ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS

“CRIAÇÃO DE ZONAS ESPECIAIS DE ESTACIONAMENTO LIVRE” NO MUNICÍPIO E OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Autor: vereador Claudio Tinoco

Katiane Souza
Função: Analista Legislativo
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 163/2021

FEVEREIRO/2022

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 163/2021

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 163/2021.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

Consoante inciso XXIII do art. 5º da Constituição Federal Brasileira, "a propriedade atenderá a sua função social".

Código de Trânsito Brasileiro, na forma da Lei Federal Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, assim expõe:

> Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
>
> Art. 1º
> § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
>
> 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 e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
> II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

> III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Mediante conformidade, é adequado revelar a existência de conteúdo notório pela Sociedade de Advogados Massarana&Enjyoji, por meio do qual estão muito bem explicitadas as principais questões afetas à instituição de estacionamento regulamentado de veículos automotores. No qual está presente:

> A atual realidade das cidades modernas, sejam grandes, médias ou pequenas, quanto ao vertiginoso aumento do volume de automóveis , dos mais variados tipos e espécies, tem levado os especialistas à busca de soluções técnico-administrativas e jurídicas para equacionar o que, sem dúvida alguma, tornou-se ponto medular na vida de tantas metrópoles, pelos vários pontos do País e no exterior, qual seja, a boa, adequada e democrática utilização das vias públicas e de circulação e tráfego de veículos automotores.
>
> Nesse contexto, surge como alternativa plausível a implantação de sistemas de estacionamento rotativo público (as denominadas “Zonas Azuis”), que se constituem em um fator de democratização da utilização das vias públicas, vez que a regulamentação do estacionamento consiste em limitar o acesso de determinados veículos em áreas específicas ou estabelecer um tempo máximo para utilização destas, com o que se logra uma maior rotatividade dos veículos estacionados, aumentando a probabilidade de se encontrar uma vaga para parqueamento em determinados locais, seja pela sua localização estratégica, seja por conta do grande fluxo de pessoas que por ele circulam, seja por outra causa de relevância pública elegível.
>
> Em síntese, estando a via pública em área pertencente ao Município, inserida, pois, em seu domínio, pode o mesmo exercê-lo com exclusividade, manifestando e exteriorizando este poder pela possibilidade de adoção das medidas citadas no C.T.B., e, no que interessa ao tema em estudo, pela faculdade de criar áreas de estacionamento rotativo pago ou na permissão de estacionamentos especiais.
>
> Inclusive, para a fixação do conceito de interesse local, coincidente com o de peculiar interesse, e melhor compreensão do princípio orientador da repartição de competências, reportamo-nos a oportuno exemplo dado por José Cretella Júnior:
>
> “Exemplo típico temos no assunto trânsito, matéria de interesse federal, estadual e municipal, mas, em cada um desses aparelhamentos administrativos, o trânsito apresenta aspectos peculiares a cada uma dessas órbitas. Desse modo, as normas gerais do trânsito, consubstanciadas no Código Nacional do Trânsito, dizem respeito ao tráfego de veículos, em todo o

> território nacional, ao passo que os impostos, taxas rodoviárias, regulamentação geral cabem aos Estados-membros, ficando para a esfera municipal a outorga da exploração dos serviços públicos, a fixação dos locais de estacionamento, o traçado do itinerário, a determinação dos pontos, a sinalização e a circulação de veículos (...)"
>
> Hely Lopes Meirelles diz, com propriedade, que:
> "Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade".
>
> (...) Assim, estacionando o veículo em área de parqueamento rotativo criado por lei municipal, está sob a direta incidência do que dispuser legislação a respeito, editada pelo Poder Público Municipal, devendo ser observada, para todos os fins e efeitos, tanto no que concerne às irregularidades quanto às sanções e suas respectivas graduações (advertência, multa, remoção ou retenção do veículo, ou outras, cumuladas ou não).

