

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010

(Apensados: PL nº 5.849, de 2013; PL nº 2.220, de 2015, e PL nº 5.743, de 2016, e PL nº 7.504, de 2017)

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

Autor: Deputado MOREIRA MENDES

Relator: Deputado HUGO LEAL

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, Projeto de Lei nº 5.849, de 2013; Projeto de Lei nº 2.220, de 2015, Projeto de Lei nº 5.743, de 2016, e Projeto de Lei nº 7.504, 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 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;

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.

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, mas apresentam algumas impropriedades a seguir assinaladas.

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, principal, alterou o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

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.

Atendendo à lei complementar citada, 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. Pensamos em acrescentar ao inciso VII do art. 23, que trata da política de estacionamento, as referências aos dois tipos de estacionamento para bicicleta, bicicletário e paraciclo, e introduzir, no art. 24, o comando executivo do PL, por considerarmos o tema mais adequado ao Plano de Mobilidade Urbana.

A título de esclarecimento, paraciclo é o suporte individual para fixação da bicicleta e bicicletário é o conjunto de paraciclos ou área determinada para deixar as bicicletas.

O PL nº 7.504, de 2017, também altera a Lei de Mobilidade Urbana, ao acrescentar-lhe o art. 24-A, para incluir no Plano de Mobilidade Urbana a reserva de, no mínimo, cinco por cento do total de vagas dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletas, com paraciclos. 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.

Outras duas propostas, PL nº 5.849, de 2013 e PL nº 5.743, de 2016, foram apresentadas de forma independente. O primeiro PL reserva percentuais distintos de vagas de estacionamentos para bicicletas e também para veículos movidos a energia limpa, conforme elas situem-se em vias ou locais públicos ou em espaços privados de uso coletivo. 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. O PL nº 5.743, de 2016,

obriga as empresas públicas e privadas a reservarem o percentual de dez por cento da área de estacionamento coberta e segura para bicicletas, nas formas de bicicletário e paraciclo. Impõe, ainda, a construção de vestiário para ambos os sexos nos bicicletários, a partir de trinta vagas, sob pena da aplicação de multa de vinte vezes o valor cobrado pela hora estacionada do veículo automotor, cabendo aos Municípios e ao governo do Distrito Federal fiscalizar a aplicação da lei. 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.

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. 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, e PL nº 7.504, de 2017, na forma do **Substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2017.

Deputado HUGO LEAL
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 e PL nº 7.504/2017

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, 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, 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 11 de julho de 2017.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator