

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010 (Apenso PL Nº 2.583, de 2011 e PL Nº 5.849, de 2013)**

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

**Autor:** Deputado Moreira Mendes

**Relator:** Deputado Jaime Martins

## **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, e de seu apenso, Projeto de Lei nº 2.583, de 2011, que tratam da instalação de bicicletários.

O PL principal determina a instalação próxima 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.

O Projeto de Lei nº 2.583, de 2011, apenso, estipula a obrigação dos órgãos públicos federais de construir e manter bicicletários, conforme as regras estabelecidas na proposta.

Para efeito da Lei que dele resultar, o projeto traz as seguintes definições: suporte – local onde a bicicleta é apoiada e presa; bicicletário – conjunto de suportes soldados em uma mesma base ou

colocados a intervalos regulares e fixados em uma mesma área demarcada; corredor – espaço entre dois conjuntos de suportes usados para acesso aos suportes e para a circulação dos ciclistas, medido entre as faces externas dos pneus das bicicletas estacionadas.

Sobre o suporte, o PL prevê as seguintes características: sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio; impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira; permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas; ser adequado para bicicletas que tenham quadro sem tubo superior; permitir que uma tranca “U” prenda a roda dianteira e o tubo inferior do quadro de uma bicicleta convencional; e permitir que uma tranca “U” prenda a roda traseira e o tubo do selim do quadro de uma bicicleta convencional. Ainda sobre os suportes, o PL determina que guardem uma distância mínima de setenta e cinco centímetros; devendo ser resistentes a vandalismos.

Quanto ao corredor, o PL estipula a largura de cento e vinte centímetros, estendida para cento e oitenta centímetros, nas áreas de tráfego intenso.

Em relação à localização, a proposta propõe a implantação ao longo da linha principal de aproximação do edifício, de modo a ser claramente visível; situar-se até quarenta metros da entrada principal, não obstruir a entrada do edifício ou prejudicar o fluxo de entrada e saída de pedestres. A construção ou ampliação do bicicletário deverá ser precedida da elaboração de estudo técnico, para definir a demanda de vagas.

A data de vigência prevista no PL coincide com a de sua publicação.

Ambas as propostas ponderam sobre o efeito positivo dos bicicletários 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.

Em seguida, foi anexado o Projeto de Lei nº 5.849, de 2013, o qual também não se integra a nenhum mandato legal existente, ao 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, 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.

A exemplo do anterior, esse PL estipula que a lei dele originada entrará em vigor na data de sua publicação.

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**

Em que pese à boa intenção dos legisladores federais de contribuir para incentivar o uso de bicicletas nos deslocamentos cotidianos nas cidades, mediante a implantação de bicicletários, temos a considerar o que segue.

Os projetos pecam por tomar a parte pelo todo. A construção de bicicletários pressupõe a existência de espaços exclusivos para a circulação de bicicletas. Ademais, os brasileiros devem ser provocados a adotarem esse tipo de veículo como transporte diário, com o apoio dos outros usuários do trânsito. A viabilidade de tal adoção depende da oferta de infraestrutura viária adequada, com dimensões, localização, continuidade, segurança e integração ao transporte coletivo.

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*”. Na tentativa de cumprir o dispositivo mencionado, o Deputado Moreira Mendes, autor do PL nº 7.909, de 2010, alterou o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

O ciclístico é um elemento da infraestrutura de transporte e como tal não pode ser objeto de uma lei que dispõe sobre o trânsito. Por isso, 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 obrigar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito a adotar providências para a implantação de ciclistas, medida de competência da pasta municipal de obras.

No exame do PL nº 2.583, de 2011, apenso, encontramos os embaraços a seguir examinados.

Ao determinar aos órgãos públicos federais a construção e manutenção de ciclistas, o PL extrapola das prerrogativas do Legislativo federal, usurpando a tomada de decisões do Poder Público Municipal, com base no planejamento local. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, obriga que todos os municípios com mais de vinte mil habitantes elaborem, no prazo de três anos, o Plano de Mobilidade Urbana. Como instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano deverá atender, entre outras, as seguintes diretrizes expressas no art. 6º da Lei:

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;

A decisão sobre a implantação e a localização de bicicletários deve se basear no planejamento da cidade, com a previsão das alternativas de transporte contempladas. Obrigar a construção de bicicletários por cada órgão público federal pode gerar distorções, na forma de equipamentos implantados fora de rotas cicloviárias, caso existam. Tal exigência mostra-se inviável nas edificações antigas, sem recuos frontais, como também nos imóveis tombados pelo patrimônio histórico.

Outro inconveniente do PL em foco é o fato de estabelecer um modelo de bicicletário, com detalhes afeitos à regulamentação da lei, cuja flexibilidade facilita a incorporação de inovações ou mudanças.

Por sua vez, o PL nº 5.849, de 2013, também apenso, incorre, de modo similar à matéria anterior, em impedimentos de cunho constitucional, quais sejam a de invadir a competência legislativa do Município, vide o art. 30, I, da Lei Maior, e desrespeitar a autonomia desse ente federativo, assegurada pelo *caput* do art. 18, da referida Carta Magna. A realidade e necessidade locais são aspectos determinantes à tomada de decisão dos gestores municipais tanto para a implantação de bicicletários, quanto para a reserva de vagas contemplando veículos movidos com energia renovável e não poluente. O panorama caótico da mobilidade de grandes centros urbanos pode demandar tais soluções, as quais seriam superlativas em cidades pequenas ou mesmo de porte médio, cujo dinamismo da economia não permitiria a aquisição de veículos não poluentes pela população, tornando inócula a medida pretendida.

Pelo exposto, votamos pela REJEIÇÃO do PL nº 7.909, de 2010, e de seus apensos, PL nº 2.583, de 2011, e PL nº 5.849, de 2013.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2014.

Deputado JAIME MARTINS  
Relator