



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.909-B, DE 2010 **(Do Sr. Moreira Mendes)**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a obrigatoriedade da instalação de bicicletários junto aos logradouros públicos; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 5849/13, 2220/15, 5743/16, 7504/17, 7958/17, apensados, com substitutivo (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste, dos de nºs 5849/13, 2220/15, 5743/16, 7504/17, 7958/17 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com substitutivo (relator: DEP. LEOPOLDO MEYER).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 DO RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 DO RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5849/13, 2220/15, 5743/16, 7504/17 e 7958/17

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Complementação de voto
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte § 2º ao Art. 58, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 58.

.....

§ 2º Deverão ser instalados bicicletários próximos aos locais de grande circulação e de instituições de ensino, nos termos a serem regulamentados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.”

Art. 2º Ficam os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito obrigados a adotar as providências para a implantação do disposto nesta Lei no prazo de 180 dias.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor em 180 dias a partir da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Com inspiração nos projetos aprovados no 5º Câmara Mirim, este projeto de lei pretende colocar em prática a proposição da aluna Patrícia Bezerra da Rocha, muito louvável e de grande utilidade para o tráfego nacional. Em seu texto, a aluna ressalta que a bicicleta apresenta inúmeras vantagens como meio alternativo ao uso do automóvel, e que seu uso deve ser incentivado pelo Poder Público. Dentre as suas qualidades, cita o fato de ser não poluente e ainda introduzir hábito de vida saudável.

De fato, o próprio Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 6º, estabelece que cabe à Política Nacional de Trânsito visar à segurança, à fluidez, ao conforto e à defesa ambiental, dentre outros. A instalação de bicicletários vai ao encontro dessas diretrizes, pois tende a incentivar o uso das bicicletas, diminuindo assim o impacto ambiental dos veículos nas grandes cidades, os inúmeros engarrafamentos, e estimulando a prática de exercícios físicos.

Em países em pleno desenvolvimento, a bicicleta está cada vez mais integrada ao cotidiano, e a sua utilização vem sendo incentivada, levando a uma melhora no trânsito e nas condições do ar. Bicicletas não utilizam combustíveis fósseis, não

aumentam o efeito estufa, não emitem poluentes, não contribuem para os altos índices de problemas respiratórios e não poluem as águas.

A prática de pedalar, além de ser um ótimo exercício cardiovascular, proporciona benefícios para a saúde e ainda é o modo mais econômico de transporte na cidade. Sem contar com a facilidade de encontrar estacionamento, caso este projeto seja aprovado.

Sabe-se que a falta de local adequado para estacionar com segurança a bicicleta é um dos fatores que dificultam a prática do ciclismo. O fomento ao uso de bicicletas para o transporte individual na malha viária urbana é uma ação não poluente, economicamente recomendável, socialmente benéfica e saudável.

Portanto, no intuito de facilitar as ações benéficas à população direcionadas ao trânsito, solicitamos aos nobres Pares o apoio para a aprovação de nossa proposta, tão singelamente sugerida e aprovada pelas crianças participantes do Câmara Mirim.

Sala das Sessões, em 17 de novembro de 2010.

**Deputado MOREIRA MENDES
PPS/RO**

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

**Seção I
Disposições Gerais**

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.

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

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.

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

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

PROJETO DE LEI N.º 5.849, DE 2013

(Do Sr. Policarpo)

Dispõe sobre a reserva de vagas para bicicletas e veículos não poluentes em estacionamentos públicos e privados.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7909/2010.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. Esta lei regula, em todo o território nacional, a reserva de vagas para bicicletas em estacionamentos públicos e privados.

Art. 2º. Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas, devidamente sinalizadas, para bicicletas e veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica.

§1º. As vagas para bicicletas a que se refere o caput deste artigo devem ser disponibilizadas em número equivalente a dois por cento do total, garantidas, no mínimo, cinco vagas, devidamente estruturadas, sinalizadas e com as especificações técnicas que atendam às normas técnicas vigentes.

§2º. As vagas para veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio ou energia solar a que se refere o caput deste artigo devem ser disponibilizadas em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga para os veículos movidos a energia não poluente.

Art. 3º. Os estacionamentos privados de uso coletivo deverão dispor de espaço reservado à guarda de bicicletas em percentual não inferior a cinco por cento do número total de vagas que tiver destinadas a veículos automotores.

Art. 4º. Os estacionamentos privados de uso coletivo deverão dispor de vagas, devidamente sinalizadas, para veículos de transporte que utilizem motores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica, em percentual não inferior a dois por cento do número total de vagas que tiver destinadas a veículos automotores.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição se reveste de uma preocupação que merece a apreciação do Poder Legislativo, em busca de estimular a utilização de energias que

minimizem a utilização de energias poluentes e possam contribuir com a contenção do aumento do fluxo de veículos automotores no trânsito urbano.

É público que diversos países europeus e alguns na América têm adotado políticas no mesmo sentido. Sendo certo, que as experiências obtidas em cenário internacional tem se demonstrado exitosas à finalidade que se propõem.

No Brasil, há a urgente necessidade de estímulo às medidas de contenção ao trânsito caótico das megalópoles e utilização de energias não poluentes.

Devemos lembrar que o Brasil é internacionalmente conhecido por suas vastas fauna e flora, que bem se sabe, são grandes prejudicados com a utilização dos combustíveis poluentes.

Além disso, a vida humana tem a sua saúde prejudicada pelos males dos poluentes emitidos, com os impactos ambientais causados pelo uso de combustíveis, com a poluição sonora e visual causada pelos veículos movidos a combustível e com os transtornos dos infundáveis congestionamentos que já se tornaram cotidianos nas megalópoles brasileiras.

Diante disso, medidas que estimulem a utilização de meios de transporte como a bicicleta, bem como a produção de outros meios de transporte que utilizem energia limpa é medida urgente e que necessita de imediata apreciação pelo Poder Público.