Nos incisos I e II do art. 19 do C.T.B. constam disposições no tocante a matéria elencada no projeto de lei em estudo:

> 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;

Os incisos III a V, XXVIII e o § 2º, todos do art. 19 do C.T.B. definem o seguinte:

> Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito[1] da União:
> 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;

[1] A função de órgão máximo executivo de trânsito da União, atualmente, é do "Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, órgão da Administração Pública Federal, subordinado ao Ministério da Infraestrutura, de acordo com o Decreto Federal Nº 10.368/20, que aprova a estrutura regimental dele".

> 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;
> 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;
>
> § 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

Os incisos I a III, VI a VII, IX, XIV a XV e XXI, junto com o § 2º, todos do art. 24 do C.T.B. conceituam o que segue:

> 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 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, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas;
> III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
> 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;
> 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;
> IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
> 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;
> XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
>
> § 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.

Para fins de esclarecimento, segue o que dizem os artigos 95 e 333 do C.T.B.:

> 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.
> § 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.
>
> Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

Conforme parte do inciso II do artigo 26 da Lei federal Nº 9.503/1997, usuários de vias terrestres devem abster-se de criar qualquer obstáculo que obstrua o trânsito ou torne-o perigoso. Com relação ao inciso I do mesmo, eles devem abdicar também 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.

Seu artigo 280 comunica, item a item, o que deve conter no auto de infração em caso de ocorrência de infração prevista na legislação de trânsito. Ademais, sobre o assunto:

> 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.
>
> Art. 281-A. Na notificação de autuação e no auto de infração, quando valer como notificação de autuação, deverá constar o prazo para apresentação de defesa prévia, que não será inferior a 30 (trinta) dias, contado da data de expedição da notificação.
>
> Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade.
>
> Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.
> § 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

Estatuto da Cidade, na forma da Lei Federal Nº 10.257, de 2001, destaca quais instrumentos deverão ser utilizados para os fins desta Lei; a exemplo de planejamento municipal, planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social, institutos tributários e financeiros, etc. Todos, conforme incisos I até VI de seu artigo 4º. Além do mais, seu § 1º afirma que os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei.

Vale acrescentar que, consoante o Estatuto da Metrópole, disposto na Lei Federal Nº 13.089, de 2015, no inciso II do artigo 2º, função pública de interesse comum é “política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes”. Além disso:

> Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:
>
> IV – governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;

> V – metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;
> VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;
> IX - governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão.
>
> Parágrafo único. Cabe ao colegiado da microrregião decidir sobre a adoção do Plano de Desenvolvimento Urbano ou quaisquer matérias de impacto.

Urge salientar que o Código de Trânsito Brasileiro possui capítulo próprio tratando de normas gerais de circulação e conduta, que devem ser cumpridas em todo o território brasileiro. Em especial, os artigos abaixo.

> 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.
>
> 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.

> 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.
>
> Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por, no mínimo, 5 (cinco) anos os documentos relativos à habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração de trânsito.
>
> Art. 332. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.
>
> ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.
>
> BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

A Delegada de Polícia Civil, em Minas Gerais, Ravênia Márcia de Oliveira Leite[2], é autora do texto citado em seguida, sobre a atual Política Nacional de Trânsito.

> Segundo o Informe Mundial sobre Prevenção de Acidentes causados no Trânsito, publicado pela Organização Mundial da Saúde em 2004, estudos demonstram que os acidentes de trânsito têm um impacto desproporcional nos setores mais pobres e vulneráveis da população. Estatísticas brasileiras indicam que cerca de 30% dos acidentes de trânsito são atropelamentos, e causam 51% dos óbitos.
>
> A estatística nacional de acidentes de trânsito no Brasil, que deveria representar a consolidação das informações de todos os órgãos e entidades de trânsito, mesmo após a implantação, pelo DENATRAN, do Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito (SINET), ainda é imprecisa e incompleta, dada à precariedade e falta de padronização da coleta e tratamento das informações.

