

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.783, DE 2019

Obriga o suporte bicicletário nos ônibus coletivos.

Autor: Deputado JUNINHO DO PNEU

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), em atenção à alínea 'h', inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 2.783, de 2019, de autoria do Deputado Juninho do Pneu. O texto propõe que, por meio e regulamentação editada pelo Contran¹, seja obrigatória a instalação de “suportes para colocação de bicicletas de passageiros, na parte externa da frente ou na traseira dos ônibus destinados ao transporte coletivo de passageiros”.

O Autor justifica a proposição ressaltando a contribuição da mobilidade não motorizada para a preservação do meio ambiente e suas vantagens econômicas, além do impacto positivo no trânsito. Destaca que, apesar das vantagens oferecidas, “é precária a acessibilidade desse meio de transporte utilizado”.

A matéria foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), que a aprovou na forma de substitutivo. O texto adotado pela CDU expande as determinações e introduz vedações à cobrança adicional pela utilização dos espaços e ao embarque com bicicletas em veículos que não contam com esse recurso. Determina que a instalação deverá ser feita no interior do veículo ou, excepcionalmente, na parte externa, que a capacidade

¹ Conselho Nacional de Trânsito



mínima deverá ser de duas bicicletas e que o travamento do equipamento deverá ser feito pelo “detentor da bicicleta”.

Nesta CVT, o então Relator, Deputado Júnior Mano, apresentou substitutivo no qual sintetizava a matéria em uma diretriz incluída na Política Nacional de Mobilidade Urbana² que atribuía ao “poder público competente” obrigação de incentivar “a instalação de suportes para bicicletas nos veículos de transporte público coletivo”. Posteriormente, o Relator apresentou novo substitutivo determinando que a instalação de suportes fosse feita “nos logradouros e nos pontos de acesso ao transporte público coletivo” e não mais nos veículos. O parecer, contudo, não chegou a ser apreciado por este Colegiado.

Após a análise desta CVT, a matéria terá sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O PL tramita em regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise propõe que seja obrigatória a instalação de estruturas para o transporte de bicicletas em veículos do transporte coletivo urbano.

Reconhecemos a importância da mobilidade não motorizada para o meio ambiente e para o trânsito e estamos cientes da ampla utilização desse meio de transporte no País. Entretanto, acreditamos que a matéria, nos termos apresentados, não merece prosperar, por se tratar de normatização cujo mérito já se encontra em vigor.

² Instituída pela Lei nº 12.587, de 2012.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e oferece as balizas que direcionam as decisões locais com relação à implementação das soluções de mobilidade. A PNMU traz os princípios, diretrizes e objetivos que devem permear a elaboração dos planos de mobilidade municipais e quaisquer outras contratações, convênios, empreendimentos e ações relacionadas a mobilidade em todo o território do município.

Um dos fundamentos da PNMU é o incentivo à mobilidade não motorizada em detrimento da mobilidade motorizada. Diversos são os dispositivos que enfatizam essa diretriz. Destacam-se:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de **transportes não motorizados** sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - **restrição** e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de **veículos motorizados** em locais e horários predeterminados;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a **receita à aplicação exclusiva** em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e **ao transporte não motorizado** e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de **espaço exclusivo** nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte **não motorizados**; (sem grifo no original)

Os art. 6º e 23 da PNMU deixam clara a orientação aos Entes de que, sempre que for conveniente e oportuno, a mobilidade não motorizada deve ser incentivada e a mobilidade motorizada, desestimulada. Além disso, mais do que incentivo ao uso desse tipo de transporte, a PNMU também sinaliza a necessidade de se promover a integração da mobilidade não motorizada com os demais modais de transporte que compõem o sistema de mobilidade urbana do município. Ao definir o Plano de Mobilidade Urbana,



instrumento de efetivação da PNMU, de elaboração obrigatória para os municípios mais populosos ou turísticos, a Lei determina que sejam contempladas soluções de integração entre bicicletas e ônibus, metrô, etc.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as **ciclovias e ciclofaixas**;

V - **a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados**; (sem grifo no original)

Percebe-se, portanto, que a integração aqui discutida não é discricionária, mas imposta como conteúdo obrigatório do plano de mobilidade do município. Entretanto, uma vez que a competência da União para legislar sobre o tema, por força do inciso XX do art. 21 da Constituição Federal, se limita a instituir **diretrizes**, qualquer dispositivo que venha a pormenorizar a maneira como o município deve dar cumprimento a essa integração será hostil ao pacto federativo por violar a competência municipal para organizar o transporte local.

Dessa forma, nos parece claro que, nos termos em que nos é submetido o presente projeto de lei, o ordenamento em vigor não é alterado, uma vez que a obrigação de integrar bicicletas e ônibus já existe. Por outro lado, as medidas sugeridas interferem diretamente na competência constitucional do município para exercer essa obrigação da maneira que melhor lhe parecer.

Por fim, convém registrar que nos parece acertado o arranjo proposto pela Carta Magna. A realidade observada nos permite identificar a adoção dos suportes para bicicletas em ônibus por muitos municípios no País³⁴, a despeito da proibição do Contran⁵. Entretanto, o dispositivo está longe

3 <http://bicicletadanatalrn.blogspot.com/2010/06/por-que-ciclista-nao-pode-pegar-onibus.html>

4 <https://vadebike.org/2010/04/onibus-com-suporte-para-carregar-bicicletas-comeca-a-circular-em-duas-cidades/>

5 Resolução Contran nº 955, de 2022, Art. 3º, inciso IX: A carga ou a bicicleta, transportada nas partes externas dos veículos, deverá estar devidamente acondicionada, amarrada e ancorada de modo que não se sobressaia ou se projete além do veículo pela frente.



de ser unanimidade e outros municípios discutiram⁶ e acabaram por rejeitar sua adoção⁷. Ao discutir as implicações relacionadas à segurança dos pedestres, artigos científicos destacam significativo incremento da letalidade dos atropelamentos⁸, mesmo em velocidades mais baixas, especialmente para crianças e pessoas de baixa estatura. Outras preocupações incluem a visibilidade do motorista, interferência na projeção de luzes dos veículos e obstáculos arquitetônicos na rota⁹.

A decisão sobre a melhor maneira de integrar a mobilidade motorizada e a não motorizada envolve variáveis como a capacidade e modelo dos veículos, condições das vias e das plataformas de embarque, horários e rotas de maior lotação, além dos custos e do modelo de remuneração do concessionário. Resta claro que a Lei Federal não deve pormenorizar as regras para a instalação de suportes para bicicletas em veículos do transporte urbano, sob pena de propor soluções inadequadas à realidade local, as quais impõem custos adicionais sem solucionar os problemas da população.

Assim, por entendermos que a matéria já se encontra em vigor nos limites da competência legislativa da União, somos pela **REJEIÇÃO** do PL nº 2.783, de 2019, e do substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator

2022-10385

6 <https://diariodotransporte.com.br/2016/06/17/prefeitura-de-sao-paulo-apresenta-modelo-suporte-para-bicicletas-em-onibus-superarticulados/>

7 <https://diariodotransporte.com.br/2016/09/30/haddad-veta-suporte-de-bicicleta-para-onibus-que-ja-e-usado-em-outras-cidades/>

8 A study of front-mounted bicycle racks on buses Prepared for Charging and Local Transport Division, Department for Transport. G J L Lawrence; N M Brook-Carter; 2004 Disponível em: <https://trl.co.uk/uploads/trl/documents/TRL592.pdf>

9 Bike Racks on the Front of Buses: Engineering and Road Safety Issues. Michael Paine Vehicle Design and Research Pty Limited for Road Use Management ACT Department of Urban Services October 1997. Disponível em: http://www.mpainesydney.com/filechute/Paine_BIKERACK.pdf