Esta Casa de Leis, por meio da presente proposição, poderá contribuir com as referidas políticas e estimular a viabilização de importantes melhorias para a vida dos brasileiros.

Devemos destacar que a proposição não gera despesa nem renúncia de receita, já que os veículos que utilizam energia limpa, salvo as bicicletas, geram recolhimento de impostos normalmente.

Além do exposto, é importante lembrar que a medida se consubstanciará em estímulo aos fabricantes e montadores de veículos a produzir em larga escala veículos movidos por energia limpa.

Além da redução da dependência dos combustíveis fósseis e da poluição nas grandes cidades, a produção e uso de veículos movidos a energia limpa no país criaria empregos especializados e agregaria valor à produção industrial. De forma a estimular a produção e consumo de veículos movidos a energia limpa no Brasil.

De outro lado, o Secretário-geral das Organização das Nações

Unidas (ONU), Ban Ki-moon, já se manifestou dizendo que espera que a cultura da bicicleta continue crescendo nas cidades. Segundo ele, a bicicleta não é apenas um meio de transporte de baixo carbono, mas também é benéfica para a saúde das pessoas e uma importante ferramenta para o desenvolvimento sustentável.

A mobilidade sustentável deve ser uma das questões centrais da atenção do Parlamento, pois, reflete uma grande e justa preocupação da sociedade.

Portanto, a presente proposta se mostra módica, mas voltada para o plantio de uma semente que deverá germinar em uma política voltada para o bem comum da sociedade e que poderá convergir com outras medidas que visam estimular o uso de bicicletas e veículos que utilizem energia não poluente.

Ante o exposto, pela relevância do projeto, e pelos benefícios que dele advirão, espero dos nobres pares apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de junho de 2013.

POLICARPO
Deputado Federal - PT/DF

PROJETO DE LEI N.º 2.220, DE 2015

(Do Sr. Veneziano Vital do Rêgo)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever um percentual mínimo de espaço, em estacionamentos, para os veículos de transporte não motorizado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5849/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para adicionar, entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a serem utilizados pelos entes federativos, a destinação de um percentual mínimo de

espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais.

Art. 2º O art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 23

.....

Parágrafo único. Para o estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, prevista no inciso V, fica ainda contemplada, como instrumento de gestão, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O uso de veículos não motorizados para o deslocamento de pessoas tem sido crescentemente destacado como alternativa de sucesso para a melhoria da mobilidade urbana, da qualidade ambiental e da saúde e bem-estar físico e mental dos usuários.

É importante recordar, no entanto, que, para a efetiva implementação de uma política de substituição relativa do transporte motorizado pelo não motorizado, é necessária, além das ciclovias, a previsão de espaços e equipamentos urbanos que permitam a guarda das bicicletas em condições de conforto e segurança, dando aos usuários a real possibilidade da adoção desses veículos em seus deslocamentos cotidianos.

Nesse contexto é que propomos a modificação na Lei nº 12.587, de 2012, para que os entes federativos tenham ainda esse novo instrumento de política pública para promoverem o uso da bicicleta, contribuindo para a melhoria significativa da mobilidade urbana.

Esperamos que a proposição receba o apoio dos nobres Pares para sua célere tramitação, sendo bem-vindas propostas que visem ao seu aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 02 de julho de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE
MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas

como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.743, DE 2016
(Do Sr. Felipe Bornier)

Obriga a destinação de espaços a estacionamentos para bicicletas em empresas públicas e privadas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7909/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga as empresas públicas e privadas a destinarem gratuitamente 10% (dez) da área do estacionamento coberto e seguro, para estacionamento de bicicletas.

Art. 2º Os estacionamentos gratuitos de bicicletas poderão ser de dois tipos, a saber:

I – bicicletários – local destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração, podendo ser público ou privado;

II – paraciclo – local em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Art. 3º. É assegurada para a destinação de estacionamento gratuito de bicicletas (bicicletário) 10% (dez) do total de vagas do estacionamento coberto e seguro dos estabelecimentos públicos e privados.

Paragrafo Único. Fica instituído a necessidade de local com a garantia da segurança para estacionamento das bicicletas.

Art. 5º. A segurança dos ciclistas e dos pedestres deverá ser determinante para a definição do local na implantação do estacionamento de bicicletas.

Art. 6º. Deverão contar com vestuários, para ambos os sexos, e armários individuais os bicicletários em estacionamentos públicos e privados que tenham a partir de 30 vagas destinadas as bicicletas.

Paragrafo Único. Os estacionamentos públicos constantes no *caput* deverão realizar um estudo de impacto financeiro para o efetivo inicio do funcionamento, no prazo máximo de 03 (três) anos a serem contatos da data de publicação.

Art. 7º. No descumprimento desta Lei, os estabelecimentos receberão multas diárias referentes à 20x (vinte) da hora cobrada para o estacionamento dos veículos.

Art. 8º. A fiscalização será competência da Prefeitura dos Municípios e do Governo do Distrito Federal.

Art. 9º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa à criação de área particular ou pública aos usuários de bicicletas.

Com essa medida, contribuímos com o meio ambiente, e com a possibilidade diminuir a utilização dos carros nas ruas evitando assim o enorme trânsito das grandes metrópoles e dos municípios que já são afetados por este problema.

Intensificando a qualidade de vida na locomoção da população, bem como a própria saúde dos usuários e também a saúde do ar que respiramos. Priorizando as bicicletas e assim aumenta a saúde da população evitando doenças remotas por tender ao equilíbrio da saúde com o corpo.

Dessa forma, além da implantação do plano de mobilidade que visa o aumento das ciclos vias nas regiões de todo o Brasil já protocolado, pensamos também no estacionamento para agregar o valor da locomoção visando a preservação do meio ambiente.

