



SENADO FEDERAL

Gabinete do Sen. Romário (PODEMOS-RJ)

PARECER Nº 174, DE 2020-PLEN/SF

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, do Senador Diego Tavares, 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.*

Relator: Senador **ROMÁRIO**

I – RELATÓRIO

Encontra-se para análise do Plenário do Senado Federal, em sistema de deliberação remota, o Projeto de Lei (PL) nº 4.937, de 2020, do Senador Diego Tavares.

A proposta visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mais especificamente seus artigos 68 e 320. A mudança no primeiro artigo se destina a esclarecer que a obrigação de construção de passeios acessíveis, disposta na Lei nº 10.098, de 2000, que *estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida*, deve ser aplicada aos novos trechos urbanos de vias rurais e às novas obras de arte. A segunda mudança visa destinar 10% do valor arrecadado com as multas de trânsito para elaborar projetos e fazer obras para adequação de passeios já existentes às normas técnicas de acessibilidade.

O texto do PL é formado por dois artigos, sendo que o primeiro veicula as alterações já descritas, e o segundo é a cláusula de vigência imediata.



O projeto não foi distribuído para análise de comissões.

No prazo regimental, foram apresentadas nove emendas.

A Emenda nº 1, do Senador Jayme Campos, visa a incluir, nos 10% reservados à acessibilidade, a possibilidade de “investimentos em instrumentos tecnológicos que possam melhorar a segurança e a acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência”.

A Emenda nº 2, do Senador Fabiano Contarato, insere o inciso XXI ao art. 181 do CTB, que tipifica a infração de estacionar em local proibido, para incluir nele a conduta de estacionar “onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada ao acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida”. A infração seria classificada como gravíssima, com penalidade de multa e medida administrativa de remoção do veículo.

A Emenda nº 3, do Senador Izalci Lucas, pede que se retire do texto do art. 320 do CTB a expressão “prioritariamente”, de modo a restringir o uso dos recursos reservados apenas aos casos previstos no texto.

A Emenda nº 4, da Senadora Rose de Freitas, solicita incluir no texto legal a obrigação de “publicar anualmente os projetos e o cronograma das obras de acessibilidade (...), bem como prestar contas dos recursos recebidos”.

A Emenda nº 5, da Senadora Zenaide Maia, propõe elevar o percentual reservado às ações de acessibilidade de 10% para 15%.

A Emenda nº 6, da Senadora Rose de Freitas, propõe a redução do percentual para acessibilidade de 10% para 5%, e a inclusão de reserva de 3% da arrecadação das multas para a construção de creches.

A Emenda nº 7, da Senadora Mara Gabrilli, visa a alterar o CTB para obrigar a demarcação de passeios nas faixas de rolamento das vias urbanas pavimentadas, sempre que os trechos não sejam dotados de passeios desobstruídos nas calçadas em toda a sua extensão.

A Emenda nº 8, da mesma autora, restringe a aplicação dos recursos de que trata o PL às vias constantes do plano de rotas acessíveis de que trata o Estatuto das Cidades, nos municípios em que houver.



A Emenda nº 9, da Senadora Kátia Abreu, objetiva incluir no Projeto de Lei subsídio para obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação nas categorias “A” ou “B”, ou a mudança de categoria, por pessoas de baixa renda inscritas no Cadastro Único.

II – ANÁLISE

Dada a situação extraordinária em que se encontram as deliberações do Senado Federal em virtude da pandemia da *covid-19*, o PL nº 4.937, de 2020, é submetido ao Plenário desta Casa, nos termos do Ato da Comissão Diretora nº 7, de 2020, que institui o Sistema de Deliberação Remota do Senado Federal.

Antes do mérito, é necessário avaliar a constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PLS nº 4.937, de 2020.

A proposição atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade. Em conformidade com o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. Adicionalmente, o art. 24, XIV, determina a competência concorrente da União, dos Estados e dos Municípios para legislar sobre a proteção e a integração social das pessoas com deficiência. Ademais, a proposição não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República listados no art. 61, § 1º, da Carta Magna.

No que concerne à juridicidade, o projeto observa os requisitos de novidade, generalidade e abstração. A lei ordinária é o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional, e não se produz legislação esparsa.

Não há impedimento quanto à regimentalidade, nem reparos a fazer quanto à técnica legislativa do PL.

No mérito, concordamos plenamente com os argumentos do autor. Apesar da ampla legislação existente sobre o assunto, nossos passeios públicos, em geral, são um acinte à liberdade de ir e vir de qualquer pessoa, especialmente aqueles com mobilidade reduzida. Quando não são tomadas de obstáculos, faltam rampas, pisos táteis, e mesmo semáforos ou faixas de pedestre em quantidade suficiente para assegurar a travessia em todas as direções.



É urgente, primeiro, que paremos de produzir espaços inadequados, pois o custo de adaptação sempre é maior do que a construção correta desde o início. Em seguida, devemos criar mecanismos de correção do enorme passivo de infraestrutura sem acessibilidade – e, para tal, o financiamento constante dessa ação é primordial.

