

**PROJETO DE LEI N.º 2.783-A, DE 2019**  
**(Do Sr. Juninho do Pneu)**

Obriga o suporte bicicletário nos ônibus coletivos; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. FRANCISCO JR.).

**DESPACHO:**

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

**APRECIACÃO:**

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

**PUBLICAÇÃO DO PARECER DA**  
**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

**I – RELATÓRIO**

A Comissão de Desenvolvimento Urbano foi criada pela Resolução nº 04/1985 (art. 1º e 2º) e a ela compete opinar sobre assuntos atinentes a urbanismo, arquitetura, habitação, saneamento e desenvolvimento urbano, dentre outras.

O Projeto de Lei nº 2.783, de 2019, torna obrigatória a instalação de um suporte apropriado para bicicletas nos ônibus. O texto insere no Código de Trânsito Brasileiro essa exigência e encarrega o Contran de disciplinar a medida.

O autor, Deputado Juninho do Pneu (DEM-RJ), objetiva reduzir a quantidade de veículos em circulação nas cidades, integrando o uso das bicicletas com o sistema de ônibus.

O projeto tramita em caráter conclusivo e está sendo analisado pelas Comissões de Desenvolvimento Urbano, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nos termos do Art. 17, inciso II, alínea “a” do RICD, o Presidente da Câmara dos Deputados distribuiu esta proposição à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), nos termos regimentais e constitucionais para, no âmbito de sua respectiva competência, analisar o PL nº 2.783, de 2019, que não possui apensados, sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, por força do art. 24 II do RICD.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

**II – VOTO DO RELATOR**

O Projeto de Lei nº 2.783, de 2019, de autoria do ilustre Deputado Juninho do Pneu, *obriga o suporte bicicletário nos ônibus coletivos*, permitindo aos ciclistas a utilização simultânea do transporte público coletivo

e de suas bicicletas. O modelo de serviço nessa proposição inova a política de mobilidade urbana, por meio da integração entre o transporte público coletivo e o transporte individual não motorizado.

Conforme a Constituição Federal compete à União legislar sobre trânsito e transporte. Isso estabelece que a União dever estar atenta, portanto, ao crescimento acelerado das cidades nos últimos anos, aos crescentes debates sobre mobilidade em função dos problemas relacionados ao crescimento das áreas urbanas, aos modelos defasados de transportes e a possibilidade de outros meios de deslocamento.

A **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes da Política** de Mobilidade Urbana, por sua vez, por meio do seu art. 5º, baseia-se em nove princípios, no qual cabe destacar aqueles estritamente relacionados a matéria em discussão:

*“I - acessibilidade universal;*

*II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*

*[...]*

*III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*

*[...]*

*VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*

*[...]*

*IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.”*

Incentivar o uso de bicicletas como meio de transportes para as atividades do cotidiano nas cidades contribui para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Isso garante que as bicicletas possam atuar em conjunto e simultaneamente com o sistema de transportes público urbano, em harmonia com os princípios do desenvolvimento sustentável, da equidade de acesso aos transportes públicos coletivos, da justa distribuição dos benefícios decorrente da diversidade nos modais de transportes, prezando pela eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana.

No país ainda é necessário evoluir o conceito de mobilidade urbana sob os princípios da micromobilidade, na qual se inclui no planejamento do transporte público os veículos não motorizados, tais como bicicletas e outros veículos de circulação urbana de curta distância.

A proposição ora apresentada se ancora no direito de cidadania do usuário de transporte público à medida que incentiva a integração de meios de transportes, somada a mandamentos constitucionais, como o da eficiência e de um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Esse formato de suporte é uma tendência mundial presente em muitas cidades do mundo, como Londres, Miami, Camberra e Los Angeles, entre outros importantes centros urbanos.

Cabe salientar a grande demanda não explorada que existe em nossas cidades pelo uso da bicicleta como meio de transporte urbano. Para corroborar com esta afirmação a 2ª edição da Pesquisa Transporte Ativo,

intitulada “Perfil do Ciclista 2018”, realizada em 2018 pela ONG Transporte Ativo apresenta dados conclusivos nessa direção.

