamental nesse sentido, combinados com as medidas estruturais necessárias.

Como forma de mitigar esses danos, a Política Nacional de Mobilidade Urbana instituiu, como uma de suas diretrizes fundamentais, a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, e a priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual.

Em 2012, ano de promulgação da referida lei, foi realizada uma pesquisa pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP nos 438 maiores municípios de todo o país, para levantar qual o modo de viagem mais utilizado diariamente.

A pesquisa revelou que 40% das viagens foram realizadas nos modos não motorizados (a pé ou bicicleta), seguido pelo transporte individual motorizado (carros e motos), com 31%, e pelo transporte público coletivo (ônibus, trens e metrô), com 29%. Em contrapartida, entre os anos de 2003 e 2012, o número de automóveis em movimento aumentou 70%, e o de motocicletas em 209%.

Assim, de modo a buscar melhoria na qualidade de vida das cidades, com vistas à valorização do direito à circulação para todos e a redução dos efeitos negativos provenientes do uso excessivo de automóveis, nota-se que já há no Brasil uma intenção de se implementar ações que priorizem o sistema coletivo e beneficiem as condições para pedestres e ciclistas, não somente com o propósito de recuperar o espaço público para atividades de lazer, mas também com a intenção de trazer alternativas para resolver as necessidades da atual conjuntura da mobilidade urbana nos municípios brasileiros.

Percebe-se que, não obstante os números indiquem uma propensão pelo uso de transportes não motorizados e revelem a existência de uma parcela significativa da sociedade usuária do transporte público coletivo, o uso excessivo do transporte individual motorizado acaba dominando o contexto viário brasileiro e, por conseguinte, protagoniza a disseminação dos problemas relacionados ao seu uso inconsciente e desordenado.

Dentre os fatores que favorecem o uso da bicicleta pode-se mencionar justamente o fato de que ajudam a evitar congestionamentos em horários de pico em médios e grandes centros urbanos, além de ocupar menos espaço para seu estacionamento, visto que em uma vaga para estacionamento de automóveis podem caber até seis bicicletas.

Não obstante a bicicleta seja também uma alternativa mais vantajosa em comparação ao veículo motorizado, por contar com custos e manutenção mais acessíveis, outro benefício comumente apontado é o fato de que o uso da bicicleta, naturalmente, consiste em um exercício físico, além de ser um meio de transporte que não polui o meio ambiente.

Contudo, é importante atentar ao fato de que o desenvolvimento de políticas públicas que incentivem os meios de transporte não motorizados deve considerar a realidade apontada por muitos usuários como fatores impeditivos fundamentais no momento de circular em meio ao tráfego urbano: a falta de segurança para locomoção e infraestrutura viária específica.

Diante disso, é profundamente necessário que a Administração Pública, ao desenvolver as políticas públicas necessárias, deva levar em consideração a importância de um planejamento eficiente para que as ações de priorização do transporte não motorizado obtenham resultado. É fundamental que os espaços destinados aos ciclistas apresentem as condições mínimas necessárias para incentivar as pessoas a utilizá-lo, uma vez que a existência de uma alternativa não planejada e não projetada dificilmente será vista como atrativa para os potenciais usuários.

Há diversos exemplos de como o planejamento no sentido de otimizar as vias cicloviárias pode ser benéfica à mobilidade urbana. Sabe-se que em diversos países europeus, mesmo nos menos desenvolvidos, há um incentivo maior para o deslocamento urbano através da bicicleta. Isso se deve, principalmente, pela participação de intensas políticas públicas voltadas para o ciclismo.

Em países como a Dinamarca, após a implantação do planejamento de ciclovias, registrou-se uma redução de 35% no número de acidentes de trânsito, de um modo geral. Em áreas específicas, onde as medidas de melhoramento de transporte cicloviário foram executadas de maneira mais ampla, essa redução ficou entre 70% e 80%, e não se registrou qualquer prejuízo ao comércio local.

Além da construção de ciclovias e ciclofaixas, outra medida comumente adotada é o aluguel de bicicletas públicas em pontos específicos da cidade que já contam com a estrutura viária necessária.

