

# **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

## **PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011**

(Apensos: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015 e PL nº 6.604/2016)

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

**Autor:** Deputado FÁBIO FARIA

**Relator:** Deputado JOÃO DERLY

## **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe pretende trazer regras sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

Nesse contexto, os órgãos públicos federais ficam obrigados a construir e manter bicicletários, de acordo com as regras estabelecidas na proposição em tela. Para tanto, a proposição define alguns conceitos relativos ao tema, tais como:

I – suporte: a parte do bicicletário onde a bicicleta é apoiada e presa;

II – bicicletário: o conjunto de um ou mais suportes soldados numa mesma base ou colocados a intervalos regulares e fixados numa mesma área demarcada;

III - corredor: espaço entre dois conjuntos de suportes, necessário para o acesso aos suportes e a circulação dos ciclistas, medido de ponta a ponta dos pneus das bicicletas estacionadas no bicicletário.

Além disso, fica estabelecido que o suporte deve apresentar as seguintes características:

- I - sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;
- II - impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;
- III - permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;
- IV - ser adequado para bicicletas que tenham quadro sem tubo superior;
- V - permitir que uma tranca "U" prenda a roda dianteira e o tubo inferior do quadro de uma bicicleta convencional;
- VI - permitir que uma tranca "U" prenda a roda traseira e o tubo do selim do quadro de uma bicicleta convencional.

Ademais, a distância entre os suportes deve ser de no mínimo 75 centímetros; o suporte deve ser resistente o bastante para não ser cortado ou arrancado com ferramentas comuns como alicates cortadores de arames, cortadores de tubos, chaves ou pés-de-cabra, os grampos usados para prender os suportes no chão devem ser resistentes a vandalismo, e a largura do corredor entre conjuntos de suportes deve ser de no mínimo 120 centímetros. Entretanto, em áreas de tráfego intenso, onde muitos usuários estacionam ou retiram bicicletas ao mesmo tempo, a largura mínima do corredor deve ser de 180 centímetros

Destacamos que o projeto de lei em comento determina ainda que o bicicletário deve ser localizado respeitando-se as seguintes disposições:

- I - deve situar-se ao longo da linha principal da aproximação do edifício e ser claramente visível ao longo desta linha de aproximação;
- II - não pode estar distante mais do que 40 metros da entrada principal;
- III – não pode obstruir a entrada do edifício ou prejudicar o fluxo de entrada e saída de pedestres.

Por fim, foi também definido na proposição em análise que o número de vagas do bicicletário deve ser adequado ao número de funcionários e de usuários do órgão público e a construção ou ampliação do bicicletário deverá ser precedida da elaboração de estudo técnico que verifique o número de vagas demandadas.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria.

Encontram-se apensadas as seguintes proposições:

- PL nº 7.680/2014 (autor: Deputado Zé Vieira) - altera a 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 apoio a ciclistas em órgãos públicos;
- PL nº 2.457/2015 (autor: Deputado Carlos Henrique Gaguim) - acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências;
- PL nº 6.604/2016 (autor: Deputado Mário Heringer) - modifica a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; 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, 6.261, de 14 de novembro de 1975; e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Em seguida, as proposições serão encaminhadas à Comissão de Desenvolvimento Urbano para análise de mérito, à Comissão de Finanças e Tributação para a análise da adequação financeira ou orçamentária e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas comissões e tramitam em rito ordinário.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposta em tela vai ao encontro de se garantirem meios que proporcionem a melhoria na qualidade de vida em nossas cidades, ao criar formas que procuram facilitar o cotidiano de milhões de brasileiros, sempre tão conturbado nos dias atuais. É notório que a obrigação de os órgãos públicos federais construírem e manterem bicicletários é de grande valia, pois o uso da bicicleta no dia a dia está cada vez mais difundido.

Sabemos que o trânsito nas nossas cidades está cada vez mais complicado e que a população perde precioso tempo em seus deslocamentos diários, muitas vezes por causa de engarrafamentos, que estão cada vez maiores. Portanto, precisamos prever de forma adequada o uso de meios de transporte que vão além dos mais usuais, que são os ônibus e os carros.

A construção de sistemas, como o metrô, é uma realidade possível apenas para uma pequena parcela de nossos municípios. Mudar o sistema viário das cidades para que comportem maior número de veículos transitando não representa também uma solução viável. Além desses problemas, há também a poluição, o estresse e vários outros. Portanto, a utilização da bicicleta como transporte nas cidades pode ajudar muito a melhorar o trânsito urbano, a qualidade do ar e a qualidade de vida das pessoas.

Nesse contexto, temos exemplos espalhados pelo mundo de que o apoio ao uso da bicicleta tem dado excelentes resultados. Essa mudança que queremos, ou seja, transformar a bicicleta em um meio de transporte viável, demanda a construção de ciclovias seguras, como também de bicicletários adequados. Destacamos que a ausência de um local adequado e seguro para estacionar a bicicleta muitas vezes desestimula o seu uso.

Dessa maneira, o propósito da presente proposição é obrigar os órgãos públicos federais a instalarem, de forma adequada, bicicletários para seus funcionários e usuários.

Entretanto, o projeto de lei em comento traz muitos detalhes que não condizem com o que uma lei federal deve versar no que diz respeito ao assunto tratado. Nesse quadro, a competência da lei federal é traçar diretrizes gerais. Além disso, pensamos que tal tratativa deve ser feita a partir da inserção de um artigo na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e não como o nobre autor do projeto principal propõe. Ainda, tal diretriz deve abarcar as esferas dos três níveis de governo. Portanto, entendemos por bem apresentar um Substitutivo.

Em relação aos projetos apensados, concluímos que:

- O PL nº 7.680/2014 (autor: Deputado Zé Vieira) – dispõe sobre o assunto na forma adequada, entretanto propomos um Substitutivo para modificar o prazo estabelecido para a vigência;
- PL nº 2.457/2015 (autor: Deputado Carlos Henrique Gaguim) – apesar de dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, traz certo detalhamento que consideramos incompatível e, portanto, propomos um Substitutivo;
- O PL nº 6.604/2016 (autor: Deputado Mário Heringer) – não dispõe sobre o assunto na forma de diretriz, portanto propomos um Substitutivo.

Por fim, entendemos que a medida aqui proposta estimulará o uso da bicicleta como meio de transporte, trazendo os benefícios ambientais, sociais e econômicos já relatados.

Diante de todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.583, de 2011, e de seus apensos, PL nº 7.680, de 2014, PL nº 2.457, de 2015 e PL nº 6.604, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOÃO DERLY  
Relator

2017-9624

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.583 DE 2011**

(E aos apensos: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015 e PL nº 6.604/2016)

Altera a 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 apoio a ciclistas em órgãos públicos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 19-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 os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Todos os órgãos e entidades da administração direta e indireta nas esferas federal, estadual e municipal deverão instalar, em suas dependências, bicicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos para o local de trabalho.” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOÃO DERLY  
Relator

2017-9624