[2] Ela é Bacharel em Direito e Administração – Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduada em Direito Público – Universidade Potiguar. Pós-graduanda em Direito Penal – Universidade Gama Filho.

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito (CTB, capítulo V).

A educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a corresponsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar.

O governo e a sociedade brasileira vêm se mostrando a cada dia mais sensíveis e atentos ao investimento e à participação em ações educativas de trânsito. É preciso fomentar e executar programas educativos contínuos, junto às escolas regulares de ensino e junto à comunidade organizada, centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão do trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

A mobilidade do cidadão no espaço social, centrada nas pessoas que transitam e não na maneira como transitam, é ponto principal a ser considerado, quando se abordam as questões do trânsito, de forma a considerar a liberdade de ir e vir, de atingir-se o destino que se deseja, de satisfazer as necessidades de trabalho, de lazer, de saúde, de educação e outras.

O setor de trânsito em geral conta com receitas provenientes de várias fontes, entre as quais dotações orçamentárias, multas, convênios, pedágios, IPVA, financiamentos, taxas de estacionamento, licenciamento e habilitação.

O setor vem sendo garantido, em grande parte, pela receita proveniente das multas, o que constitui um grande risco, uma vez que o desejável é um trânsito disciplinado com reduzido número de infrações. Assim, a gestão financeira do sistema trânsito deve orientar-se pela independência financeira com relação ao resultado de multas, a partir da constatação de que a arrecadação de tais recursos é variável e desejavelmente decrescente.

Os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito são os seguintes:
(...)
4º. Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos.
5º. Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT, aprimorando e avaliando a sua gestão.

Conclui-se, portanto que, sob o ponto de vista do cidadão que busca melhor qualidade de vida e o seu bem-estar social, o trânsito toma nova dimensão. Deixa de estar associado, de forma preponderante, à ideia de fluidez, de ser relacionado apenas aos condutores de veículos automotores e de ser

considerado como um fenômeno exclusivo dos grandes centros urbanos, para incorporar as demandas de mobilidade peculiares aos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, os portadores de necessidades especiais e os idosos.

Resolução DENATRAN Nº 514, de 18 de dezembro de 2014, *d*ispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, e dá outras providências. *E*m seu artigo 8º, revoga a Resolução CONTRAN nº 166, de 15 de setembro de 2004. Assim pormenoriza:

> Art. 2º A Política Nacional de Trânsito, na abrangência da legislação em vigor, pelos seus instrumentos legais, deverá constituir-se como o marco referencial do País para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional.
>
> Parágrafo único. Constituem instrumentos da Política Nacional de Trânsito:
> I - programa nacional de trânsito;
> II - deliberações do Comitê de Mobilização pela saúde, segurança e paz no trânsito.
> III - ações interministeriais integradas voltadas para a segurança viária.
>
> Art. 4º A Política Nacional de Trânsito tem por objetivos:
> I - promover a melhoria da segurança viária;
> II - aprimorar a educação para a cidadania no trânsito;
> III - garantir a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, a acessibilidade e a qualidade ambiental;
> IV - fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito - SNT;
> V - incrementar o planejamento e a gestão do trânsito.
>
> Art. 5º A Política Nacional de Trânsito é orientada pelas seguintes diretrizes:
>
> I - da segurança de trânsito:
> a) intensificar a fiscalização do trânsito viário, dos veículos e dos condutores;
> b) fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito;
> c) promover o aperfeiçoamento das condições de segurança veicular;
> d) incentivar a renovação da frota circulante, com foco no uso de veículos com elevados níveis de segurança passiva e ativa;
> e) desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário;
> f) promover a melhoria das condições físicas do sistema viário: sinalização; geometria; pavimento; passeios e calçadas de pedestres;
> g) incentivar o desenvolvimento de pesquisas tecnológicas em gestão e segurança do trânsito;
> h) padronizar, aperfeiçoar e produzir as informações estatísticas de trânsito;

i) estimular a regulamentação municipal de registro, licenciamento e circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de tração animal;