Em 2005, a cidade de Lyon, na França implantou o sistema de aluguel de bicicletas públicas. Um ano depois, foi registrado um número superior a 22 mil aluguéis por dia para mais de 52 mil usuários cadastrados. A mesma medida foi implementada em Paris, em 2007 e, de maneira semelhante, um ano depois já contava com 24 mil bicicletas disponíveis em 1.750 estações de aluguel.

Em 2007 a cidade de Barcelona, na Espanha, passou a utilizar do mesmo modelo, assim como Buenos Aires, na Argentina, e ambas também registraram um considerável aumento no número de ciclistas e conseqüente diminuição no fluxo de trânsito.

A cidade do Rio de Janeiro (RJ), a partir de 2011, foi o primeiro município brasileiro a inaugurar o sistema de aluguel de bicicletas e, devido ao grande uso e a quase ausência de acidentes, outras cidades, como Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP), também passaram a usar. Ultimamente, temos o fenômeno mundial do uso dos patinetes elétricos como instrumento de mobilidade urbana, cuja febre também alcançou o Brasil.

Uma das características comuns a todas essas cidades, e condição essencial para o desenvolvimento e incentivo ao transporte cicloviário e similares como método de redução de problemas de trânsito, é a presença de vias com geografia amena. Essa condição se mostra bastante favorável em municípios como Itajaí, Balneário Camboriú e Brasília – a capital de todos os brasileiros, por serem cidades de topografia plana.

Entretanto, para que haja um aumento satisfatório no número de usuários, é imprescindível a implantação de uma infraestrutura que ofereça condições adequadas de conforto e segurança para o uso da bicicleta e similares, de modo a consolidá-los como alternativa efetiva de locomoção urbana.

Somado a isso, tem-se que alguns dos motivos ligados ao reduzido número de usuários da bicicleta no Brasil como meio de transporte, além do sentimento de insegurança, consistem em fatores como a questão do reconhecimento da bicicleta como meio de transporte para a população e falta de infraestrutura adequada e segura para seu uso. O protagonismo do setor público na implantação de infraestrutura adequada para uma maior massificação de seu uso, é condição básica para o crescimento desse meio limpo e saudável de locomoção

É necessário ultrapassar essa visão, as vezes limitada do uso da bicicleta e outros modos de transporte limpo, e isso requer uma mudança de mentalidade a partir da conscientização das necessidades atuais do meio urbano, de convivência econômica sustentável, da integração social democrática de uma parcela significativa das comunidades urbanas e priorização de implantação de políticas públicas inclusivas e sustentáveis por parte do Estado.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da proposição em epígrafe.

Sala das Sessões, em 4 de setembro de 2019.

Dep. Bira do Pindaré
PSB/MA

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 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DA LICITAÇÃO

.....

.....

Seção IV
Do Procedimento e Julgamento

.....

Art. 40. O edital conterá no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

- I - objeto da licitação, em descrição sucinta e clara;
- II - prazo e condições para assinatura do contrato ou retirada dos instrumentos, como previsto no art. 64 desta Lei, para execução do contrato e para entrega do objeto da licitação;
- III - sanções para o caso de inadimplemento;
- IV - local onde poderá ser examinado e adquirido o projeto básico;
- V - se há projeto executivo disponível na data da publicação do edital de licitação e o local onde possa ser examinado e adquirido;
- VI - condições para participação na licitação, em conformidade com os arts. 27 a 31 desta lei, e forma de apresentação das propostas;
- VII - critério para julgamento, com disposições claras e parâmetros objetivos;
- VIII - locais, horários e códigos de acesso dos meios de comunicação à distância em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos à licitação e às condições para atendimento das obrigações necessárias ao cumprimento de seu objeto;
- IX - condições equivalentes de pagamento entre empresas brasileiras e estrangeiras, no caso de licitações internacionais;
- X - o critério de aceitabilidade dos preços unitário e global, conforme o caso, permitida a fixação de preços máximos e vedados a fixação de preços mínimos, critérios estatísticos ou faixas de variação em relação a preços de referência, ressalvado o disposto nos parágrafos 1º e 2º do art. 48. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998)*
- XI - critério de reajuste, que deverá retratar a variação efetiva do custo de produção, admitida a adoção de índices específicos ou setoriais, desde a data prevista para apresentação da proposta, ou do orçamento a que essa proposta se referir, até a data do adimplemento de cada parcela;
- XII - (VETADO)
- XIII - limites, para pagamento de instalação e mobilização para execução de obras ou serviços que serão obrigatoriamente previstos em separado das demais parcelas, etapas ou tarefas;
- XIV - condições de pagamento, prevendo:
 - a) prazo de pagamento não superior a trinta dias, contado a partir da data final do período de adimplemento de cada parcela;
 - b) cronograma de desembolso máximo por período, em conformidade com a disponibilidade de recursos financeiros;
 - c) critério de atualização financeira dos valores a serem pagos, desde a data final do período de adimplemento de cada parcela até a data do efetivo pagamento;