Esse levantamento envolveu 7.664 ciclistas de 25 cidades brasileiras, revelando que 82,5% deles pedalam cinco ou mais dias por semana, 59% usam a bicicleta como meio de transporte há mais de cinco anos, assim como 55% levam entre 10 e 30 minutos nos deslocamentos urbanos.

Quanto ao perfil socioeconômico, 40,3% deles têm renda entre um a dois salários mínimos, demonstrando que essa demanda se refere exatamente àquela parcela da população mais carente e que ações em prol da facilitação de sua mobilidade urbana constituem não apenas atuações de caráter urbano-ambiental, mas iniciativas sociais relevantes para garantir a dignidade no deslocamento urbano dos menos favorecidos.

Quanto aos deslocamentos urbanos dos ciclistas brasileiros, distribuem-se em: 75,8% para o trabalho; 61,9% para lazer; 55,7% para fazer compras em geral; e 25,4% para ir à escola ou faculdade, evidenciando o uso corrente da bicicleta para as atividades laborais.

O supracitado estudo também mostra que os dois principais problemas enfrentados pelos ciclistas nas cidades brasileiras são a segurança no trânsito (40,8%) e as condições da infraestrutura (37,9%).

Feitos tais apontamentos, cabe ressaltar que apresento substitutivo ao Projeto de Lei nº 2.783/2019, no qual faculta as empresas responsáveis pelo transporte público de passageiros instalarem, mediante regulação do poder público, suporte para a colocação de bicicletas na parte interna dos veículos. No entanto, excepcionalmente, respeitado as normas de segurança e regulação estatal, será permitido a instalação do suporte na parte externa do veículo. Além disso, importante considerar que não haverá custos adicionais na tarifa de ônibus aos usuários que transportarem suas bicicletas.

É importante ressaltar ainda que a iniciativa do presente substitutivo, por si só, não é o bastante para melhorar a mobilidade das cidades. Deve ser combinada com mais investimentos em infraestrutura cicloviária, de forma que possibilite a chegada segura às paradas de ônibus e terminais. Não obstante, constitui uma importante contribuição para a mudança de paradigma do trânsito e do uso dos automóveis.

A iniciativa é voltada para o futuro das grandes cidades e tem como objetivo principal combinar bicicletas e transporte público. Com a adoção do suporte para bicicletas, o usuário pode fazer um trecho com a bicicleta e utilizar o ônibus na maior parte do trajeto. A proposta, também respeita os contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência.

Assim sendo, ante a motivação exposta, pedimos o voto favorável dos Nobres Membros desta Comissão, por se tratar de medida de relevante interesse público.

Desse modo, voto pela **APROVAÇÃO** do PL nº 2.783, de 2019, na forma do substitutivo.

Sala das Comissões, em 3 de outubro de 2019.

**Deputado FRANCISCO JR.**  
**Relator**

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.783, DE 2019.**

Autoriza e disciplina a instalação de suporte para colocação de bicicletas nos ônibus de transporte público coletivo urbano de passageiros e altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina e autoriza o transporte de bicicletas nos ônibus destinados ao transporte público coletivo urbano de passageiros.

Art. 2º As empresas de transporte público coletivo urbano de passageiros ficam autorizadas a instalar, no interior dos veículos, suporte destinado ao transporte de bicicletas dos passageiros.

§ 1º Excepcionalmente, mediante autorização dos órgãos de trânsito e em trajetos pré-definidos, respeitada as normas de segurança de trânsito, o suporte previsto no *caput* poderá ser instalado na parte externa dos veículos.

§ 2º Fica vedado custos adicionais aos passageiros que transportem bicicletas.

Art. 3º O poder público distrital e municipal, no âmbito de suas competências, regulamentará o percentual da frota e os trajetos a serem atendidos pelo modelo de serviço previsto nesta lei.

Art. 4º O embarque de bicicletas somente será permitido nos veículos que contenham suportes destinados ao seu transporte.

§ 1º - O passageiro com bicicleta deverá mantê-la sob sua guarda e responsabilidade, de modo a evitar transtornos aos demais usuários.

§ 2º - Os passageiros que não tragam consigo bicicleta terão prioridade no embarque.

§ 3º - Crianças com bicicleta deverão estar acompanhadas pelos pais ou por seus responsáveis.

