



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.962, DE 2023

(Da Sra. Duda Salabert e outros)

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.

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 INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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: Canberrá - 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 pesquisa¹ 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 Horizonte², 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

¹ http://www.mpainesynd.com/filechute/Paine_BIKERACK.pdf.

² 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.



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
total	7	123	70	153	353	43,3

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

Também em Belo Horizonte, estudo³ 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.

³ 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, e 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997 Art. 108	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503
--	---

FIM DO DOCUMENTO