d) compensações financeiras e penalizações, por eventuais atrasos, e descontos, por eventuais antecipações de pagamentos;

e) exigência de seguros, quando for o caso;

XV - instruções e normas para os recursos previstos nesta Lei;

XVI - condições de recebimento do objeto da licitação;

XVII - outras indicações específicas ou peculiares da licitação.

§ 1º O original do edital deverá ser datado, rubricado em todas as folhas e assinado pela autoridade que o expedir, permanecendo no processo de licitação, e dele extraído-se cópias integrais ou resumidas, para sua divulgação e fornecimento aos interessados.

§ 2º Constituem anexos do edital, dele fazendo parte integrante:

I - o projeto básico e/ou executivo, com todas as suas partes, desenhos, especificações e outros complementos;

II - orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários;

III - a minuta do contrato a ser firmado entre a Administração e o licitante vencedor;

IV - as especificações complementares e as normas de execução pertinentes à licitação.

§ 3º Para efeito do disposto nesta Lei, considera-se como adimplemento da obrigação contratual a prestação do serviço, a realização da obra, a entrega do bem ou de parcela destes, bem como qualquer outro evento contratual a cuja ocorrência esteja vinculada a emissão de documento de cobrança.

§ 4º Nas compras para entrega imediata, assim entendidas aquelas com prazo de entrega até trinta dias da data prevista para apresentação da proposta, poderão ser dispensados:

I - o disposto no inciso XI deste artigo;

II - a atualização financeira a que se refere a alínea "c" do inciso XIV deste artigo, correspondente ao período compreendido entre as datas do adimplemento e a prevista para o pagamento, desde que não superior a quinze dias.

§ 5º A Administração Pública poderá, nos editais de licitação para a contratação de serviços, exigir da contratada que um percentual mínimo de sua mão de obra seja oriundo ou egresso do sistema prisional, com a finalidade de ressocialização do reeducando, na forma estabelecida em regulamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.500, de 26/10/2017)*

Art. 41. A Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada.

§ 1º Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar edital de licitação por irregularidade na aplicação desta Lei, devendo protocolar o pedido até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes de habilitação, devendo a Administração julgar e responder à impugnação em até 3 (três) dias úteis, sem prejuízo da faculdade prevista no § 1º do art. 113.

§ 2º Decairá do direito de impugnar os termos do edital de licitação perante a Administração o licitante que não o fizer até o segundo dia útil que anteceder a abertura dos envelopes de habilitação em concorrência, a abertura dos envelopes com as propostas em convite, tomada de preços ou concurso, ou a realização de leilão, as falhas ou irregularidades que viciariam esse edital, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso.

§ 3º A impugnação feita tempestivamente pelo licitante não o impedirá de participar do processo licitatório até o trânsito em julgado da decisão a ela pertinente.

§ 4º A inabilitação do licitante importa preclusão do seu direito de participar das fases subsequentes.

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. 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.

.....
CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; *[\(Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)](#)*

Penalidade - multa (cinco vezes). *[\(Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação\)](#)*

.....
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. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*

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 compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

§ 6º [\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

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 III DO PLANO DIRETOR

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres,

como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

- I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;
- II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;
- III - sistema de acompanhamento e controle.

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)

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)

§ 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)

PROJETO DE LEI N.º 5.341, DE 2019

(Do Sr. Felipe Carreras)

Dispõe sobre a regulamentação dos serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3274/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

.....