Art. 5º O suporte interno deverá conter espaço para, no mínimo, duas (02) bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo detentor da bicicleta e destravado pelo motorista do ônibus.

Art. 6º O suporte previsto nesta Lei deverá ser dotado de mecanismo de travamento e acionamento pelo detentor da bicicleta.

Art. 7º O local para fixação de bicicletas não deve ser o mesmo destinado às Pessoas com Deficiência – PCD.

Art. 8º. O disposto nesta lei não se aplica aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência.

Art. 9º Ulterior disposição regulamentar desta Lei definirá o detalhamento técnico de sua execução, devendo obedecer aos critérios determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e pelo Instituto

Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO no que tange às dimensões, os dispositivos de segurança e a localização nos veículos.

Art. 10 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art.108-A. O CONTRAN regulamentará, respeitado as normas de metrologia legal, o suporte para o transporte de bicicleta nos ônibus e micro-ônibus destinados ao transporte público coletivo urbano de passageiros. ” (NR)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 3 de outubro de 2019.

Deputado **FRANCISCO JR.**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 2.783/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Francisco Jr., contra o voto do Deputado José Medeiros.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pr. Marco Feliciano - Presidente, José Medeiros e José Nelto - Vice-Presidentes, Adriano do Baldy, Flaviano Melo, José Ricardo, Joseildo Ramos, Marcelo Nilo, Miguel Haddad, Norma Ayub, Edmilson Rodrigues, Eduardo Braide, Gustavo Fruet, José Nunes, Luiz Carlos Motta, Mara Rocha e Zé Carlos.

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2019.

Deputado PR. MARCO FELICIANO  
Presidente

### **SUBSTITUTIVO ADOTADO AO PROJETO DE LEI Nº 2.783, DE 2019**

Autoriza e disciplina a instalação de suporte para colocação de bicicletas nos ônibus de transporte público coletivo urbano de passageiros e altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina e autoriza o transporte de bicicletas nos ônibus destinados ao transporte público coletivo urbano de passageiros.

Art. 2º As empresas de transporte público coletivo urbano de passageiros ficam autorizadas a instalar, no interior dos veículos, suporte destinado ao transporte de bicicletas dos passageiros.

§ 1º Excepcionalmente, mediante autorização dos órgãos de trânsito e em trajetos pré-definidos, respeitada as normas de segurança de trânsito, o suporte previsto no *caput* poderá ser instalado na parte externa dos veículos.

§ 2º Fica vedado custos adicionais aos passageiros que transportem bicicletas.

Art. 3º O poder público distrital e municipal, no âmbito de suas competências, regulamentará o percentual da frota e os trajetos a serem atendidos pelo modelo de serviço previsto nesta lei.

Art. 4º O embarque de bicicletas somente será permitido nos veículos que contenham suportes destinados ao seu transporte.

§ 1º - O passageiro com bicicleta deverá mantê-la sob sua guarda e responsabilidade, de modo a evitar transtornos aos demais usuários.

§ 2º - Os passageiros que não tragam consigo bicicleta terão prioridade no embarque.

§ 3º - Crianças com bicicleta deverão estar acompanhadas pelos pais ou por seus responsáveis.

Art. 5º O suporte interno deverá conter espaço para, no mínimo, duas (02) bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo detentor da bicicleta e destravado pelo motorista do ônibus.

Art. 6º O suporte previsto nesta Lei deverá ser dotado de mecanismo de travamento e acionamento pelo detentor da bicicleta.

Art. 7º O local para fixação de bicicletas não deve ser o mesmo destinado às Pessoas com Deficiência – PCD.

Art. 8º. O disposto nesta lei não se aplica aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência.

Art. 9º Ulterior disposição regulamentar desta Lei definirá o detalhamento técnico de sua execução, devendo obedecer aos critérios determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO no que tange às dimensões, os dispositivos de segurança e a localização nos veículos.

Art. 10 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art.108-A. O CONTRAN regulamentará, respeitado as normas de metrologia legal, o suporte para o transporte de bicicleta nos ônibus e micro-ônibus destinados ao transporte público coletivo urbano de passageiros. ” (NR)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2019.

Deputado Pr. Marco Feliciano  
Presidente