Visto que os órgãos de trânsito já possuem vasta experiência na elaboração de projetos viários, consideramos uma excelente solução destinar os recursos das multas para esse fim.

A proporção de 10% estabelecida pelo PL deve representar, do total da arrecadação com multas, cerca de R\$ 1 bilhão anuais, entre órgãos federais, estaduais e municipais. Trata-se de um valor que deve representar, de fato, uma grande oportunidade de transformação da realidade atual. Segundo dados do Portal da Transparência, o Ministério do Desenvolvimento Regional investiu, no ano passado, em todas as ações federais de infraestrutura urbana, pouco mais de R\$ 50 milhões.

A proposição atende ainda ao disposto no art. 5º da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que determina a exigência da conformidade às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, no que tange aos “itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas.”

O PL em análise, portanto, contribuirá para um Brasil mais justo e solidário, reforçando o respeito à cidadania daqueles que já enfrentam grandes dificuldades de acesso no seu direito ir e vir.

Além disso, passeios acessíveis beneficiam aqueles que, por razões temporárias, precisam de rampas e passeios adequados, como os pais e mães com carrinhos de bebês e pessoas acidentadas em recuperação. Boa infraestrutura de calçadas incentiva também as formas de transporte ativo, promovendo a substituição do uso de motocicletas e automóveis em curtas distâncias pela caminhada, o que gera saúde e bem estar para toda a população.

Quanto às emendas, estamos de acordo com a Emenda nº 1. Não podemos ficar alheios à evolução e às novas possibilidades trazidas pelas tecnologias assistivas mais avançadas. Consideramos que a redação corretamente remete ao Conselho Nacional de Trânsito a regulamentação do uso dos recursos neste caso, já que os prazos típicos do processo legislativo no Congresso Nacional não permitem acompanhar o desenvolvimento



tecnológico, e as vantagens e desvantagens de cada aplicação não podem ser analisadas tempestivamente.

Também optamos por acatar a Emenda nº 2, pois pouco adianta investir na reforma de espaços urbanos apenas para vê-los tomados por automóveis estacionados de forma indevida. É absurdo que, vinte anos após a aprovação das primeiras leis de promoção da acessibilidade, o Código de Trânsito Brasileiro ainda não sido alterado para tipificar em seu texto a infração de parar o veículo junto às rampas de acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Observamos, porém, que as infrações de estacionamento em local proibido são tipicamente de gravidade média, e que a gradação de infrações do CTB reserva as infrações gravíssimas às condutas que têm potencial de ameaçar a vida ou a incolumidade física do condutor ou de outrem. Por isso, aproveitaremos parcialmente a ideia, mediante a apresentação de novo texto, onde apenas substituímos a expressão “gravíssima” por “média”.

Quanto à emenda nº 3, entendemos que, com a redação atual, o gestor público terá que fundamentar de forma criteriosa sua eventual opção de não empregar os recursos da forma descrita pelo PL.

Entendemos que o objeto da Emenda nº 4 já está contemplado no princípio constitucional da transparência, e na legislação específica de prestação de contas dos recursos públicos.

Em relação à emenda nº 5, acreditamos que o melhor caminho seja a aprovação, neste momento, do percentual constante no PL, que pode ser majorado caso se comprove, na prática, a necessidade de mais recursos para acessibilidade.

Sobre a emenda nº 6, embora seja louvável o esforço de buscar recursos para a educação infantil, consideramos que os recursos das multas de trânsito não representem fonte adequada para tal finalidade.

Estamos de acordo quanto ao mérito da emenda nº 7; no entanto, a nova obrigação trazida pela sua eventual aprovação teria significativo impacto orçamentário, de modo que sugerimos sua tramitação como proposição independente, para que possa ser avaliada à luz dos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal.



Quanto à emenda nº 8, julgamos que as disposições do próprio Estatuto das Cidades já obrigariam a aplicação prioritária nas vias constantes de plano aprovado. Ademais, como esses planos são, por sua própria natureza, de difícil alteração, pode haver casos em que se justifique o investimento em locais ainda não contemplados – por exemplo, quando da construção de um grande polo gerador de tráfego.

Finalmente, embora também julguemos a emenda nº 9 meritória, é nosso dever observar que o texto proposto não guarda pertinência temática com a proposição ora em análise.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, com aprovação da emenda nº 1; rejeição das emendas nº 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9; e aprovação parcial da emenda nº 2 e consequente adequação da ementa, na forma das emendas a seguir:

EMENDA Nº 10 - PLEN

(ao PL nº 4.937, de 2020)

Insira-se, entre as alterações propostas ao texto da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, a seguinte alteração ao art. 181:

“**Art. 181.**

.....

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

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....” (NR)

EMENDA Nº 11 - PLEN

(ao PL nº 4.937, de 2020)

Altere-se a ementa do Projeto de Lei nº 4.937, de 2020, para o texto seguinte:



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 sobre a aplicação dos recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito na adaptação de passeios e em tecnologias parasegurança e acessibilidade no trânsito para pessoas com deficiência, e para tipificar a infração de estacionar o veículo junto a rampa de acesso de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Senador Romário
(PODEMOS/RJ)
Relator