Ademais, a diminuição do grande número de vagas para veículos para a utilizarmos com as bicicletas, irá dispor do acesso mais facilitado àqueles que se deslocam de localidades mais distantes.

Na prática, os estacionamentos para ciclistas precisam atender a quatro pontos principais:

Estrutura: o paraciclo (suporte para prender a bicicleta) deve ter formato que permita apoiar a bicicleta encostada lateralmente, prendendo-a pelo quadro e não pela roda. Os modelos adequados mais comuns são os formatos de U invertido e de R, sendo possível inovar desde que se respeitem esses dois quesitos.

.Acesso: o ideal é que o acesso ao bicicletário e a saída dele não impliquem em subidas compartilhadas com os automóveis, protegendo os ciclistas do tráfego motorizado.

.Cobertura: a área onde as bicicletas ficam acondicionadas deve ser coberta, para evitar que o ciclista tome chuva enquanto tranca/destranca a bicicleta e que esses veículos não fiquem expostos às intempéries.

.Segurança: como a maior parte das trancas utilizadas para prender bicicletas são facilmente abertas por ladrões que se especializam nesse tipo de furto, um controle de acesso se torna necessário, para que apenas o dono da bicicleta possa sair com ela.

Especialistas atestam para os benefícios da iniciativa. O doutor em trânsito e em mobilidade pela Universidade de Brasília (UnB) Artur Moraes destaca, no entanto, que não basta disponibilizar o bicicletário. É preciso uma estrutura para que os ciclistas possam trocar de roupa, guardar os pertences e tomar banho. “Com a quantidade de ciclovias, as pessoas precisam ter onde deixar a bicicleta. Cada um que deixa o carro em casa é uma melhora considerável na mobilidade da cidade. Vai melhorar o trânsito e o humor das pessoas. Meia hora de pedal para casa ou à escola equivale a três horas de academia por semana”, afirma.

Este Projeto de Lei tem como fundamento a sustentabilidade do meio ambiente com a opção de deixar o automóvel em casa e ir de bicicleta pela comodidade e segurança do acesso de bicicletas em bicicletários destinados a tal demanda.

Por essas razões, peço o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 05 de julho de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**

PROS/RJ

PROJETO DE LEI N.º 7.504, DE 2017 **(Da Sra. Iracema Portella)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em estacionamentos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5743/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, em número equivalente a 5% (cinco por cento) do total, com especificações que atendam às normas técnicas vigentes.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

Art. 24-A. Para efeito do disposto no inciso VIII do art. 24, o Plano de Mobilidade Urbana deverá prever reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o *caput* deverão estar disponíveis em número equivalente a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de vagas de cada estacionamento.

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui, entre outras providências, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, constituindo um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

A referida Lei traz, em seu conteúdo, os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre as quais merece destaque a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II). Entre os objetivos da mesma Política estão a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV).

Considerando que a Lei conferiu, aos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, atribuições mínimas, entre as quais a de planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, temos observado em nossas cidades, nos últimos anos, um aumento da infraestrutura dedicada ao uso da bicicleta como meio de transporte. Trata-se de medida muito positiva, que traz benefícios não apenas para as condições de mobilidade, mas também para o meio ambiente e a saúde pública.

Entretanto, se o usuário deste meio de transporte atingir o seu destino

e não encontrar facilidade e segurança para estacionar, fica comprometido, sem dúvida, todo o êxito da implantação de ciclovias. E isso é exatamente o que vem acontecendo com os adeptos do ciclismo, que ainda enfrentam, entre as inúmeras dificuldades no dia a dia, a falta de locais apropriados para o estacionamento e a guarda da bicicleta.

Esses locais, convém esclarecer, podem ser de dois tipos: os bicicletários, normalmente espaços internos e fechados com suportes para as bicicletas, e os paraciclos, que são estruturas, em geral feitas de metal, para prender as bicicletas, colocadas em estacionamentos, praças e outras áreas. É fácil observar, contudo, que estacionamentos públicos e privados, abertos ou não, costumam ter vagas para automóveis e motocicletas, mas raramente possuem vagas adequadas para bicicletas, com paraciclos.

Garantir essas vagas para bicicletas não implica grande dificuldade, até mesmo porque as bicicletas, ao contrário dos demais veículos, necessitam de pouco espaço para estacionar, sendo possível acomodar cerca de seis a dez vagas para bicicletas no espaço correspondente a uma vaga de veículo. Assim, pode-se conjecturar que a ausência de vagas para bicicletas decorre, antes de tudo, de uma cultura enraizada que ainda privilegia o automóvel.

No intuito de contribuir para mudança desse cenário, estamos propondo este projeto de lei. Nossa intenção é que o Plano de Mobilidade Urbana, previsto no art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, e definido como o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passe a incorporar a previsão de reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, em número equivalente a 5% (cinco por cento) do total, com especificações que atendam às normas técnicas vigentes. Note-se, a propósito, que o Plano de Mobilidade Urbana já deve contemplar a definição das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (art. 24, VIII). Com o novo dispositivo, torna-se obrigatória a previsão de vagas para bicicletas nesses espaços.

A cláusula de vigência, que prevê noventa dias para a entrada em vigor da nova exigência, destina-se a permitir as adequações necessárias à aplicação da norma.

Na certeza da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para a rápida aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em 26 de abril de 2017.

Deputada Iracema Portella (PP-PI)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

.....