II - da educação para a cidadania no trânsito:
a) articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica;
b) articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito;
c) buscar parcerias com universidades e centros de ensino para promover a educação e capacitação para o trânsito;
d) estimular a produção intelectual, tanto de obras científicas como de obras artísticas e culturais voltadas para o trânsito;
e) aperfeiçoar e monitorar a formação de condutores;
f) promover e monitorar campanhas permanentes de utilidade pública com vistas a difundir princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro;

III - da garantia de mobilidade, acessibilidade e qualidade ambiental:
a) priorizar a mobilidade de pessoas sobre a de veículos, considerando os usuários mais vulneráveis do trânsito como: crianças, idosos, pessoas com deficiência e com mobilidade funcional reduzida;
b) estimular a edição de legislações municipais que regulamentem a construção, manutenção e melhoria das calçadas, passeios que garantindo aos pedestres conforto e segurança ao transitar no espaço público, minimizando as inclinações transversais e limitando as longitudinais em rampa;
c) incentivar o desenvolvimento de sistemas de transporte coletivo e dos não motorizados;
d) fomentar a construção de ciclovias e ciclofaixas;
e) promover o uso mais eficiente dos meios motorizados de transporte com incentivo a tecnologias ambientalmente mais eficientes e desestímulo aos modos menos sustentáveis;
f) promover nos projetos de empreendimentos, em especial naqueles considerados polos geradores de tráfego, a inclusão de medidas de segurança e sinalização de trânsito;
g) incentivar que os planos diretores municipais incluam o trânsito como temática estratégica, com vistas a favorecer a fluidez do trânsito;
h) estimular a atuação integrada dos órgãos executivos de trânsito com os de planejamento, desenvolvimento urbano e de transporte público;
i) incentivar o uso de veículos ambientalmente sustentáveis;

IV - do fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito - SNT:
a) estimular a integração de municípios ao SNT;
b) promover o desenvolvimento dos órgãos e entidades integradas ao SNT;
c) priorizar a reestruturação organizacional dos órgãos do SNT;
d) contribuir para a capacitação continuada dos profissionais de trânsito;

> e) estimular o redimensionamento e adequação do quadro de recursos humanos dos órgãos do SNT;
> f) estimular a adequação dos recursos patrimoniais e materiais, com investimentos e custeios adequados e modernos, para o melhor desempenho das competências do SNT;
> g) difundir experiências exitosas entre os órgãos do SNT;
> h) fomentar a pesquisa e desenvolvimento na área de trânsito;
> i) integrar planos, projetos e ações dos diferentes órgãos e entidades do SNT, reforçando o caráter de sistema com alcance nacional;
> j) revisar as normas e procedimentos, com vistas a modernizá-las e acompanhar as melhores práticas nacionais e internacionais;
> k) disponibilizar os estudos técnicos, estatísticas, normas e legislação de trânsito;
>
> V - do planejamento e gestão:
> a) promover a criação de indicadores que permitam monitorar e avaliar os planos, programas e projetos implementados;
> b) estimular a criação de ouvidorias e outros canais de comunicação da sociedade com os órgãos do SNT;
> c) promover a articulação e a integração dos órgãos autuadores e arrecadadores de multas de trânsito;
> d) padronizar critérios técnicos, financeiros e administrativos das atividades de gestão de trânsito;
> e) definir estratégias e sistemáticas para a melhoria do controle da arrecadação de multas de trânsito;
> f) promover a articulação do governo federal com as diversas esferas de governo e sociedade, com vistas a compatibilizar políticas, planos, programas, projetos e ações;
> g) criar e manter sistemas informatizados integrados que promovam o fluxo de informações entre os diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a gestão de trânsito;
>
> Art. 6º Cabe ao órgão máximo executivo de trânsito da União a coordenação da implementação da Política Nacional de Trânsito, bem como a formulação e aplicação do Programa Nacional de Trânsito.
>
> Parágrafo único. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito de suas respectivas competências, deverão formular programas, projetos e ações em consonância com esta Política Nacional de Trânsito.

