



SENADO FEDERAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei nº 4937, de 2020**, que *"Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a acessibilidade dos passeios a serem construídos em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais e a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito na adaptação de passeios existentes."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Jayme Campos (DEM/MT)	001
Senador Fabiano Contarato (REDE/ES)	002
Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	003
Senadora Rose de Freitas (PODEMOS/ES)	004; 006
Senadora Zenaide Maia (PROS/RN)	005
Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP)	007; 008
Senadora Kátia Abreu (PP/TO)	009

TOTAL DE EMENDAS: 9





PL 4937/2020
00001

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JAYME CAMPOS

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4.937, de 2020)

Substitua-se, na alteração promovida pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a expressão “à elaboração e execução de projetos relacionados à adaptação das vias e passeios existentes às normas técnicas de acessibilidade de que trata o art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000” por “à elaboração e execução de projetos relacionados à adaptação das vias e passeios existentes às normas técnicas de acessibilidade de que trata o art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e a investimentos em instrumentos tecnológicos que possam melhorar a segurança e a acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência, de acordo com regulamentação do CONTRAN”.

JUSTIFICAÇÃO

A redação proposta pelo PL em análise parece-nos excessivamente restritiva, ao prever que a única destinação possível para a melhoria da acessibilidade para pessoas com deficiência no trânsito seja a construção e reforma de calçadas. Por exemplo, não fica claro se a redação do PL abrangeria dispositivos de transferência, como elevadores acessíveis, nos logradouros públicos.

E não podemos esquecer que, além das pessoas com mobilidade reduzida, precisam transitar pelas ruas pessoas com deficiência auditiva, com deficiência visual e de espectros autistas, que podem ser auxiliadas com tecnologias apropriadas.

Para que a redação não fique, por outro lado, aberta demais, e dada a velocidade do avanço tecnológico, remetemos à regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito decisões específicas sobre o uso de qualquer equipamento.

Sala das Sessões,

Senador JAYME CAMPOS

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4937, de 2020)

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4937, de 2020, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

Art. 1º.....

.....
“**Art. 181.**

.....
XXI – onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada ao acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apresento, na forma desta emenda, a redação do Projeto de Lei nº 1211, de 2019, de minha autoria, que tem por objetivo tipificar como infração de trânsito o estacionamento de veículo obstruindo o acesso à rampa para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A despeito da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, estabelecer em seu art. 3º que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para essas pessoas, não há nenhuma cidade no Brasil que possa ser mencionada como modelo de acessibilidade.

São poucas as intervenções urbanísticas implantadas em nossas cidades para minimizar as dificuldades sofridas pelos cadeirantes para se deslocarem com independência. Entre elas, citamos as rampas de acesso às calçadas.

Entretanto, com frequência vemos veículos estacionados bloqueando seu acesso. Esse comportamento antissocial e até desumano merece ser punido exemplarmente.

Há de se destacar que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, traz expressa proibição ao ato de estacionar veículo “*onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos*” (art. 181, inciso IX), ou seja, a legislação atual traz expressa proteção à passagem de veículos e estabelece como infração média impedir a entrada ou saída onde houver guia de calçada rebaixada. Por outro lado, há um absoluto vazio legislativo para casos semelhantes, mas em que o bloqueio impeça a passagem de pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção, ao invés de automóveis.

É preciso que a legislação preveja claramente punições a esses condutores que deliberadamente obstruem e limitam o direito de ir e vir das pessoas com deficiência. Para tanto, pretendemos tipificar como infração de trânsito o estacionamento em locais que bloqueiem o acesso a essas rampas, com penalidade equivalente ao estacionamento em vagas reservadas.

Por essas razões, peço o apoio dos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador FABIANO CONTARATO
(REDE/ES)



PL 4937/2020
00003

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

EMENDA Nº - PLEN

(ao PL 4.937, de 2020)

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pelo PLS 4.937/2020, nos seguintes termos:

“§ 3º No mínimo 10% (dez por cento) dos recursos previstos no caput serão destinados à elaboração e execução de projetos relacionados à adaptação das vias e passeios existentes às normas técnicas de acessibilidade de que trata o art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se, esta proposta de emenda, de retirar do texto do § 3º do art. 320, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificado pela proposição em tela, a expressão “prioritariamente”.

O Projeto de Lei em análise fala em alocar “no mínimo 10%” dos recursos das multas para que sejam usados “prioritariamente” em projetos relacionados à acessibilidade. No entanto, a expressão “prioritariamente” enseja interpretação subjetiva do que é prioritário, razão pela qual sugerimos removê-la do texto a ser deliberado, de forma a que a nova legislação seja efetiva no que pretende.

Pedimos, pois, a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
(PSDB/DF)

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 4937, de 2020)

Acrescenta –se onde couber no PL 4937, de 2020 a seguinte redação:

Art. XX - O produto proveniente da arrecadação das multas previsto no caput, serão repassados trimestralmente aos estados, distrito federal e aos municípios com destinação exclusiva a acessibilidade .