XIV – serviço de compartilhamento de veículos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade

individual, para a realização de viagens individualizadas.” (NR)

“Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar os serviços de compartilhamento veículos de mobilidade individual previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito de seus territórios.

§ 1º o poder executivo municipal ou do Distrito Federal deve garantir as condições de segurança dos usuários dos serviços disciplinados no caput.

§2º a regulamentação disciplinada no caput fica condicionada a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Encontramos hoje em diversas cidades do Brasil o serviço de bicicletas públicas compartilhadas, a sociedade brasileira já reconhece a importância deste modal nos grandes centros, mas entendemos que devemos ampliar mais a disponibilidade do serviço.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 62,1% dos brasileiros com 15 anos ou mais não praticaram qualquer atividade física em 2015. Atividades físicas desconectadas da rotina diária tendem a ser vistas como distantes e inalcançáveis pelas pessoas. Incorporadas, no entanto, à rotina natural, crescem consideravelmente as chances de serem realizadas. Mover-se de um ponto a outro é uma atividade natural em nossa rotina, mas escolhemos fazê-lo por meio de automóveis, ônibus coletivo etc. Se, entretanto, incorporarmos as bicicletas nesta rotina, não só beneficiaremos o meio ambiente, mas, principalmente, nossa saúde e qualidade de vida, visto que é uma atividade física moderada, constante e diária. A migração de meios de transporte que reforçam a tendência ao sedentarismo para um que estimula a atividade física é de tantas formas benéfica que deve ser razão de uma política de saúde pública específica.

Os benefícios gerados com a mudança do modelo de transporte vão ainda muito mais além. O próprio ciclo do turismo é alterado e revigorado. Usando uma bicicleta compartilhada, se reduz muito o custo com as viagens turísticas, aumenta-se a satisfação com a experiência, estimula-se o comércio local, diminui-se a emissão de poluentes, melhora-se a qualidade de vida e aumenta-se o número de viagens e a acessibilidade deste sistema de turismo para a população geral.

Para gerar segurança jurídica para as empresas que desejam investir nesta modalidade de transporte apresentamos o presente projeto para regulamentar a exploração do serviço, além de estabelecer a responsabilidade de regulação e fiscalização ao poder municipal e estabelecemos a necessidade de uma apólice de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil.

Considerando, pois, a importância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 02 de outubro de 2019.

Deputado FELIPE CARRERAS

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 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.

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 remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente

cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

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.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

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 II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*
- X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de

remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *deficit* ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *superavit* tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o *deficit* originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de *superavit* tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e

objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

PROJETO DE LEI N.º 144, DE 2020

(Do Sr. Tiririca)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir incentivo à mobilidade por meio de veículos ou equipamentos compartilhados como prioridade do Poder Público.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3274/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para incluir incentivo à mobilidade por meio de veículos ou equipamentos compartilhados como prioridade do poder público.

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 6º

.....

Parágrafo único. No cumprimento das diretrizes estabelecidas nos incisos II e V do *caput*, o Poder Público priorizará as soluções baseadas em compartilhamento de veículos e equipamentos, especialmente os destinados a deslocamentos curtos.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana é um dos grandes desafios da sociedade moderna. Desde quando as primeiras cidades se organizaram, a mobilidade sempre foi tema relevante. O avanço da indústria automobilística, nesse cenário, culminou em esgotamento das soluções tradicionais, as quais envolvem expansão viária, reformulações do transporte coletivo ou restrições de circulação por critérios de horário ou localidade.

Contudo, as conquistas na área das comunicações e da engenharia oferecem, hoje, solução bastante eficiente para melhorar a mobilidade urbana. Os sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes, elétricos ou não, têm sido adotados com sucesso em grandes cidades, como alternativa para o deslocamento dos cidadãos.

Eficientes, principalmente nos últimos trechos das viagens, esses equipamentos facilitam os deslocamentos curtos, justamente aqueles mais frequentes. Eles permitem não somente as viagens entre origem e destino final, mas também as chamadas “primeira milha” ou “última milha”, entre a origem ou destino e a estação de metrô, terminal rodoviário ou parada de linha alimentadora da região, por exemplo.