Conforme dito nos incisos I e IV do art. 3º da C.F, “construir uma sociedade livre, justa e solidária” e “promover o bem de todos” – indiscriminadamente, são objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.

São fundamentos da República Federativa do Brasil os termos “cidadania” e “dignidade da pessoa humana”, constantes nos incisos II e III do art. 1º da Constituição Federal Brasileira.

A proposição legislativa em estudo compreende o que está tratado nas alíneas a), b), c), d) e na alínea f) do inciso IV do artigo 68 da Resolução C.M.S. Nº 910/1991, cujo caput especifica a competência da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais em avaliar e propor políticas. São as “permissões e concessões”, “operacionalização”, “fiscalização e controle” pelo Poder Executivo Municipal, “circulação, tráfego e estacionamento”, e “educação e segurança do trânsito”.

De acordo com o Código de Polícia Administrativa de Salvador, em seu artigo 2º:

> Art. 2º Considera-se poder de polícia a atividade de administração pública que, disciplinando o exercício das liberdades públicas, assegure o gozo pleno dos direitos individuais e coletivos e a defesa de interesses legítimos e regule a prática dos atos, em função do interesse da coletividade soteropolitana, concernentes aos costumes. à defesa do consumidor, à segurança, ao sossego, à ordem democrática, ao trânsito, ao respeito à propriedade e a sua função social, ao exercício de atividades econômicas ou não (...)

Caput do art. 6º da Lei Federal que trata de Concessões e Permissões explica que “toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato”.

A garantia de acesso de todos os munícipes, de forma justa e igualitária, aos bens e serviços públicos que assegurem as condições essenciais de existência digna é um dos princípios que fundamentam a organização do Município de Salvador, conforme preceitua o inciso IV do artigo 6º de sua Lei Orgânica.

Também são princípios que fundamentam a organização do Município de Salvador o pleno exercício da autonomia municipal (inciso I), a cooperação articulada com os demais níveis de governo (...) (inciso II). O exercício da soberania e a participação popular na administração municipal e no controle de seus atos (inciso III).

Entre outros, a garantia de acesso de todos os munícipes, de forma justa e igualitária, aos bens e serviços públicos que assegurem as condições

essenciais de existência digna ((inciso IV) e a probidade na administração (inciso VII).

Ampara elucidar que os artigos 72, 73 do Código de Trânsito Brasileiro asseguram o seguinte a todos os cidadãos:

> 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.

Inclusive, o disposto nos artigos 80, 85, 88 e 91:

> 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. 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. 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.
>
> 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.

A ordem de prevalência da sinalização mencionada no artigo 88 encontra-se especificada em incisos do art. 89 do mesmo Código Nacional. Sobre o

mesmo, “locais destinados a estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN” (Art. 86).

Ainda neste Código, no capítulo das infrações, é essencial o conhecimento acerca de: infração, penalidade e medida administrativa, bem como o que houver ou não, e no ‘caput’, tudo disposto nos artigos 170, 179 (incisos I e II) e no art. 180.

Importa, entretanto, esclarecer que os incisos I a XX do art. 181, constituem infrações, penalidades e medidas administrativas relacionadas aos descumprimentos cometidos no ato de estacionar veículo.

No que se refere às pessoas que necessitam de acessibilidade, no blog, na internet, por Freedom, tratando sobre legislação, há um texto resumido, atualizado recentemente, sobre a situação das normas para estacionamento no Brasil.

