

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013

(do Sr. Walter Feldman)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a circulação de pedestres e ciclistas.

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

“Art. 2º.....
.....
§ 6º
I – vias de circulação, incluindo ciclovias ou ciclofaixas;
.....” (NR)

“Art. 9º
§ 1º
.....

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

.....” (NR)

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

“Art. 1º

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

.....

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

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

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

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

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

.....” (NR)

“Art. 10.

.....

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

“Art. 21.

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

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

“Art. 22.
.....

XVII – comunicar aos poderes Executivo e Legislativo da entidade federativa a que estiver vinculada, em forma de relatório mensal, as informações prestadas pela JARI sobre os problemas observados nas atuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.” (NR)

“Art. 24.
.....

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

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

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

“Art. 26.

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

.....” (NR)

“Art. 29.

XI –

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

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

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

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

.....” (NR)

“Art. 30.

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

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

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

“Art. 35.

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

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

“Art. 40.

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

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

.....

VIII – as bicicletas não poderão utilizar luz intermitente ou pisca-pisca.” (NR)

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

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

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

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

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

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

“**Art. 61.**

.....

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

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

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

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

.....” (NR)

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

.....

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

a) onde houver foco de pedestres ou de ciclistas, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres ou de ciclistas, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III –

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

.....

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

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

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

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

“**Art. 72.**

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

“**Art. 73.** Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de manter um canal fácil e simples de comunicação com os cidadãos, de analisar as

solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.” (NR)

“**Art. 80.**

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

.....” (NR)

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

“**Art. 105.**

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

.....” (NR)

“**Art. 161.**

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

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

“**Art. 182.**

.....

XI – imediatamente após realizar manobra de ultrapassagem:

Infração – grave;

Penalidade – multa.” (NR)

“Art. 211.

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

“Art. 213.

.....

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

“Art. 227.

.....

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

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

.....” (NR)

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

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

“Art. 59-A. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via,

será permitido, nos passeios, o estacionamento de bicicletas, em número e posição que não prejudiquem o deslocamento seguro dos pedestres.”

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

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

Infração – grave;

Penalidade – multa.”

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

ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

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

BICICLETA ELÉTRICA – ciclo elétrico de duas rodas.

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

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

“**Art. 5º-A**

.....
III – infraestrutura básica que inclua vias de acesso, com ciclovias ou ciclofaixas, iluminação pública e solução de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais e permita

ligações domiciliares de abastecimento de água e energia elétrica;
e

.....” (NR)

“**Art. 51.**

.....

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

.....” (NR)

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

“**Art. 62.**

I – do sistema viário, com ciclovias ou ciclofaixas;

.....” (NR)

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

“**Art. 3º**

.....

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

“**Art. 6º**

.....

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

“**Art. 14.**

.....

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

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

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

“Art. 24.

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

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

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

.....(NR)

Art. 8º Os preceitos desta Lei devem ser divulgados em todos os meios de comunicação no período compreendido entre a sua publicação e a entrada em vigor.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões,

Deputado WALTER FELDMAN