

PROJETO DE LEI Nº , DE 2010
(Do Sr. Rodrigo Rollemberg)

Estabelece procedimentos para o transporte de bicicletas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Para efeito do transporte de bagagens no bagageiro dos ônibus de transporte interestadual e internacional, a bicicleta de uso pessoal do passageiro equipara-se à sua bagagem de mão.

Art. 2º Fica garantido o transporte gratuito de 01 (uma) bicicleta por passageiro, dispensada a apresentação de nota fiscal do veículo.

§1º a bicicleta poderá ser embarcada montada ou desmontada, a critério de seu proprietário, observadas as dimensões que se adaptem ao bagageiro e desde que não seja comprometida a segurança da bicicleta e bagagens dos demais passageiros.

§2º Caso escolha embarcar a bicicleta desmontada, cabe ao passageiro entregá-la devidamente acondicionada, de forma a evitar extravio ou dano em suas peças.

Art. 3º As bicicletas embarcadas como bagagem terão o mesmo tratamento de controle de identificação e indenizações para os casos de danos ou extravio.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira possui lacunas e é ambígua no que diz respeito ao transporte de bicicletas em ônibus intermunicipais e interestaduais. A presente proposição busca estabelecer normas claras, de

forma a minimizar os problemas atuais e alavancar o crescimento do cicloturismo no Brasil.

De acordo com o glossário anexo à Resolução ANTT nº 016, de 23 de maio de 2002, bagagem é o “conjunto de objetos de uso pessoal do passageiro, devidamente acondicionado transportado no bagageiro do veículo, sob responsabilidade da empresa”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem se manifestado, inclusive por escrito, com o entendimento de que a bicicleta não se enquadra na definição de bagagem pessoal, só podendo ser embarcada nos ônibus como encomenda.

Contudo, a bicicleta é um veículo versátil, cuja característica fundamental é sua portabilidade. O próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) sustenta esse ponto de vista quando considera que o ciclista, desmontado e empurrando sua bicicleta, é equiparado ao pedestre, com os mesmos direitos.

Além disto, o embarque como encomenda somente pode ser realizado se “devidamente acompanhado de documentação fiscal” (Glossário Anexo à Resolução ANTT 16/2002). Esta exigência choca-se com o citado Código de Trânsito, que não obriga o ciclista a andar com a nota fiscal de sua bicicleta, justamente por subentendê-la como veículo de características próximas dos objetos de uso pessoal.

O resultado deste emaranhado jurídico é que, na prática, cada empresa de transporte decide arbitrariamente o que fazer diante da falta de uma regulamentação específica. O problema é tão grave que são conhecidos casos de ciclistas que foram proibidos de embarcar no ônibus para viajar, pois a empresa de ônibus não aceitou o embarque da bicicleta nem como objeto pessoal nem como encomenda (por não haver nota fiscal comprobatória).

Uma lei que favoreça o transporte de bicicletas nos bagageiros dos ônibus traz consigo uma série de benefícios:

- 1) Integração de meios de transporte e maior cidadania:** a bicicleta é um meio de transporte barato e acessível ao cidadão. Admite-se que o número de bicicletas pode chegar a 60 milhões (Abradibi/Abraciclo) de unidades em circulação no País. É com elas que grande parte da população se desloca, de forma complementar ao sistema de transporte.
- 2) Redução da poluição e dos efeitos do aquecimento global:** a bicicleta é um meio de transporte limpo, isto é, não polui o meio

ambiente e não consome combustíveis fósseis. Foi reconhecida pela Unesco e pela Comunidade Européia como o único meio de transporte ecologicamente sustentável.

3) Crescimento do cicloturismo: em muitos países do mundo, destacando todos os da Europa e os Estados Unidos, o cicloturismo é uma atividade consolidada há muitas décadas. Desde a invenção da bicicleta, o homem já começa a desafiar os limites de seu corpo em pedaladas de longa distância. Relatos de viagens do escritor e ciclista francês Edouard du Perrodil contam sobre suas viagens feitas de Paris a Madrid (1892) e de Paris a Viena (1894). Nos Estados Unidos, a ciclista Annie Londonderry pedalou por 15 meses, dando a volta ao mundo em uma bicicleta, no ano de 1894, feito exaltado pelo jornal The New York Times, provando aos homens da época que a bicicleta também era um artefato para as mulheres.

Aqui no Brasil, seguindo a tendência mundial, o cicloturismo tem conquistado cada vez mais adeptos e vem se popularizando de forma cada vez mais rápida. Os jornais noticiam um grupo de ciclistas cariocas que faziam passeios pelas regiões de Petrópolis e Teresópolis nos anos 1900, que seriam os indícios dos primeiros cicloturistas em terras brasileiras. Outro caso conhecido, em 1927, conta a história de Rubens Pinheiro, que saiu de Salvador e foi até Nova Iorque, pedalando por dois anos em sua bicicleta. Mais recentemente vimos aumentar o número dos viajantes no país, especialmente a partir do trabalho do Clube de Cicloturismo do Brasil, criado em 2001, e da divulgação de vários relatos de ciclovias em livros e na internet.

A Estrada Real e o Circuito Vale Europeu, ambos com apoio do Governo Federal e dos governos de Minas Gerais e Santa Catarina, respectivamente, mostram que o cicloturismo no Brasil avança visivelmente e encontra-se em estágio de amadurecimento.

Segundo pesquisa realizada pelo Clube de Cicloturismo em 2008, 40% dos cicloturistas utiliza o ônibus como transporte complementar durante suas viagens de bicicleta.

Sendo assim, para o cicloturismo no Brasil avançar ainda mais, alguns entraves e barreiras precisam ser eliminados, e o transporte da bicicleta em ônibus é um dos principais empecilhos.

Por todo o exposto, em função do alcance social da matéria, contamos com o apoio nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em

Deputado Rodrigo Rollemberg

PSB/DF