> No ano 2000, foi criada a chamada Lei da Acessibilidade, que visa possibilitar que pessoas com deficiência possam ser abrangidas por todos os direitos positivos que constam na Constituição Federal. É esta lei que versa sobre as normas para estacionamento e vagas preferenciais, entre outros pontos. (...)
> Quem pode usar as vagas?
> Existem muitos tipos de deficiência: auditiva, motora, visual etc. No entanto, pela Lei 10.098/2000, a Lei da Acessibilidade, a reserva de vagas deve ser feita somente para pessoas com dificuldade de locomoção ou visual.
> O veículo a ocupar a vaga pode ser o da pessoa com deficiência (ou seja, um carro adaptado), ou o da pessoa que transporta frequentemente a pessoa com deficiência — um condutor devidamente cadastrado e identificado.
> Para isso, é preciso obter uma credencial junto ao DETRAN local. A identificação é feita com um adesivo com o símbolo de uma cadeira de rodas, colado em lugar visível — geralmente, no vidro dianteiro do carro.
> É importante frisar que o condutor de pessoa com deficiência não pode estacionar na vaga preferencial se não estiver com ela no carro ou levando-a e buscando-a em algum lugar.
> Como cadastrar-se para utilizar as vagas?
> Para a pessoa com deficiência, na hora de comprar o carro adaptado, é preciso apresentar alguns documentos pessoais e laudos médicos, que comprovam a condição clínica.
> Estes mesmos documentos devem ser apresentados ao DETRAN do município para que seja realizado o credenciamento. Pessoas com deficiência que não dirigem podem apontar até três condutores fixos.
> Essas três pessoas também devem se cadastrar junto ao DETRAN, apresentando seus documentos pessoais. Quem não

é cadastrado e estaciona em vaga para pessoas com deficiência está sujeito às sanções legais, mesmo que realmente esteja transportando alguém com deficiência.

Qual é a punição para uso indevido?

Pouco a pouco, é possível notar um aumento da consciência social no Brasil e, hoje em dia, menos pessoas sem deficiência estacionam nas vagas especiais. Isso talvez se deva à legislação, que é bastante rigorosa.

Quem estaciona indevidamente em vaga reservada para pessoas com deficiência é multado no valor de uma infração grave (em 2018, o total é de R$ 195,23), leva cinco pontos na carteira e tem o veículo removido.

Essa lei é do Código de Trânsito Brasileiro, que dá total suporte às normas de estacionamento trazidas pela Lei da Acessibilidade.

A denúncia deve ser feita para o órgão municipal responsável pela fiscalização do trânsito; na cidade de São Paulo, é a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). Condutores cadastrados com a credencial vencida também podem ser multados.

Pelas normas para estacionamento, como devem ser as vagas?

De acordo com a Lei de Acessibilidade, as vagas para pessoas com deficiência devem ser localizadas no ponto de mais fácil circulação e acesso. Por exemplo, em supermercados e shoppings, devem ficar sempre próximas à entrada e aos elevadores. Isso também se aplica às vagas reservadas para idosos e para gestantes.

Quatro anos após ser sancionada a Lei de Acessibilidade, em 2004, foi criado o Decreto 5.296, que determina que pelo menos 2% das vagas devem ser destinadas a pessoas com deficiência, e traz as especificações técnicas.

Além de grandes estacionamentos de comércios, as vagas também devem estar presentes em frente de bancos, farmácias etc., além de estacionamentos de órgãos públicos, caso haja, e de empresas, mesmo que privadas, com possibilidade de visitas. (...)

Quais são as exigências da ABNT?

A Associação Brasileira de Normas Técnicas criou, nos últimos anos, as instruções para implantação de vagas para pessoas com deficiência, a NBR 9050. Isso porque elas precisam ser mais espaçosas que as vagas comuns e corretamente sinalizadas.

Elas são baseadas em diretrizes internacionais, criadas por outros órgãos de normas técnicas. Além de dispor sobre as vagas para pessoas com deficiência, a NBR 9050 também versa sobre piso tátil, sinalização sonora etc.