Esse projeto, assim, visa a incentivar a adoção desse tipo de solução nos Municípios. Propõe, como diretriz, que esse tipo de alternativa seja priorizada pelo

Poder Público.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 05 de fevereiro de 2020.

Deputado TIRIRICA

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 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:

.....

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.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.681, DE 2021 **(Do Sr. Juninho do Pneu)**

Dispõe das Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL-6015/2016.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021
(Do Sr. Juninho do Pneu)

Dispõe das Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei propõe junto às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecer as Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição.

Art. 2º. O artigo 24º da Lei 12.587, de 03 de janeiro 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.24.....

XII – Área de Proteção ao Ciclista de Competição – APCC, na forma de circuito medindo, no mínimo, 3.000 (três mil) metros lineares.

§ 5. Fica dispensado o cumprimento do inciso XII deste artigo diante da ausência, devidamente justificada, de condições adequadas ao desenvolvimento da atividade preconizada para a APCC.” (NR)

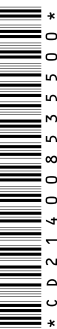
Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa estabelecer as Áreas de Proteção ao Ciclista de Competição.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214008535500>





Câmara dos Deputados

2

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Comissões, de de .

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

Apresentação: 04/05/2021 10:47 - Mesa

PL n.1681/2021



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Juninho do Pneu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214008535500>



* CD 214008535500 *

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 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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*
- 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 Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020)*

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020)*

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020)*

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm

sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 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 [*\(Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida na Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 6º [*\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida na Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)*](#)

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.500, DE 2021

(Do Sr. Da Vitoria)

Dispõe sobre micromobilidade urbana, regulamenta o uso dos cicloelétricos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3274/2019.



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021
(Do Sr. Da Vitória)

Dispõe sobre micromobilidade urbana, regulamenta o uso dos cicloelétricos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para fins de conceituar micromobilidade urbana e regulamentar o uso das bicicletas elétricas e dos cicloelétricos.

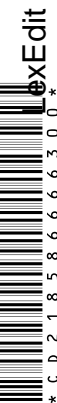
Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

XIV – serviço de compartilhamento de veículos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos elétricos destinados à micromobilidade” (NR);

XV – Micromobilidade - Deslocamento em curtas distâncias, na área urbana ou rural, com utilização de cicloelétricos.

Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar o uso das bicicletas elétricas e dos cicloelétricos destinados à micromobilidade, e os serviços de compartilhamento de veículos previstos no inciso XIV, do art. 4º





desta Lei, no âmbito de seus territórios, observadas as seguintes diretrizes:

- a. regulamentação da velocidade com priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres;
- b. garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços;
- c. exigência de idade mínima de 16 anos;
- d. exigência de cadastro do cicloelétrico com potência nominal superior a 0,5 KW em registro municipal.
- e. não observada a criação do cadastro de cicloelétricos pelo município, nos termos da alínea “d”, fica assegurado ao cidadão o direito de locomoção pelos cicloelétricos, equiparados esses às bicicletas para todos os fins.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.
XVIII – Manter cadastro de cicloelétricos para fins de micromobilidade;
.....” (NR)

Art. 58.
§1º O disposto no caput aplica-se às bicicletas elétricas e aos cicloelétricos.” (NR)

Art. 59-A. Os cicloelétricos destinados à micromobilidade terão sua circulação nas vias públicas permitida, quando ausentes a ciclovia, ciclofaixa e calçadas, observadas as seguintes condições:

I – às bordas da pista de rolamento das vias cuja velocidade máxima regulamentada seja de 50 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os





veículos automotores, observada a velocidade mínima permitida da via, conforme art. 62 do Código de Trânsito.

§1º Os condutores cicloelétricos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os cicloelétricos para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

Art. 59-B. A circulação de bicicletas elétricas e de cicloelétricos é permitida em áreas destinadas às de pedestres, ciclovias, ciclofaixas, vias primárias e vias secundárias, atendidas às seguintes condições:

- I - velocidade máxima de até 06 km/h em áreas de circulação de pedestres;
- II - velocidade máxima de até 25 km/h em ciclovias;
- III – idade mínima de 16 anos;

Art. 68.

