

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2023**

(Das Sras. Duda Salabert e Tabata Amaral, e dos Srs. Pedro Campos e Amom Mandel)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei autoriza e disciplina o transporte de bicicletas nos ônibus, vans e outros veículos destinados ao transporte urbano e rural, metropolitano e interurbano de passageiro, coletivo ou individual, público ou privado, de passageiros, dentre eles o escolar.

Art. 2º Os operadores de transporte urbano e rural de passageiros, coletivo ou individual, público ou privado, ficam autorizadas a instalar, na parte externa dos ônibus, preferencialmente na dianteira, suporte destinado exclusivamente ao transporte de bicicletas dos passageiros.

§ 1º - Fica vedado custos adicionais aos passageiros que transportem bicicletas.

§ 2º - Em casos especiais, como o transporte escolar rural, fica autorizada a implantação dos suportes na dianteira e traseira.

Art. 3º O poder público distrital e municipal, no âmbito de suas competências, regulamentará o percentual mínimo da frota com o modelo de serviço previsto nesta lei.

Parágrafo único - Menores de idade com bicicletas seguem as mesmas legislações que dispõem sobre embarque de menores.

Art. 4º O suporte previsto nesta lei deverá ser dotado de mecanismo de travamento e acionamento pelo detentor da bicicleta e/ou por trava acionada pelo condutor do veículo.

Art. 5º A autorização prevista nesta lei se aplica também aos contratos de concessão vigentes ou às licitações com edital publicado antes da sua vigência.



Art. 6º O Executivo realizará o detalhamento técnico dos suportes a serem utilizados, 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 e os dispositivos de segurança.

Parágrafo único - Os suportes utilizados nos ônibus devem respeitar normas vigentes, incluindo a NBR 15570/2009 que traz as especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.

Art. 7º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 108-A:

“Art.108-A. O CONTRAN regulamentará, respeitado as normas de metrologia legal, o suporte para o transporte de bicicleta no exterior dos ônibus e micro-ônibus e outros veículos destinados ao transporte público coletivo, urbano e metropolitano, de passageiros.”

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Há mais de uma década, o Legislativo Federal vem se empenhando para contribuir para que os municípios brasileiros tenham sistemas de mobilidade urbana alinhados às principais diretrizes internacionais de desenvolvimento urbano, incluindo a redução - e respectivo fim - das mortes por colisão, atropelamento e outros sinistros, a redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes atmosféricos, a ampliação da acessibilidade das pessoas, com e sem deficiência, às oportunidades de emprego, renda, lazer, educação, moradia, saúde e outras.

Em 2012, foi aprovada na Câmara dos Deputados a Política Nacional de Mobilidade Urbana, com objetivo de contribuir para o acesso universal das pessoas à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Em seu artigo sexto, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, das diretrizes, orienta que os modos ativos de transporte, também conhecidos como não motorizados, têm prioridade sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo também são prioritários



sobre o transporte individual motorizado. Ademais, dentre suas diretrizes, destaca-se a orientação para a “integração entre os modos e serviços de transporte urbano” e a importância da Política Nacional para a “mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade”.

Neste contexto, a presente proposição visa contribuir para ampliar as oportunidades de deslocamentos dos brasileiros em todo o território nacional, integrando a utilização da bicicleta, grande expoente a mobilidade ativa (não-motorizada), com o transporte coletivo, público ou privado. Este Projeto de Lei também contribui para que o esporte e a cultura possam ser acessados por mais pessoas, a partir da integração modal entre a bicicleta, comumente - mas não somente - utilizada para deslocamentos inferiores a 10km e os ônibus, que podem percorrer grandes distâncias, potencializando o acesso das pessoas a destinos variados: (ciclo)turísticos, culturais, religiosos, familiares, entre outros.

Ressalta-se que o suporte oferece uma possibilidade a mais de segurança para ciclistas que passarem por problemas mecânicos, de saúde ou de mudanças no tempo (como uma repentina chuva forte). Os *racks* podem contribuir com o aumento do uso do ônibus e da bicicleta, em total consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Também influenciariam na busca pela redução das desigualdades sociais, em conformidade com a Constituição Federal, uma vez que facilitam o acesso de pessoas que não têm carro a distâncias mais longas e de maneira ‘porta a porta’. Estudo produzido em Camberra identificou que seriam necessários 10 segundos para colocar a bicicleta no rack e prendê-la, o que não implicaria em aumento substancial no tempo das viagens.