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [*\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; [\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; [\(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; [\(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

- V - serviço postal;
- VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
- VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
- VIII - comércio exterior e interestadual;
- IX - diretrizes da política nacional de transportes;
- X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
- XI - trânsito e transporte;
- XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
- XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
- XIV - populações indígenas;
- XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
- XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
- XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
- XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
- XX - sistemas de consórcios e sorteios;
- XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
- XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
- XXIII - seguridade social;
- XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
- XXV - registros públicos;
- XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
- XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
- XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
- XXIX - propaganda comercial.
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO II
DA POLÍTICA URBANA

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
 DISPOSIÇÕES GERAIS**

.....
**Seção II
 Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
 - III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
 - IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
 - V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
 - VI - modicidade da tarifa para o usuário;
 - VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
 - VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
 - IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.
- § 1º (VETADO).
- § 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.
- § 3º (VETADO).

.....

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE
MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a

legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)](#)

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.958, DE 2017

(Do Sr. Givaldo Vieira)

Acrescenta dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre a obrigatoriedade de instalação de bicicletários e vestiários pelos empregadores.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5743/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Capítulo V do Título II da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção:

“Seção XIV-A

Dos bicicletários e vestiários

Art. 199-A. Os empregadores que disponibilizarem estacionamento ou garagem para os automóveis dos empregados deverão fornecer, também, bicicletários e vestiários para aqueles que preferirem utilizar a bicicleta como meio de locomoção.

Parágrafo único. Os bicicletários e vestiários a que se refere o *caput* deste artigo poderão ser fornecidos diretamente pelos empregadores ou mediante contrato com outras empresas.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A cada dia mais pessoas aderem ao uso da bicicleta, não apenas como lazer, mas como meio de transporte. São muitas as vantagens dessa modalidade de transporte, pois, além de ajudar na redução do trânsito, a bicicleta é mais economicamente viável e contribui para a saúde do ciclista.

São muitas as notícias de empresas que aderiram a esse transporte, dando a seus empregados condições favoráveis para o uso da bicicleta mediante o fornecimento de bicicletário e vestiários, de forma que o trabalhador possa deixar sua bicicleta guardada e tomar um banho ou trocar de roupa antes de iniciar a jornada.

Diversas empresas, inclusive, por falta de espaço apropriado, celebram contrato com outras empresas, como academias de ginástica, para proporcionar esse conforto aos seus trabalhadores.

Lamentavelmente, porém, muitos são os empregadores que continuam incentivando apenas e unicamente o uso do automóvel, o que torna o trânsito de nossas cidades cada dia mais caótico e aumenta o tempo de percurso para o trabalho.

Nossa proposta é no sentido de que as empresas que disponibilizam estacionamento ou garagem para os automóveis dos empregados deverão fornecer, também, bicicletários e vestiários para aqueles que preferirem utilizar a bicicleta como meio de locomoção.

Acreditamos que, com essa medida, estaremos contribuindo para a saúde dos trabalhadores e para a melhora das condições de mobilidade nas cidades brasileiras.

Diante do exposto, submetemos este projeto à apreciação dos nobres Colegas, pedindo por sua aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de junho de 2017.

Deputado GIVALDO VIEIRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.
 Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

.....

TÍTULO II DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO IV DAS FÉRIAS ANUAIS *(Capítulo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 1.535, de 13/4/1977)*

.....

Seção XIV Da Prevenção da Fadiga

Art. 198. É de 60 (sessenta) quilogramas o peso máximo que um empregado pode remover individualmente, ressalvadas as disposições especiais relativas ao trabalho do menor e da mulher.

Parágrafo único. Não está compreendida na proibição deste artigo a remoção de material feita por impulsão ou tração de vagonetes sobre trilhos, carros de mão ou quaisquer outros aparelhos mecânicos, podendo o Ministério do Trabalho, em tais casos, fixar limites diversos, que evitem sejam exigidos do empregado serviços superiores às suas forças. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#))

Art. 199. Será obrigatória a colocação de assentos que assegurem postura correta ao trabalhador, capazes de evitar posições incômodas ou forçadas, sempre que a execução da tarefa exija que trabalhe sentado.

Parágrafo único. Quando o trabalho deva ser executado de pé, os empregados terão à sua disposição assentos para serem utilizados nas pausas que o serviço permitir. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#))

Seção XV

Das outras Medidas Especiais de Proteção

Art. 200. Cabe ao Ministério do Trabalho estabelecer disposições complementares às normas de que trata este Capítulo, tendo em vista as peculiaridades de cada atividade ou setor de trabalho, especialmente sobre:

I - medidas de prevenção de acidentes e os equipamentos de proteção individual em obras de construção, demolição ou reparos;

II - depósitos, armazenagem e manuseio de combustíveis, inflamáveis e explosivos, bem como trânsito e permanência nas áreas respectivas;

III - trabalho em escavações, túneis, galerias, minas e pedreiras, sobretudo quanto à prevenção de explosões, incêndios, desmoronamentos e soterramentos, eliminação de poeiras, gases etc., e facilidades de rápida saída dos empregados;

IV - proteção contra incêndio em geral e as medidas preventivas adequadas, com exigências ao especial revestimento de portas e paredes, construção de paredes contra fogo, diques e outros anteparos, assim como garantia geral de fácil circulação, corredores de acesso e saídas amplas e protegidas, com suficiente sinalização;

V - proteção contra insolação, calor, frio, umidade e ventos, sobretudo no trabalho a céu aberto, com provisão, quanto a este, de água potável, alojamento e profilaxia de endemias;

VI - proteção do trabalhador exposto a substâncias químicas nocivas, radiações ionizantes e não ionizantes, ruídos, vibrações e trepidações ou pressões anormais ao ambiente de trabalho, com especificação das medidas cabíveis para eliminação ou atenuação desses efeitos, limites máximos quanto ao tempo de exposição, à intensidade da ação ou de seus efeitos sobre o organismo do trabalhador, exames médicos obrigatórios, limites de idade, controle permanente dos locais de trabalho e das demais exigências que se façam necessárias;

VII - higiene nos locais de trabalho, com discriminação das exigências, instalações sanitárias, com separação de sexos, chuveiros, lavatórios, vestiários e armários individuais, refeitórios ou condições de conforto por ocasião das refeições, fornecimento de água potável, condições de limpeza dos locais de trabalho e modo de sua execução, tratamento de resíduos industriais;

VIII - emprego das cores nos locais de trabalho, inclusive nas sinalizações de perigo.

