

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 6.207, DE 2013

Apensado: PL nº 6.761/2013

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas.

Autor: Deputado WALTER FELDMAN

Relator: Deputado PAULO ABI-ACKEL

I – RELATÓRIO

Chegou a esta comissão a proposição em epígrafe que altera diversos diplomas legais, mencionados na ementa, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas.

Justificando sua iniciativa, o autor assim argumenta:

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



Em apenso, encontra-se o PL nº 6.761/13, do Deputado Glauber Braga, que *“altera a Lei nº 12.597, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para obrigar o asfaltamento das ruas onde moram pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.”*

As proposições foram distribuídas à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), de Viação e Transportes (CVT) e a este colegiado, estando sujeitas à apreciação conclusiva das comissões e o seu regime de tramitação é o ordinário.

O projeto recebeu parecer pela aprovação, com emendas, e pela rejeição do projeto apensado, na Comissão de Desenvolvimento Urbano. As emendas visam, segundo o relator naquela comissão de mérito, suprimir dispositivos desnecessários ou equivocados, além de substituir no texto do projeto a expressão “pessoas portadoras de necessidades especiais” por “pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Já na Comissão de Viação e Transportes o parecer foi pela aprovação, com substitutivo, do projeto, e pela rejeição do projeto apensado. O substitutivo, por sua vez, é assim justificado pelo relator daquela comissão de mérito:

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

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

Enfim, pequenos ajustes que, embora muito simples e sem interferir no mérito, devem ser realizados.

Esgotado o prazo regimental de cinco sessões, não foram oferecidas emendas aos projetos, conforme atesta a Secretaria desta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR



Compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 32, IV, *a*, do Regimento Interno, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos projetos, bem como das emendas da Comissão de Desenvolvimento Urbano e do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte.

No que toca à constitucionalidade *formal*, vemos que o projeto em sua redação original é claramente *inconstitucional*. De fato, o projeto - na alteração que visa promover no art. 161 do CTB – **Código de Trânsito Brasileiro** – detalha o conteúdo de resolução do CONTRAN, norma cuja edição é da *competência privativa* daquele órgão da estrutura do Poder Executivo, em ofensa ao princípio da separação dos poderes. Quanto às emendas da Comissão de Desenvolvimento Urbano, sem objeções a fazer no tocante aos aspectos de análise nesta oportunidade.

Passando ao projeto apensado, o mesmo não tem melhor sorte. Cria obrigação financeira *inconstitucional* para os Municípios, além de ser de difícil efetivação na prática como bem apontou o relator na Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Finalmente, o substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transporte não apresenta problemas jurídicos, e é a proposição que dá a melhor solução legislativa à questão. Faz-se necessário, no entanto, adaptar o texto as mudanças legislativas ocorridas nos últimos anos, razão de ser do substitutivo que segue em anexo.

Ante o exposto, manifestamo-nos pela *constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa* do Projeto de Lei nº 6.207, de 2013, na *forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte*, que saneia o vício de constitucionalidade apontado na proposição principal, com as adaptações de redação previstas no substitutivo que apresentamos.

Votamos, outrossim, pela *constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa* das emendas da Comissão de Desenvolvimento Urbano ao PL nº 6.207/13; e pela *inconstitucionalidade* do PL nº 6.761/13 (apensado), ficando prejudicados os demais aspectos de análise nesta oportunidade.

É como votamos.



Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
Relator

2023-9945

Apresentação: 29/11/2023 10:35:37.260 - CCJC
PRL 2 CCJC => PL 6207/2013

PRL n.2



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD235423112500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Abi-Ackel



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas.

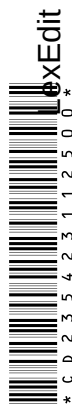
O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas, estabelecendo mecanismos para que se realize de forma mais segura.

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

“Art. 1º

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



.....
§ 6º Serão elaboradas políticas públicas de valorização e educação, em benefício do pedestre.

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

.....
Art. 6º

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

..... (NR)

.....
Art. 10.

.....
§ 3º-B. No Contran, haverá um representante da sociedade civil, pertencente a organização não governamental, associação ou qualquer outra entidade voltada à educação de trânsito.

..... (NR)

Art. 21.

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

XVII – identificar os locais em que o trânsito for afetado por mudanças sazonais, como férias, feriados, recessos ou eventos, e realizar plano de contingência, a ser



amplamente divulgado, indicando a obrigatoriedade do controle de velocidade, especialmente em áreas afetadas por maior fluxo de pedestres e ciclistas.

..... (NR)

.....

Art. 22.

.....

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

.....(N

R)

.....

Art. 24.

.....

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

.....

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

.....

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



..... (NR)

Art. 26.

I – abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas e ao meio ambiente.

..... (NR)

Art. 29.

XI –

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

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

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



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

.....(NR)

.....

Art. 30.

§ 1º

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

.....

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

.....

Art. 35.

§ 1º

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

.....

Art. 40.



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

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

.....

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

..... (NR)

.....

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

.....

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

§ 1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo de veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa devidamente sinalizada.



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

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

.....

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

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

.....

Art. 61.

§ 1º

III – nos estacionamentos: 20 km/h (vinte quilômetros por hora). (NR)

.....

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

.....



Art. 68. É assegurada ao pedestre, prioritariamente, a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres e às demais garantias destinadas aos transeuntes, neste Código.

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

..... (NR)

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento, o pedestre e o ciclista tomarão precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a eles destinadas sempre que essas existirem numa distância de até cem metros deles, observadas as seguintes disposições:

.....

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

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

III –

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

.....



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

Art. 70. Os pedestres e os ciclistas que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres e aos ciclistas que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos. (NR)

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

Art. 72.

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

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



..... (NR)

Art. 80.

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

..... (NR)

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

Art. 105.

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

..... (NR)

Art. 161.

§ 1º

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



.....
Art. 182.

.....
XII – imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem:

Infração – grave;

Penalidade – multa. (NR)

.....
Art. 211.

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

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

Infração – grave;

Penalidade – multa.

.....
Art. 213.

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

..... (NR)



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

..... (NR)

.....

Art. 227.

.....

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

..... (NR)

.....

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

..... (NR)”

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com seguintes acréscimos:

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

BICICLETA ELÉTRICA – ciclo elétrico de duas rodas.

.....

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



.....” (NR)

Art. 4º O art. 5º-A da Lei nº 11.977, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º-A

.....

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

.....

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

Art. 5º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 3º

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

.....

Art. 6º

.....

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

.....



Art. 14.

§ 1º

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

.....

Art. 24.

.....

XII – as diretrizes para implantação de ciclovias.

.....

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

.....

§ 3º-A O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado com a previsão do sistema ciclovitário integrado e compatível com os respectivos planos diretores.

.....” (NR)

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

“Art. 40.

.....

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



Art. 7º Os preceitos desta Lei devem ser divulgados em todos os meios de comunicação no período compreendido entre a sua publicação e a entrada em vigor.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PAULO ABI-ACKEL
Relator