§ 1º Cada unidade da federação deverá publicar anualmente os projetos e o cronograma das obras de acessibilidade no seu respectivo ente federativo bem como prestar contas dos recursos recebidos sob pena de responsabilidade.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto regulamenta o estatuto da acessibilidade, o que é de fundamental importância para a população que necessita de uma infraestrutura para se locomover.

A presente emenda tem por objetivo estabelecer a prestação de contas dos recursos repassados para o respectivo ente federativo em obediência aos princípios da administração pública previstos na carta magna.

Por essa razão, conto do o apoio dos nobres pares para a aprovação da referida emenda.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

EMENDA Nº
(ao PL 4.937/2020)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a acessibilidade dos passeios a serem construídos em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais e a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito na adaptação de passeios existentes.

Acrescenta ao art. 320 o §3º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar a seguinte redação:

“Art.320. ...

§ 3º. No mínimo 15% (quinze por cento) dos recursos previstos no caput serão prioritariamente destinados à elaboração e execução de projetos relacionados à adaptação das vias e passeios existentes às normas técnicas de acessibilidade de que trata o art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.”

JUSTIFICATIVA

Segundo último levantamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE – ano 2010) pelo menos 45 milhões de brasileiros declaram ter algum tipo de deficiência, isso representa 24% da população brasileira.

Com base nesses dados, vimos que uma boa parte da população necessita de acessibilidade para uma qualidade de vida digna.

É necessário que ocorra adaptações e muitas melhorias para a locomoção e garantia de melhores condições de vida para as pessoas com deficiência. Desde a eliminação das barreiras que impedem essas pessoas de terem as mesmas oportunidades do restante da sociedade: porta giratória, escadas, calçada, proporcionando-lhes infraestrutura mínima, como: área de aproximação, área de transferência, rampas e corrimões banheiros adaptados, piso tátil, rebaixamento de calçada com rampa acessível e sinalização sonora.

A possibilidade e a condição de alcance para utilização com segurança e autonomia dos espaços públicos por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida é um direito assegurado por lei, motivo pelo qual o poder público por meio de seus representantes devem sempre lutar para que isso seja posto em prática.

A possibilidade e a condição de alcance para utilização com segurança e autonomia dos espaços públicos por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **ZENAIDE MAIA** Pros | RN

é um direito assegurado por lei, motivo pelo qual o poder público por meio de seus representantes devem sempre lutar para que isso seja posto em prática.

Pede-se apoio aos pares para que seja acatada a presente emenda.

Senadora ZENAIDE MAIA
(PROS -RN)

EMENDA Nº -
(ao PL nº 4937, de 2020)

Dê-se a seguinte redação ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020:

“**Art. 320.** A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente:

- I – na sinalização das vias públicas;
- II – em engenharia de tráfego ou de campo;
- III – em policiamento e fiscalização de trânsito nas vias públicas;
- IV – na educação de trânsito;
- V – na segurança e acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência;
- VI – na construção de creches.

.....
§3º No mínimo 5% (cinco por cento) dos recursos previstos no *caput* serão prioritariamente destinados à elaboração e execução de projetos relacionados à adaptação das vias e passeios existentes às normas técnicas de acessibilidade de que trata o art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

§4º No mínimo 3% (três por cento) dos recursos previstos no *caput* serão destinados à construção de creches.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei em discussão tem o objetivo de aprimorar a atual legislação sobre a distribuição dos recursos das multas de trânsito, com o que concordamos.

Parece-nos evidente que a destinação dos recursos das multas, além das pessoas com deficiência, deva incorporar outros destinatários. Como se sabe, a primeira infância é quando se formam os valores básicos do ser humano, como as noções de cidadania e o respeito às regras. Por isso, é de extrema relevância a educação nesta fase, inclusive para a formação de

futuros motoristas mais conscientes. Visto haver uma enorme carência de recursos para essa finalidade, consideramos oportuno reservar parte da arrecadação das multas de trânsito para a construção de creches.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



EMENDA Nº -
(ao PL nº 4.937, de 2020)

Acrescentem-se às alterações promovidas pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, ao art. 68 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, os seguintes parágrafos:

§ 8º Em trechos de vias urbanas pavimentadas que não sejam dotados de calçadas com passeios desobstruídos em toda a sua extensão, o órgão com circunscrição sobre a via providenciará a separação de espaço na pista para o passeio, por pintura ou elemento físico separador, com largura mínima de:

I – um metro e cinquenta centímetros (1,50 m) de cada lado da pista, nas vias arteriais.