Atualmente, diversos municípios e regiões metropolitanas têm o sistema implantado. Aqui, lista-se algumas: Canberra - AUS; Região Metropolitana de Melbourne - AUS; Brisbane - AUS; Tasmania - AUS; Sydney - AUS; Perth - AUS; Adelaide - AUS; Wellington - NZ; Waiheke Island, Auckland - NZ; Hawkes Bay - NZ; Hastings and Napier - NZ; New Plymouth - NZ; Haku Falls - NZ; Christchurch - NZ; Nelson - NZ; Nottingham - UK; Bath - UK; Fareham/ Portsmouth - UK; e Santiago - CH. No Brasil, iniciativas legais foram adiante em testes e já implantados em alguns municípios.

A resolução CONTRAN nº 349, de 17 de maio de 2010 traz que “Considerando a conveniência de atualizar as normas que tratam do transporte de bicicletas nos veículos particulares”. Em seu artigo 1º, a resolução dispõe que “[...] cargas e de bicicletas nos veículos classificados na espécie automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.”

Posteriormente, a resolução nº 955, de março de 2022, revogou a Resolução nº 349/2010. Da mesma maneira que a nº 349, a Resolução nº 955 traz que ela [a Resolução]



“dispõe sobre o transporte de cargas ou bicicletas nas partes externas dos veículos dos tipos automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário.”. Nos artigos seguintes, a norma disciplina a disposição do transporte de bicicletas em veículos (dos tipos automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário). Em suma, a Resolução nº 955, a mais recente em vigor, não versa sobre o transporte de bicicletas em ônibus.

No que tange às possibilidades de aumento da letalidade em atropelamentos, destaca-se que pesquisa<sup>1</sup> realizada em Nova Iorque (EUA), um dos pioneiros na implantação dos *racks*, analisou como as estatísticas do local mostravam uma baixa taxa de atropelamentos frontais envolvendo ônibus, não foi possível estimar os reais efeitos da instalação dos racks nas colisões de ônibus com pedestres, muito menos que eles aumentariam com o uso dos suportes.

O levantamento também descartou a ideia de prejuízo à visibilidade do motorista ou aos faróis do ônibus, que é uma argumentação de pessoas que são contrárias à ideia. O estudo conclui que pode haver um pequeno aumento no risco de lesões durante um evento (colisão) muito raro e os efeitos gerais sobre a segurança viária são considerados insignificantes. Outra conclusão é que a implantação do *rack* traz uma série de benefícios aos territórios onde foram implantados.

Por fim, o estudo conclui que para reduzir as possíveis problemas de segurança advindos da implantação dos suportes, deve-se: garantir o treinamento do motorista para dirigir um ônibus equipado com racks; realizar ações com ciclistas sobre o uso dos suportes; identificação de locais onde o ônibus passa e que não são adequados para carregar e descarregar bicicletas (ladeiras, locais onde há água empossada, etc); eventuais implantações de novas sinalizações nos trajetos dos ônibus; possíveis novas regulamentações sobre o tamanho total dos ônibus (área ocupada pelo ônibus).

Dados contidos no relatório da BHTRANS intitulado de Sinistros de Trânsito com Vítimas Graves e Mortais - Projeto Vida no Trânsito - de Belo Horizonte<sup>2</sup>, cidade onde não há racks na frente dos ônibus, valendo-se de dados entre 2011 e 2020, identificou que os pedestres e ciclistas são as vítimas com maior percentual de letalidade entre todos os atores do trânsito.

Figura 1- Nº de envolvidos em sinistros mortais por tipo de envolvido e grau de severidade, 2020

<sup>1</sup> [http://www.mpainesydney.com/filechute/Paine\\_BIKERACK.pdf](http://www.mpainesydney.com/filechute/Paine_BIKERACK.pdf).