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

.....” (NR)

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, e veículo não motorizado, quando estes estiverem utilizando as faixas de rolamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.” (NR)





Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, ou veículo não motorizado:

..... (NR)

Art. 220.

XIII – ao ultrapassar pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, ou veículo não motorizado:

..... (NR)

Art. 244-A. Conduzir bicicleta:

- I- fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
 - II- sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo para indicação de manobras;
 - III- com carga incompatível com suas especificações;
 - IV- com passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
 - V- transportando criança menor de sete anos, ou que não tenha condições de cuidar da sua própria segurança, fora do assento a ela destinado;
 - VI- em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixa de rolamento própria;
 - VII- em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;
 - VIII- nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;
 - IX- de forma agressiva;
 - X- sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso das bicicletas elétricas;
- Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 244-B. Conduzir cicloelétrico:





- I- transportando passageiro ou carga que comprometa sua segurança;
 - II- nas faixas de rolamento de vias com velocidade máxima regulamentada superior a 50 km/h;
 - III- nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;
 - IV- em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;
 - V- sem sinalização noturna ou com ela desligada durante a noite;
- Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 4º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“BICICLETA -
BICICLETA ELÉTRICA – bicicleta dotada de motor elétrico auxiliar, original ou agregado posteriormente à sua estrutura.

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

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

CICLOMOTOR - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos).

CICLOMOTOR ELÉTRICO – veículo de 02 (duas) ou 03 (três) rodas, de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4





kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de circulação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).

CICLOELÉTRICO - é todo veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de propulsão elétrica, autopropelido, destinado ao transporte do condutor e um ou mais passageiros, com potência máxima de até 3KW, utilizado para a micromobilidade.

.....

PATINETE – veículo constituído por um apoio sobre duas rodas no sentido longitudinal, movido a propulsão humana ou motor de propulsão elétrico com potência nominal de até 0,35KW.

.....

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem o objetivo de classificar e regulamentar o uso dos veículos cicloelétricos de micromobilidade urbana, sua forma de circulação e registro.

Para sua elaboração, levamos em conta o direito fundamental à Cidade Sustentável, com amparo legal na Constituição Federal, Estatuto da Cidade (Lei 10.257/12), Plano Diretor Urbano dos Municípios, englobando o uso de cicloelétricos, reduzindo o uso de veículos automotivos, ciclomotores, como também, diminuição de utilização de transporte público, do índice de acidentes de trânsito e utilização da rede pública de saúde, assim como outras inúmeras vantagens decorrente desse modal de micromobilidade que hoje tornou-se uma realidade, sobretudo nos grandes centros urbanos.





Os centros urbanos experimentaram um crescimento exacerbado nas últimas décadas. Este fato, somado à insuficiência de investimentos em mobilidade urbana, criou uma lacuna mercadológica que vem sendo suprida por empresas baseadas em alta tecnologia que passaram a disponibilizar equipamentos inovadores os quais podem se tornar, ao mesmo tempo, solução e impacto negativo para a sustentabilidade urbana, caso não sejam adotadas as medidas legais para o seu disciplinamento.

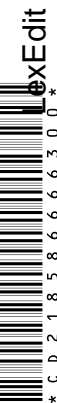
Caminhadas de curtas distâncias nas grandes cidades demandam esforço físico, além do enfrentamento dos entraves causados pelo trânsito. Assim, em diversas cidades do mundo este trajeto pode ser feito com modais capazes de transportarem uma pessoa em trajetos curtos, facilitando o deslocamento das pessoas para o trabalho, escola, universidades, dentre outros.

Essa nova forma de transporte/deslocamento, tal como a promovida pelos cicloelétricos é interessante para deslocamentos curtos, sendo eficiente pela baixa e segura velocidade imprimida pelos equipamentos, além de inúmeras vantagens que são elencadas mais adiante.

Há um novo cenário se instalando por meio dessas novas tecnologias, a partir da mudança dos processos tradicionais de mobilidade urbana. Sendo assim, a mobilidade por meio de automóvel individualizado se tornará obsoleta com o surgimento dessa nova matriz de pensamento em mobilidade urbana, focada na economia e na sustentabilidade.