Veja agora as principais normas para estacionamento:

- em vagas na rua (na frente de lojas, por exemplo), é preciso que haja um espaço adequado para manobra da cadeira de rodas, sem interferir na circulação de pedestres na via;
- também deve haver um acesso para cadeira de rodas — com total rebaixamento — próximo à vaga;
- as dimensões das vagas devem ser de 3,50 m x 5,50 m, para que haja espaço suficiente para a pessoa com deficiência entrar e sair do carro, seja no banco do motorista ou não;

- as vagas devem ser sinalizadas com pintura horizontal (no chão), utilizando o ícone de cadeira de rodas, nas cores azul e branco;
- deve haver uma área de circulação adicional, adjacente à vaga — ela pode ser compartilhada por até duas vagas, deve ser sinalizada em amarelo e ter 1,20 m de largura;
- quando a vaga for na rua, deve haver sinalização vertical (placa) indicando que se destina somente a veículos autorizados.

Como é a situação das vagas no Brasil?

Nas grandes metrópoles e em algumas cidades turísticas, como Foz do Iguaçu, é possível encontrar vagas para pessoas com deficiência na maioria dos estabelecimentos. No entanto, nem sempre elas são projetadas de acordo com as normas técnicas — muitas vezes são vagas comuns repintadas.

(...)

As pessoas com deficiência podem e devem ocupar todos os espaços que as demais pessoas ocupam, por isso a existência de vagas no padrão correto e o não uso delas por aqueles que não necessitam são importantes ferramentas de inclusão social. Poder locomover-se livremente e com tranquilidade pela cidade é direito de todos, por isso não hesite em denunciar ocorrências aos órgãos de trânsito em caso de desrespeito às vagas, inclusive em lugares privados, como shoppings e supermercados.

Sobre multa cidadã, numa “autêntica intervenção urbana na asa sul, região central de Brasília”, os “agentes mirins de trânsito puseram a mão na massa e fiscalizaram a região. Diariamente, a calçada é invadida por carros e os pedestres são obrigados a caminhar na buraqueira causada pela passagem dos carros. Para tentar conscientizar os infratores, os pequenos aplicaram multas. Uma aula de cidadania. Visão crítica das crianças, que percebem o grave problema, e ação direta para combater a invasão de espaço público”. Adicionalmente,

> Com a Multa Cidadã, cada pessoa que flagrar uma irregularidade de trânsito poderá enviá-la à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém, que avaliará a denúncia e, caso atenda aos requisitos, a transformará em uma multa educativa, que chegará até a casa do infrator alertando-o sobre os prejuízos da irregularidade cometida.
>
> A Multa Cidadã é a última etapa de uma campanha de educação no trânsito iniciada em 2013, e que chegou a emitir multas educativas diretamente no trânsito, com educadores da Semob interagindo com condutores. Nesta etapa a notificação é feita de cidadão para cidadão, com a Semob sendo apenas uma intermediária no fluxo dessa informação. A iniciativa atende ao tema da própria campanha da Semana Nacional do Trânsito deste ano, que convida: “Seja você a mudança no trânsito”.

Por fim, a predita Sociedade de Advogados expõe a possibilidade em "afirmar que as vias públicas, quando situadas dentro do perímetro respectivo, integram o patrimônio público municipal, sendo classificadas, pois, como bens públicos de uso comum do povo". Destarte, "se uma determinada via encontra-se inserida dentro do Município, a este pertence, cabendo, com exclusividade, a disciplina de seu uso pela população em geral".

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Contemporâneo estudo técnico contém alusões no que concerne a Resolução do Departamento Nacional de Trânsito sobre a Política Nacional de Trânsito, bem como o remanejamento mais recente desta atribuição. Inclusive, citações de especialistas, no que toca à mesma, multa cidadã e acessibilidade. E pontua a epígrafe da Constituição Federal Brasileira sobre o dever do cumprimento da função social da propriedade.

Alguns princípios fundamentais da organização do Município precisaram ser apresentados, junto com o que engloba o poder de polícia administrativa da Cidade, que, no caso em questão, nesta propositura legislativa municipal, em sua maioria, são suscetíveis de delegação, "mas sempre sob a regulamentação e controle do Poder Público Competente". Outrossim, alíneas do R.I. com previsão das áreas de competência municipal, que precisam ser avaliadas e propostas políticas pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais, desta Casa Legislativa.