Parágrafo único. Tratando-se de radiações ionizantes e explosivos, as normas a que

se refere este artigo serão expedidas de acordo com as resoluções a respeito adotadas pelo órgão técnico. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#))

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Em cumprimento às alíneas “b” e “d” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes o exame do Projeto de Lei nº 7.909, de 2010, principal, e de seus apensados, Projetos de Lei nº 5.849, de 2013, nº 2.220, de 2015, nº 5.743, de 2016, nº 7.504, de 2017, e nº 7.958, de 2017, que tratam da instalação de bicicletários.

O PL principal altera o art. 58 do Código de Trânsito Brasileiro, para determinar a instalação de bicicletários próximos aos locais de grande circulação e de instituições de ensino, nos termos a serem regulamentados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via. Designa, ainda, os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito a adotarem as providências para a implantação da Lei no prazo de cento e oitenta dias.

Apensados ao PL principal, temos:

1. Projeto de Lei nº 5.849, de 2013, do Deputado Policarpo, que em formato independente, pretende regular a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para bicicletas e veículos automotores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica. Para vias ou espaços públicos, o PL propõe a reserva de dois por cento do total de vagas, garantidas, no mínimo, cinco vagas para bicicletas, as quais deverão ser estruturadas, sinalizadas e apresentarem as especificações em conformidade com as normas técnicas vigentes. O mesmo percentual é destinado aos veículos não poluentes, garantida, no mínimo, uma vaga. Em relação aos estacionamentos privados de uso coletivo, o PL prevê a reserva não inferior a cinco e dois por cento do total, para bicicletas e veículos não poluentes, respectivamente. Esse PL estipula que a lei dele originada entrará em vigor na data de sua publicação;

2. Apensado ao PL anterior, o PL nº 2.220, de 2015, do Deputado Veneziano Vital do Rêgo, altera o art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para acrescentar entre os instrumentos de gestão de transporte e mobilidade urbana a serem utilizados pelos entes da federação, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais. O PL iguala as datas de publicação e vigência da medida;

3. PL nº 5.743, de 2016, do Deputado Felipe Bornier, que, também sem vinculação a nenhuma lei existente, obriga as empresas públicas e privadas a

destinarem, gratuitamente, cerca de dez por cento da área de estacionamento coberta e segura para estacionamento de bicicletas, nas formas de bicicletário e paraciclo. O primeiro destina-se a períodos de longa duração, podendo ser públicos ou privados, e o segundo a períodos de curta e média duração, sempre no leito das vias. O PL elege o critério de segurança para o ciclista e pedestre para fundamentar a escolha da área de estacionamento. Ainda prevê a instalação de vestiários para ambos os sexos nos bicicletários, a partir de trinta vagas, situados em estacionamentos públicos e privados. Nesses casos, cabem aos estacionamentos públicos realizar, no prazo de até três anos, a contar da data de publicação da lei, estudo de impacto financeiro sobre o efetivo início do funcionamento. Se os estabelecimentos descumprirem as premissas da lei, o PL estipula multa de vinte vezes o valor cobrado da hora de estacionamento. O projeto atribui a fiscalização de suas premissas às prefeituras dos Municípios e ao governo do Distrito Federal. Por fim, estabelece o prazo de cento e oitenta dias para entrada em vigor da lei que dele se originar;

4. PL nº 7.504, de 2017, da Deputada Iracema Portela, que acrescenta o art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para incluir no Plano de Mobilidade Urbana a reserva de, pelo menos, cinco por cento do total das vagas dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletas, com paraciclos. Em sua cláusula de vigência, o PL prevê o prazo de noventa dias desde a publicação da lei dele decorrente. As vagas deverão ser sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes. O PL foi apensado ao PL nº 5.743, de 2016;

5. PL 7.958, de 2017, do Deputado Givaldo Vieira, que acrescenta o art. 199-A à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para determinar que os empregadores que disponibilizarem estacionamento ou garagem para os seus empregados também deverão fornecer bicicletários e vestiários para os que se utilizarem de bicicleta como meio de locomoção. Também apensado ao PL nº 5.743, de 2016.

Em suas justificações, as propostas pretendem contribuir para a mobilidade, a saúde e o meio ambiente, ao incentivar o uso de bicicletas nos deslocamentos diários dos cidadãos. Além de transporte, a bicicleta traduz um estilo de vida saudável do usuário, além de contribuir para a queda do nível de poluição do meio ambiente urbano, por não depender de combustível fóssil, emissor de carbono.

Tramitando em regime ordinário, as propostas foram distribuídas à análise conclusiva deste Órgão Técnico, da Comissão de Desenvolvimento Urbano, da Comissão de Finanças e Tributação e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Os pareceres das duas últimas comissões serão terminativos, respectivamente, quanto à adequação financeira ou orçamentária das matérias e em relação à sua constitucionalidade ou juridicidade.

No prazo regimental, os projetos não foram objeto de emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sem dúvida, ao incentivar o uso da bicicleta, os projetos de lei sob exame se alinham à tendência mundial de valorizar a mobilidade ativa, realizada a partir da propulsão humana. Em comum, tratam da implantação de bicicletários, de paraciclos e da reserva de vagas de estacionamento para bicicletas.

A título de esclarecimento, paraciclo é o suporte individual para fixação da bicicleta enquanto bicicletário é o conjunto de paraciclos ou área determinada para deixar as bicicletas. Preferimos utilizar a expressão bicicletários por ser mais abrangente.