<sup>2</sup> Disponível em [https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2022/pvt\\_bh\\_estatistica\\_final\\_graves\\_e\\_fatais\\_2011-2020.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/bhtrans/2022/pvt_bh_estatistica_final_graves_e_fatais_2011-2020.pdf).



tipos de envolvidos	Ni(exceto fatal)	sem ferimentos	não mortal	mortal	total	% de fatalidade
ocup de moto	4	9	36	69	118	58,5
pedestre	0	2	8	63	73	86,3
ocup de auto	3	69	21	15	108	13,9
ciclista	0	0	0	4	4	100,0
cond de microônibus	0	1	0	2	3	66,7
ocup de caminhão	0	20	2	0	22	0,0
cond de ônibus	0	22	1	0	23	0,0
pass de ônibus	0	0	2	0	2	0,0
<b>total</b>	<b>7</b>	<b>123</b>	<b>70</b>	<b>153</b>	<b>353</b>	<b>43,3</b>

% de fatalidade = nº de envolvidos fatais por tipo de envolvido X 100, dividido pelo total de envolvidos por tipo.

Também em Belo Horizonte, estudo<sup>3</sup> identificou que para enfrentar as causas relacionadas às colisões/atropelamentos graves, tal como demonstrado no estudos da BHTRANS, “é necessário verificar o ano de fabricação dos veículos (ônibus), condições mecânicas, manutenção diária e estado de conservação para constituir plano de ação com medidas efetivas de prevenção”. Outra conclusão do estudo é a importância da redução de limites de velocidade no sistema de transporte público municipal e metropolitano de Belo Horizonte/MG. Ou seja, os problemas de atropelamentos de pedestres, que precisam ser encarados, estão postos em cidades onde não há racks, lançando luz a medidas estruturais que precisam ser tomadas para reduzir a quantidade de feridos (e zerar a de) mortos.

Destaca-se que esta iniciativa é um, entre várias necessárias, para melhorar a mobilidade nos municípios brasileiros. A ela, deve-se somar outras tantas iniciativas de legislações municipais, estaduais, criação de arranjos institucionais para o planejamento e gestão de políticas públicas, investimentos nas redes cicloviárias, processos, programas e ações educativas, fiscalização e outras tantas que contribuirão para que a mobilidade urbana seja uma indutora de cidades mais sustentáveis em nosso país.

<sup>3</sup> DE OLIVEIRA, Maria Beatriz et al. Caracterização dos acidentes de trânsito com ônibus na Região Metropolitana de Belo Horizonte: um olhar da saúde coletiva Characterization of traffic accidents with buses in the Metropolitan Region of Belo Horizonte: a look from the Collective Health. Brazilian Journal of Development, v. 8, n. 1, p. 64-79, 2022.



## OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL CORRELACIONADOS A ESTE PROJETO DE LEI



Pretende-se, com o projeto de lei, ativar os benefícios do uso da bicicleta no âmbito da saúde, por sua inerente relação com a atividade física, contribuindo para a redução da mortalidade prematura por doenças não transmissíveis (DNTs) via promoção da saúde mental e o bem-estar.



Pretende-se, com o projeto de lei, ampliar as possibilidades de acesso à cidade das pessoas que utilizam ônibus e bicicleta em seus deslocamentos, combinando-os, contribuindo com a redução das desigualdades de resultados pela promoção de legislação, políticas e ações adequadas a este respeito.



Pretende-se, com o projeto de lei, contribuir para que os municípios brasileiros tenham iniciativas que os tornem mais sustentáveis, ampliando o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos.



Pretende-se contribuir com o leque de ações para o endereçamento das mudanças climáticas no Brasil e no mundo.





Pretende-se contribuir com a atuação ativa, efetiva e eficaz da Câmara dos Deputados no endereçamento das mudanças climáticas.

Sala das Sessões, 5 de junho de 2023.

**DUDA SALABERT**  
**PDT/MG**

**TABATA AMARAL**  
**PSB/SP**

**PEDRO CAMPOS**  
**PSB/PE**

**AMOM MANDEL**  
**Cidadania/AM**





## **Projeto de Lei** **(Da Sra. Duda Salabert)**

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

Assinaram eletronicamente o documento CD231049641300, nesta ordem:

- 1 Dep. Duda Salabert (PDT/MG)
- 2 Dep. Tabata Amaral (PSB/SP)
- 3 Dep. Pedro Campos (PSB/PE)
- 4 Dep. Amom Mandel (CIDADANIA/AM) - Fdr PSDB-CIDADANIA

