



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.437, DE 2008

(Da Sra. Manuela D'Ávila)

Dispõe sobre a reserva de local para o estacionamento de bicicletas.

DESPACHO:

EM VIRTUDE DE ERRO MATERIAL, REVEJO O DESPACHO APOSTO A ESTE PROJETO, PARA DETERMINAR SUA DESAPENSAÇÃO DO PL 1442/07, PARA POSTERIOR APENSAÇÃO AO PL 1422/07. PUBLIQUE-SE.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a reserva de espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas em toda área pública e privada que gere tráfego de pessoas e veículos.

Parágrafo único. O estacionamento será equipado com dispositivos para a retenção segura das bicicletas.

Art. 2º Para fins desta lei, entende-se como área pública e privada geradora de tráfego de pessoas e veículos, os seguintes locais:

- I - órgãos públicos administrativos;
- II - parques;
- III - shopping centers;
- IV - supermercados;
- V - estabelecimento de ensino;
- VI - agências bancárias;
- VII - igrejas e locais de cultos religiosos;
- VIII - estabelecimento hospitalar;
- IX - instalações desportivas;
- X - museus e outros equipamentos de natureza cultural, como teatro, cinemas, casas de cultura; e
- XI - indústrias.

Art. 3º A segurança dos ciclistas, do seu veículo, e dos pedestres é fator determinante para a definição do espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas.

Art. 4º Os estacionamentos de bicicletas poderão ser dos tipos:

- I - bicicletários – espaço destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração;
- II - paraciclo – espaço em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Parágrafo único. Os estacionamentos deverão disponibilizar, no mínimo, 10 (dez) vagas para bicicletas.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com a denominada crise do petróleo verificada no início da década de 1970, a humanidade passou a tomar consciência da necessidade de racionalizar os seus recursos e torna-los adequados à convivência com a natureza.

Os países buscam por soluções alternativas aos sistemas de transporte existentes, que objetivam duas questões fundamentais: substituir a produção de energia e controlar a poluição ambiental, e nesse contexto o ciclismo constitui um meio de transporte que ocupa um papel não negligenciável no domínio da mobilidade.

Além do que, junto ao crescimento urbano brasileiro existe uma demanda reprimida de transporte coletivo, o qual, pelo custo elevado, mostra-se inatingível para a camada de população mais carente, camada essa da população que é composta, em geral, de famílias numerosas. Desse modo, a bicicleta tornou-se uma alternativa como meio de transporte para significativa parcela da população.

A pesquisa *Mobilidade da População Urbana*, da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), de 2006, feita em 27 cidades, esclarece que quanto mais baixa a classe socioeconômica, maior é a proporção de viagens a pé e de bicicleta sobre o total. Nos grupos de menor poder aquisitivo, a economia feita com o transporte motorizado pode ser um fator muito importante na estratégia de sobrevivência econômica das famílias.

A fatia da população menos abastada utiliza a bicicleta como meio de transporte, não possuindo, porém maneira de “estacioná-la” no centro da cidade, ou mesmo nos locais onde precisa realizar tarefas diversas, tais como ir a um supermercado, a um parque ou mesmo em algum órgão da administração pública. A pesquisa constatou também que os gastos com transporte público podem comprometer até 80% do orçamento doméstico dessa faixa social. Em outras situações o trabalhador também utiliza a bicicleta para cobrir apenas parte desse trajeto pedalando até a estação de trem ou metrô mais próxima de sua residência.

A lista dos benefícios potenciais ou comprovados da utilização da bicicleta nunca poderá ser estabelecida de modo exaustivo. Estes benefícios são de diversa natureza:

- econômica (por exemplo, diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular);
- política (por exemplo, redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis);
- social (por exemplo, democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para a terceira idade);
- ecológica (com uma distinção entre os efeitos locais a curto prazo — noção de ambiente — e os efeitos não localizados a longo prazo — noção de equilíbrio ecológico).

Á área a ser designada para o estacionamento das bicicletas deve ser cuidadosamente pensada sob pena de se criar uma situação de insegurança quanto aos furtos das mesmas, com reflexos negativos na adesão ao sistema que se

pretende implementar. Assim, a possibilidade de deixar o seu meio de transporte, adquirido com dificuldade, quase sempre a prazo, em lugar apropriado, que ofereça travas ou outro equipamento de segurança, mostra-se como um apoio significativo ao usuário da bicicleta.

Assim, a oferta das vagas de estacionamento próprias e em local seguro, representa um incentivo à utilização desse veículo, beneficiando o usuário, o trânsito e o meio ambiente.

Entendemos que a fonte orçamentária utilizada atualmente para a sinalização horizontal e vertical do sistema viário, aí incluídos os estacionamentos, pode cobrir parte dos custos com a aplicação da medida, qual seja a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Por sua vez, a aquisição e instalação de dispositivo de segurança ficaria por conta da prefeitura, uma vez que o inciso X do art. 24 do CTB já prevê o encargo dos municípios referente ao sistema de estacionamento rotativo pago nas vias. Embora não seja alvo de cobrança ao usuário, o estacionamento para bicicletas será um serviço que ensejará ganhos sociais para a municipalidade, pelo que valerá a pena o poder público investir em sua implantação.

Objetivando dar maior segurança aos ciclistas e garantir-lhes vários acessos aos estacionamentos perto de locais de muito tráfego, tais como shoppings, estabelecimentos comerciais entre outros, diante do exposto, solicitamos aos nobres pares apoio para a presente proposição.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2008.

Deputada Manuela d'Ávila
PCdoB/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO XX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Art. 321. (VETADO)

FIM DO DOCUMENTO