Inicialmente, é importante destacar que o art. 7º, IV, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 2008, que disciplina a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, define que *“o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa”*, sendo o melhor caminho tratar-se do assunto ora discutido apenas em uma norma legal.

O Projeto de Lei nº 7.909, de 2010, principal, seguiu essa linha ao propor a alteração do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. No entanto, como elemento da infraestrutura de transporte, o bicicletário não pode ser objeto de uma lei que dispõe sobre o trânsito. O art. 58 do CTB trata da circulação de bicicletas a ser feita nas bordas das pistas, quando não existir ou não for possível a utilização de acostamento, ciclovia ou ciclofaixa. Mostra-se impróprio alterar esse artigo para obrigar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito a adotar providências, com vistas à implantação de bicicletários, medida de competência da pasta municipal de obras ou transportes.

Já o PL nº 2.220, de 2015, altera o art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, propondo que os entes federados responsáveis por essa política destinem um percentual mínimo das vagas de estacionamento para os veículos não motorizados, respeitando as peculiaridades locais. Seguindo o comando da Lei Complementar nº 95, de 2008, preferimos seguir essa linha, alterando a Lei nº 12.587, de 2012. Assim, pensamos em acrescentar ao inciso V do art. 23 dessa Lei, que trata da política de estacionamento, a referência aos bicicletários, e introduzir, no art. 24, comando para que os municípios e o Distrito Federal estabeleçam critérios para implantação de bicicletários públicos e privados e também em edifícios públicos ou privados de uso público.

Quanto ao PL nº 7.504, de 2017, deve-se ter em conta que percentuais podem resultar em quantidades inapropriadas, seja por excesso ou falta de vagas, conforme o estacionamento se localize em terminais de transporte,

edificação de grande poder de atração de público, estabelecimentos de ensino e de saúde, entre outros. Ponderamos que a medida mais adequada se encontra no PL nº 2.220, de 2015, que remete aos municípios essa decisão, conforme a realidade local.

No caso do PL nº 5.849, de 2013, consideramos que veículos movidos à energia limpa ainda estão em um patamar distante para a população brasileira, seja pelo custo elevado, a exemplo dos carros elétricos, seja por referir tecnologias que sequer estão sendo aplicadas comercialmente em carros, como hidrogênio, energia solar e eólica.

Em relação ao PL nº 5.743, de 2016, ponderamos que vestiários e banheiros complementam bicicletários, sendo um incentivo significativo para o uso da bicicleta, mas pensamos em não delimitar a implantação desses equipamentos por número de vagas, deixando a decisão ao poder local. No entanto, consideramos muito severa a aplicação de multa, pelo descumprimento da lei, porque o poder local tem mecanismos de controle para a aprovação dos projetos arquitetônicos, do alvará de construção e do habite-se, suficientes para fazer cumprir a lei.

Por último, no que se refere ao PL nº 7.958, de 2017, a proposta representa um importante avanço nas relações de trabalho, no entanto, como estamos tratando de melhoria do trânsito, sendo atribuição desta Comissão assuntos relacionados a trânsito e transporte, entendemos que o substitutivo que estamos apresentando contempla a pretensão do nobre autor, ainda que não esteja propondo alteração na Consolidação das Leis do Trabalho. Como já definido, preferimos tratar o tema, de forma genérica, na Lei de Mobilidade Urbana.

Assim, concluímos que as medidas ora propostas têm o condão de servirem como instrumentos de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, eis que criam condições de conforto e segurança aos ciclistas. Com o substitutivo que estamos apresentamos, alterando a Lei de Mobilidade Urbana, consolidamos o Projeto de Lei e seus apensos em um texto que contemple as ideias básicas de cada um. Também estamos propondo um prazo de cento e oitenta dias para entrada em vigor de forma que haja tempo hábil para o conhecimento e regulamentação da matéria pelos Municípios.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 7.909, de 2010, e de seus apensos, PL nº 5.849, de 2013, PL nº 2.220, de 2015, PL nº 5.743, de 2016, PL nº 7.504, de 2017, e PL 7.958, de 2017, na forma do **Substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Deputado HUGO LEAL

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010.

E aos apensados: PL nº 5.849/2013, PL nº 2.220/2015, PL nº 5.743/2016, PL nº 7.504/2017 e PL 7.958, de 2017.

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O inciso V do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.
.....

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, incluindo bicicletários, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

.....”(NR)

II – acrescentem-se os seguintes §§ 5º e 6º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012:

“Art. 24.
.....

§ 5º Para efeito do disposto no inciso VIII deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal devem definir um percentual mínimo dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletários, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais, dimensionados, posicionados e sinalizados nos termos das normas técnicas vigentes.

§ 6º A construção ou ampliação de edifícios públicos ou privados de uso público deve prever a instalação de bicicletários, acompanhados

de vestiários e banheiros para utilização dos ciclistas que trabalham nesses locais.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 14 de agosto de 2017.

Deputado HUGO LEAL

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.909/2010 e os PLs 5849/2013, 5743/2016, 2220/2015, 7504/2017, 7958/2017, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hugo Leal, João Derly, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, Lázaro Botelho, Lelo Coimbra, Lucio Mosquini, Marcelo Matos, Mário Negromonte Jr., Miguel Lombardi e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O inciso V do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.
.....

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, incluindo bicicletários, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

.....”(NR)

II – acrescentem-se os seguintes §§ 5º e 6º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012:

“Art. 24.
.....

§ 5º Para efeito do disposto no inciso VIII deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal devem definir um percentual mínimo dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletários, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais, dimensionados, posicionados e sinalizados nos termos das normas técnicas vigentes.