Como medida de prudência acerca do que precisa ser regulamentado e respeitado pelo Poder Executivo Municipal, para que tais Zonas Especiais de Estacionamento Livre[3] sejam criadas, igualmente foram apontadas inúmeras disposições do Código de Trânsito Brasileiro.

[3] Correlacionando o significado do termo "livre" posicionado na ementa e disposições do projeto de lei em estudo, foram encontrados, com base em acesso feito em 07/02/2022, os sinônimos "independente, desobstruído, desimpedido, aberto, liberado, imune, descomprometido, solto" no site: sinônimos-online.com. Quanto as palavras que podem-no substituir, constantes em 'https://www.sinonimos.com.br, foram encontradas muitas, porém, com sentidos bem diversificados, entre eles, "que não está preso, que é independente, que não está ocupado, que foi absolvido de um

Fundamentos e objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil também foram mencionados, neste trabalho, no que diz respeito ao assunto explorado no referido projeto de lei.

Foi feito uso de analogia para estabelecer semelhanças entre as explicações de um escritório de advogados acerca de “Zonas Azuis” e o que está sendo cogitado com a criação de Zonas Especiais de Estacionamento Livre. Ademais, os sentidos encontrados na internet para a palavra “livre”, que podem acarretar algumas consequências de alteração de significado do que, provavelmente, propunha o autor.

REFERÊNCIAS

BESSA, Esperança. **Multa Cidadã será lançada nesta sexta-feira 18**. Belém, PA: Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: < https://semob.belem.pa.gov.br/multa-cidada-sera-lancada-nesta-sexta-feira18/>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1997. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

BRASIL. **Lei Nº 8.987**. Brasília, DF. Presidência da República, 1995. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

BRASIL. **Lei Nº 9.503**. Brasília, DF. Presidência da República, 1997. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm >. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

BRASIL. **Lei Nº 10.257**. Brasília, DF. Presidência da República, 2001. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm >. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

CTB DIGITAL. **Código de Trânsito Brasileiro – Comentários**. Disponível em: < ctbdigital.com.br>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

FREEDOM. **Quais são as normas para estacionamento? Conheça elas aqui!** 2020. Disponível em: < https://blog.freedom.ind.br/normas-para-estacionamento/>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

crime, que está isento de obrigações, que é desprovido, que não está comprometido, que está acessível, que é natural, que não tem regras”..

LEGISWEB. **Resolução Nº 514**. Denatran, 2014. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=279487>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

LEITE, Ravênia Márcia de Oliveira. **Política Nacional de Trânsito**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 2009. Disponível em: <www.investidura.com.br/biblioteca-juridica/artigos/direito-administrativo/3595-politica-nacional-de-transito>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

LOURENÇO, Uirá. **Em Brasília, crianças aplicam multa cidadã em carros estacionados sobre a calçada**. Mobilize Brasil, 2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=vxUVsWKz-uQ>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

MASSARANA&ENJYOJI. **Principais questões afetas à instituição de estacionamento regulamentado de veículos automotores em vias e logradouros públicos municipais, denominada "Zona Azul"**. Sociedade de Advogados, 2020. Disponível em: < https://www.msema.com.br/post/principais-quest%C3%B5es-afetas-%C3%A0-institui%C3%A7%C3%A3o-de-estacionamento-regulamentado-de-ve%C3%ADculos-automotores-em>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Lei Orgânica Municipal**. Atualizada até a Emenda nº 34. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Lei Municipal Nº 5.503**. 1999. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1999/550/5503/lei-ordinaria-n-5503-1999-codigo-de-policia-administrativa-do-municipio-do-salvador>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.

SALVADOR. **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Atualizado até a Resolução Nº 2.817/2019. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimentointerno/2d65649f02b1b033a4423339b10d0bbf_1568831521.pdf>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2022.