Hoje, temos o modal dos cicloelétricos como excelente opção de uso para deslocamento de curtas distâncias, contudo, vem sendo impedida e dificultada a sua utilização pelo poder público, seja pelo excesso de burocratização ou equiparação equivocada com ciclomotores, na contramão do que preconiza os conceitos da sustentabilidade e princípios da política de mobilidade nacional.

Verifica-se, assim, a crescente demanda por opções de micromobilidade urbana nas cidades brasileiras e a urgente necessidade de





suporte por meio de políticas sustentáveis, considerando, inclusive, que se trata de iniciativa de investimento privado, ou seja, o empreendedorismo contribuindo com a mobilidade urbana e o bem-estar social e ambiental. Portanto, não se pode, por meio de norma restringir a aplicação, mas regular para garantir segurança jurídica a quem empreende aos usuários.

O conceito relacionado ao objeto do projeto de lei em tela vem primordialmente estruturado na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), em especial no ANEXO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES, CICLOMOTOR, que assim dispõe:

“CICLOMOTOR - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora). [\(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020\)](#) [\(Vigência\).](#)”

Diante do fato que a descrição do veículo ciclomotor é um tanto quanto genérica (redação esta adicionada pela lei nº 14.071/20), quando engloba quaisquer veículos de motor à propulsão elétrica, a melhor técnica jurídica orienta para necessidade de **distinção entre veículo ciclomotor e o veículo cicloelétrico de micromobilidade urbana**, ademais, por questão de melhor orientação técnica de segurança de modo geral.

Atualmente, a equiparação trazida pelo Anexo I do CTB impede a circulação do equipamento nas ciclovias e ciclofaixas, e também nas vias de rolamento, devido aos órgãos de trânsito não estarem preparados para licenciar e expedir carteira nacional de habilitação ACC.

No que tange ao Direito Fundamental à Cidade Sustentável, nos moldes da Lei nº 10.257 (Estatuto da Cidade) e da Lei nº 12.567/2012 (Política de Mobilidade Nacional), concomitante às suas condições técnicas, tais veículos devem ser classificados como cicloelétricos, livres de emissão de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Da Vitória - CIDADANIA/ES

gases poluentes como CO₂; sem emissão de fluidos poluentes e ausência de poluição sonora; propiciando aumento na qualidade de vida dos usuários, bem como incentivo e inserção a sustentabilidade; economia considerável nos custos com deslocamentos e manutenções; facilidade, rapidez e segurança na micromobilidade urbana, diminuição de fluxo de veículos automotores em bairros, ruas e avenidas, assim como redução de usuários de transporte público; diminuição de ocorrências de acidente de trânsito, conseqüentemente, diminuição de chamado do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), Polícia de Trânsito e Guarda Municipal; aumento na disponibilidade de vagas de estacionamento público e etc.

De acordo com dados técnicos, parcela dos cicloelétricos de micromobilidade urbana não tem condições físicas para transitar em vias públicas disputando espaço com veículos automotores, trazendo risco de morte aos usuários, de danos estruturais aos equipamentos, e subversão da política nacional de mobilidade urbana. Suas características básicas são potência máxima de até 3000w (3KW), motor elétrico na roda traseira, autonomia de até 50 km por bateria, velocidade de condução de até 50 km/h para condutor de 75 kg, bateria de íons-lítio de 12ah a 25ah, tempo de carregamento da bateria de 5 a 7 horas, consumo médio por carga de bateria 0,50/50km, e os pneus não comportam utilização em dias de chuva ou pista molhada.

Deste modo, a melhor orientação é no sentido de inclusão de redação dos veículos cicloelétricos para micromobilidade urbana.

Assim sendo, face à importância da matéria, solicito o apoio de nossos nobres pares para o aprimoramento e aprovação desta relevante proposição.

Sala das Sessões, em de outubro de 2021.

Deputado DA VITÓRIA
CIDADANIA/ES



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Da Vitoria

Para verificar a assinatura, acesse <https://infofleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216586666300>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 579 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5579/3579 | dep.davitoria@camara.leg.br



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 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

.....

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 remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

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 e 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.

.....