§ 6º A construção ou ampliação de edifícios públicos ou privados de uso público deve prever a instalação de bicicletários, acompanhados de vestiários e banheiros para utilização dos ciclistas que trabalham nesses locais.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

Em cumprimento às alíneas “a” e “c” do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano o exame do Projeto de Lei nº 7.909, de 2010, principal, e de seus apensados, Projeto de Lei nº 5.849, de 2013; Projeto de Lei nº 2.220, de 2015, Projeto de Lei nº 5.743, de 2016, Projeto de Lei nº 7.504, de 2017, e Projeto de Lei nº 7.958, de 2017, que tratam da instalação de bicicletários.

O PL principal, Projeto de Lei 7.909, de 2010, pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, adicionando um parágrafo ao art. 58. Esse parágrafo determina a criação de bicicletários próximos a locais de grande circulação e instituições de ensino. Delega à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via a tarefa de regulamentar essa criação. Também atribui um prazo de 180 dias para que os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito adotem as providências para o cumprimento dessa determinação.

Apensado ao PL principal, temos:

- Projeto de Lei nº 7.958/2017, do Deputado Givaldo Vieira, pretende alterar o Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que institui a Consolidação das Leis do Trabalho, visando obrigar empregadores que disponibilizarem garagem para automóveis de empregados a disponibilizar, também, bicicletários e vestiários. Faculta ao empregador disponibilizá-los por meios próprios ou mediante contrato com outras empresas.
- Projeto de Lei nº 5.849, de 2013, do Deputado Policarpo, que em formato independente, pretende regular a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para bicicletas e veículos automotores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica. Para vias ou espaços públicos, o PL propõe a reserva de dois por cento do total de vagas, garantidas, no mínimo, cinco vagas para bicicletas, as quais deverão ser estruturadas, sinalizadas e apresentarem as especificações em conformidade com as normas técnicas vigentes. O mesmo percentual é destinado aos veículos não poluentes, garantida, no mínimo, uma vaga. Em relação aos estacionamentos privados de uso coletivo, o PL prevê a reserva não inferior a cinco e dois por

cento do total, para bicicletas e veículos não poluentes, respectivamente. Esse PL estipula que a lei dele originada entrará em vigor na data de sua publicação;

- Apensado ao PL anterior, o PL nº 2.220, de 2015, do Deputado Veneziano Vital do Rêgo, altera o art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para acrescentar entre os instrumentos de gestão de transporte e mobilidade urbana a serem utilizados pelos entes da federação, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais. O PL iguala as datas de publicação e vigência da medida;
- PL nº 5.743, de 2016, do Deputado Felipe Bornier, que, também sem vinculação a nenhuma lei existente, obriga as empresas públicas e privadas a destinarem, gratuitamente, cerca de dez por cento da área de estacionamento coberta e segura para estacionamento de bicicletas, nas formas de bicicletário e paraciclo. O primeiro destina-se a períodos de longa duração, podendo ser públicos ou privados, e o segundo a períodos de curta e média duração, sempre no leito das vias. O PL elege o critério de segurança para o ciclista e pedestre para fundamentar a escolha da área de estacionamento. Ainda prevê a instalação de vestuários para ambos os sexos nos bicicletários, a partir de trinta vagas, situados em estacionamentos públicos e privados. Nesses casos, cabem aos estacionamentos públicos realizar, no prazo de até três anos, a contar da data de publicação da lei, estudo de impacto financeiro sobre o efetivo início do funcionamento. Se os estabelecimentos descumprirem as premissas da lei, o PL estipula multa de vinte vezes o valor cobrado da hora de estacionamento. O projeto atribui a fiscalização de suas premissas às prefeituras dos Municípios e ao governo do Distrito Federal. Por fim, estabelece o prazo de cento e oitenta dias para entrada em vigor da lei que dele se originar;
- PL nº 7.504, de 2017, da Deputada Iracema Portela, que acrescenta o art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para incluir no Plano de Mobilidade Urbana a reserva de, pelo menos, cinco por cento do total das vagas dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletas, com paraciclos. Em sua cláusula de vigência, o PL prevê o prazo

de noventa dias desde a publicação da lei dele decorrente. As vagas deverão ser sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes. O PL foi apensado ao PL nº 5.743, de 2016.

Os autores justificam as suas proposições sustentando a contribuição do uso de bicicletas para a diminuição da emissão de poluentes e do tráfego nas grandes cidades. Também destacam os benefícios à saúde trazido pela adoção de um estilo de vida no qual a bicicleta faz parte do deslocamento diário. As justificações também destacam o papel do Poder Público como incentivador da adoção da bicicleta e da mobilidade ativa, realizada a partir da propulsão humana.

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva das Comissões. Teve parecer de mérito apreciado e aprovado por unanimidade na Comissão de Viação e Transportes, com apresentação de texto substitutivo. Após análise de mérito nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, deverá receber parecer terminativo quanto à adequação financeira ou orçamentária na Comissão de Finanças e Tributação e quanto à sua constitucionalidade ou juridicidade na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

O texto substitutivo apresentado na Comissão de Viação e Transportes propõe conciliar as alterações sugeridas pelos projetos apensados em um conjunto de modificações à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Propõe que seja adicionado como instrumento de gestão do sistema de transporte o estabelecimento da política de estacionamentos com a explícita inclusão de bicicletários. Também obriga os Municípios e o Distrito Federal a definirem um percentual mínimo dos estacionamentos para bicicletários. Vincula, ainda, a construção e ampliação de edifícios à previsão de instalação de bicicletários, vestiários e banheiros para os ciclistas.

No prazo regimental, os projetos não foram objeto de emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei aqui tratados abordam uma questão extremamente relevante para o desenvolvimento das cidades. A mobilidade é um dos grandes

desafios enfrentados pela civilização moderna e a mobilidade por propulsão humana, em especial o uso da bicicleta, vem sendo adotada com êxito por diversas cidades como uma solução para o problema.