II – um metro e vinte centímetros (1,20 m), em pelo menos um dos bordos da pista, nas vias coletoras de mão única;

III – um metro e vinte centímetros (1,20 m) de cada lado da pista, nas vias coletoras de mão dupla;

IV – um metro (1,00 m) nas vias locais, em pelo menos um dos bordos da pista;

§ 9º No atendimento ao disposto no § 8º, o passeio na pista de rolamento será interligado por rampas aos passeios eventualmente existentes nas calçadas, de modo a permitir o trânsito de cadeirantes ao longo de toda a extensão da via.

Dê-se, por conseguinte, a seguinte redação à cláusula de vigência do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020:

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, fixado o prazo de atendimento ao disposto no § 8º do art. 68 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em:

I - cento e vinte dias, para as vias arteriais.

II - um ano, para as vias coletoras.

III - dois anos, para as vias locais.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro assegura aos pedestres a utilização dos passeios. A norma também prevê que os passeios possam ser instalados na pista de rolamento, e não apenas na calçada.

Contudo, não existe obrigatoriedade de instalação nem de passeios nem de calçadas nas vias urbanas. Quando não há passeios nem calçadas, os pedestres são forçados a transitar na pista de rolamento sem nenhuma demarcação, ou nos lotes lindeiros, onde podem encontrar toda sorte de obstáculo pelo caminho.

As pessoas em cadeiras de roda, nessa situação, ficam ainda mais vulneráveis, já que geralmente a pista de rolamento é o único caminho transitável. Assim, os cadeirantes são obrigados a compartilhar espaço com veículos motorizados, sem nenhum tipo de sinalização, e sem poder subir no meio-fio em caso de alguma situação de risco.

Idealmente, as vias já deveriam ser construídas com calçadas largas e dotadas de acessibilidade, mas, onde isso não for possível imediatamente, é obrigação do Estado prover o mínimo de segurança para os pedestres, independentemente de sua condição de mobilidade.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI



EMENDA Nº -
(ao PL nº 4.937, de 2020)

Acrescente-se às alterações promovidas pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, ao art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o seguinte parágrafo:

§ 4º Nos municípios em que vigorar plano de rotas acessíveis nos termos do § 3º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, os recursos de que trata o *caput* serão usados exclusivamente na adaptação de vias incluídas no plano.

JUSTIFICAÇÃO

Com a entrada em vigor da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015), o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) foi alterado para incluir a exigência de elaboração de planos de rotas acessíveis, em todas as cidades onde o Plano Diretor é obrigatório.

Nada mais natural, portanto, que os recursos públicos advindos das multas de trânsito sejam empregados nesse plano, onde houver, para evitar sua pulverização em pequenas obras, que, embora possam representar um alívio pontual, não garantem uma rede destinada a prover acesso das pessoas com deficiência aos principais locais das cidades onde moram.

Sala das Sessões,

Senadora MARA GABRILLI



PL 4937/2020
00009

Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

EMENDA Nº _____ - PLENÁRIO

(Ao projeto de lei nº 4937, de 2020)

Dê-se ao art.320 a ser alterado na Lei nº 9.998, de 17 de agosto de 2000, nos termos do Projeto de Lei nº 4937, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 320 “Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito, segurança, acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência e para subsidiar a obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação nas categorias “A” ou “B” e ainda a mudança de categoria, por pessoas de baixa renda inscritas no Cadastro Único.”(NR)

Justificação

É inegável que o custo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é impeditivo para grande parte da população. Esse custo é composto principalmente por dois fatores: as taxas cobradas pelos Departamentos de Trânsito Estaduais e o preço cobrado por autoescolas para a realização de Curso Teórico-técnico e de Prática de Direção Veicular. Nesse sentido os custos para se obter uma habilitação no Brasil são exorbitantes e muitas vezes inviáveis, sobretudo para a parcela mais pobre da população. Na maioria dos estados, o valor total para obtenção da CNH pode chegar a R\$ 3.000.

Desta forma, apresento a presente emenda ao PL 4937/2020, propondo que parte da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, seja destinada a financiar a gratuidade dos custos de obtenção da primeira CNH para que pessoas de baixa renda inscritas no cadastro único, obtenham a primeira CNH nas categorias ‘A” ou “B” ou ainda a mudança de categoria, que se destina a objetivo profissional.

Observa-se que os valores arrecadados com multas no Brasil são mais do que suficientes para financiar, o que propõe a presente proposta. A título de exemplo, nos anos de 2014 a 2018, o total de multas arrecadadas neste período foi de R\$ 43,5 bilhões. Já a emissão de

carteiras de habilitação alcançou um total de 13 milhões, equivalendo R\$ 7,8 bilhões em taxas pagas aos Detrans.

Seguindo por esse caminho, a aprovação dessa emenda é de suma importância, pois assim permitiremos que a classe mais desprovida economicamente da população, possa ter acesso ao desempenho de atividades laborais que exigem habilitação para a condução de veículos automotores. Ademais, pretende-se incentivar a regularização dos condutores que dirigem sem possuir a CNH.

Diante o exposto, solicito apoio dos nobres colegas na aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**