

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

PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
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 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;
- 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