No Brasil, porém, ainda enfrentamos sérias dificuldades em alinhar a política pública de mobilidade urbana às demais políticas, o que gera distorções como, por exemplo, incentivos à aquisição de automóveis, que cumprem um papel relevante na economia, mas reforçam o transporte individual motorizado em detrimento do transporte não motorizado. Também é notória a diferença de investimentos em infraestrutura dedicada ao transporte motorizado em comparação ao não motorizado.

Assim, os projetos apresentados contribuem significativamente para equilibrar os incentivos ao uso do transporte não motorizado. A disponibilização de locais adequados para que os ciclistas deixem suas bicicletas e a infraestrutura de apoio (vestiários e banheiros) são essenciais para que o cidadão possa optar por esse meio de transporte com maior frequência. Além disso, o projeto já beneficiaria imediatamente uma parcela dos ciclistas brasileiros que chegam a fazer, aproximadamente, 2,2 bilhões de viagens por ano usando esse meio de transporte. Essas pessoas representam uma parcela da sociedade que já adota um modo consciente e racional do uso do veículo motorizado privado. Esse é o tipo de consciência que o Poder Público deve fomentar quando se trata de mobilidade urbana: A democratização das vias e do espaço público aliada à percepção do impacto de cada escolha no âmbito coletivo.

O texto substitutivo apresentado pelo ilustre Deputado Hugo Leal sintetiza os projetos apensados e avança nesse sentido. Ao tornar obrigatória a inclusão dos bicicletários nas políticas de estacionamento e determinar que se defina um percentual mínimo desses espaços exclusivo para bicicletas, o projeto aplica uma estratégia que já se mostrou eficiente em outras cidades no mundo: Desestimular a adoção de veículos motorizados individuais não através da proibição de seu uso, mas da gradual diminuição de pontos de estacionamento.

Essa iniciativa terá impacto positivo nas condições para uso das bicicletas nas cidades o que, por consequência, trará benefícios para a saúde dos que as adotam, para o meio ambiente, com a diminuição da emissão de poluentes, e para a diminuição dos engarrafamentos e, potencialmente, dos acidentes de trânsito.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 7.909, de 2010, e de seus apensos, PL nº 5.849, de 2013, PL nº 2.220, de 2015, PL nº 5.743, de 2016, PL nº 7.504, de 2017, e PL 7.958, de 2017, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2018.

Deputado LEOPOLDO MEYER
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

No dia 11/07/2018, apresentamos parecer, nesta Comissão, sobre o projeto de Lei nº 7.909, de 2010, e apensados. Naquela oportunidade, votamos pela aprovação da proposição, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes. Ocorre que, durante a discussão da matéria na Comissão, recebemos sugestões do nobre Deputado Givaldo Vieira, no sentido de aprimorar o projeto.

A alteração sugerida consiste em determinar que a obrigação relacionada a construção e ampliação de edifícios públicos ou privados de uso público imposta pelo § 6º, acrescentado ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, pelo substitutivo, seja cumprida em conformidade com os planos cicloviário e de mobilidade municipais. Tal ajuste é oportuno, uma vez que é de extrema importância que as edificações estejam sempre em harmonia com os planos que regem o desenvolvimento dos municípios.

Nesse sentido, com o objetivo de melhorar o texto, apresentamos esta complementação de voto, na qual reafirmamos o nosso voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 7.909, de 2010, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.

Deputado LEOPOLDO MEYER
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010

E aos apensados: PL nº 5.849/2013, PL nº 2.220/2015, PL nº 5.743/2016, PL nº 7.504/2017 e PL 7.958, de 2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O inciso V do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.
.....

V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, incluindo bicicletários, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

.....”(NR)

II – acrescentem-se os seguintes §§ 5º e 6º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012:

“Art. 24.
.....

§ 5º Para efeito do disposto no inciso VIII deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal devem definir um percentual mínimo dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletários, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais, dimensionados, posicionados e sinalizados nos termos das normas técnicas vigentes.

§ 6º A construção ou ampliação de edifícios públicos ou privados de uso público deve prever a instalação de bicicletários, acompanhados de vestiários e banheiros para utilização dos ciclistas que trabalham nesses locais, conforme planos cicloviário ou de mobilidade municipais.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de

sua publicação.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.

Deputado LEOPOLDO MEYER

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 7.909/2010, o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, o PL 5849/2013, o PL 2220/2015, o PL 5743/2016, o PL 7504/2017 e o PL 7958/2017, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Leopoldo Meyer, que apresentou complementação de voto, com substitutivo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Margarida Salomão - Presidente, João Daniel - Vice-Presidente, Caetano, Givaldo Vieira, João Paulo Papa, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Miguel Haddad, Afonso Florence, Angelim, Edmilson Rodrigues, Julio Lopes, Mauro Mariani e Rodrigo de Castro.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.

Deputada MARGARIDA SALOMÃO

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010

Apensados: PL nº 5.849/2013, PL nº 2.220/2015, PL nº 5.743/2016, PL nº 7.504/2017 e PL nº 7.958/2017

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a obrigatoriedade da instalação de bicicletários junto aos logradouros públicos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre vagas de estacionamento para bicicletas.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – O inciso V do art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.

.....
 V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, incluindo bicicletários, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

.....”(NR)

II – acrescentem-se os seguintes §§ 5º e 6º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012:

“Art. 24.

.....

.

§ 5º Para efeito do disposto no inciso VIII deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal devem definir um percentual mínimo dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletários, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais, dimensionados, posicionados e sinalizados nos termos das normas técnicas vigentes.

§ 6º A construção ou ampliação de edifícios públicos ou privados de uso público deve prever a instalação de bicicletários, acompanhados de vestiários e banheiros para utilização dos ciclistas que trabalham nesses locais, conforme planos cicloviário ou de mobilidade municipais.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 11 de junho de 2018.

Deputada **Margarida Salomão**

Presidenta

FIM DO DOCUMENTO