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes

diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

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 II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

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

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, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas; [Inciso com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#)

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 em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; [Inciso acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação](#)

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, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações; [Inciso com redação dada pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015](#)

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;

XXII - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

XXIII - criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças e adolescentes, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, por meio de órgão ou entidade executivos de trânsito ou diretamente por meio da prefeitura municipal, conforme previsto no art. 333 deste Código. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

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.

§ 1º 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. [*\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020\)*](#)

§ 2º Quando não houver órgão ou entidade executivos de trânsito no respectivo Município, o convênio de que trata o *caput* deste artigo poderá ser celebrado diretamente pela prefeitura municipal com órgão ou entidade que integre o Sistema Nacional de Trânsito, permitido, inclusive, o consórcio com outro ente federativo. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

.....

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

.....

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 rodovias de pista dupla; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

3. [\(Revogado pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

b) nas rodovias de pista simples; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos; [\(Item com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora). [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 2º O órgão 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 cinqüenta 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.

CAPÍTULO XIV
DA HABILITAÇÃO

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;
II - em interseções e passagens de nível;

Infração - gravíssima; ([Infração com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação](#))

Penalidade - multa (cinco vezes). ([Penalidade com redação dada pela Lei nº 12.971, de 9/5/2014, publicada no DOU de 12/5/2014, em vigor no primeiro dia do sexto mês após a sua publicação](#))

.....

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. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada;

a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I - quando se aproximar de passeatas, Aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;

III - ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;

IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;

VI - nos trechos em curva de pequeno raio;

VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou

trabalhadores na pista:

VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;

IX - quando houver má visibilidade;

X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;

XI - à aproximação de animais na pista;

XII - em declive;

Infração - grave; *(Graduação da infração acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

Penalidade - multa; *(Penalidade acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

XIII - ao ultrapassar ciclista;

Infração - gravíssima; *(Graduação da infração acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

Penalidade - multa. *(Penalidade acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

.....

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

I - sem usar capacete de segurança ou vestuário de acordo com as normas e as especificações aprovadas pelo Contran; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - *(Revogado pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

V - transportando criança menor de 10 (dez) anos de idade ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar da própria segurança: *(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização e recolhimento do

documento de habilitação; [Medida administrativa com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#)

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; [Inciso com redação dada pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009](#)

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização. [Inciso acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009](#)

X - com a utilização de capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do Contran; [Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#)

XI - transportando passageiro com o capacete de segurança utilizado na forma prevista no inciso X do *caput* deste artigo:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização; [Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#)

XII - [VETADO na Lei nº 14.071, de 13/10/2020](#)

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do *caput* deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semi-reboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.517, de 11/7/2002](#)

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da mercadoria ou do material.

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

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](#))

ÁREA DE ESPERA - área delimitada por 2 (duas) linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos. ([Definição acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#))

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 TRACÇÃO - 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 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora). *(Definição com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)*

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, calçadões.

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 - veículo fabricado há mais de 30 (trinta) anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio. [Definição com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação](#)

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 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:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. ([Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#))

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social;

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.836, de 2/7/2013\)*](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.116, de 20/4/2015\)*](#)

XIX - garantia de condições condignas de acessibilidade, utilização e conforto nas dependências internas das edificações urbanas, inclusive nas destinadas à moradia e ao serviço dos trabalhadores domésticos, observados requisitos mínimos de dimensionamento, ventilação, iluminação, ergonomia, privacidade e qualidade dos materiais empregados. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.699, de 2/8/2018\)*](#)

LEI Nº 14.071, DE 13 DE OUTUBRO DE 2020

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

.....
 II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá;
 III - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;

IV - Ministro de Estado da Educação;
V - Ministro de Estado da Defesa;
VI - Ministro de Estado do Meio Ambiente;
VII - (revogado);

.....
XX - (revogado);

.....
XXII - Ministro de Estado da Saúde;
XXIII - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;
XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores;
XXV - (revogado);
XXVI - Ministro de Estado da Economia; e
XXVII - Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

.....
§ 4º Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.

§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.

§ 6º O quórum de votação e de aprovação no Contran é o de maioria absoluta."
(NR)

"Art. 10-A. Poderão ser convidados a participar de reuniões do Contran, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame."

.....
.....
FIM DO DOCUMENTO