

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 7.909, DE 2010

Apensados: PL nº 5.849/2013, PL nº 2.220/2015, PL nº 5.743/2016, PL nº 7.504/2017 e PL nº 7.958/2017

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir a obrigatoriedade da instalação de bicicletários junto aos logradouros públicos.

Autor: Deputado MOREIRA MENDES

Relator: Deputado LEOPOLDO MEYER

I - RELATÓRIO

Em cumprimento às alíneas “a” e “c” do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano o exame do Projeto de Lei nº 7.909, de 2010, principal, e de seus apensados, Projeto de Lei nº 5.849, de 2013; Projeto de Lei nº 2.220, de 2015, Projeto de Lei nº 5.743, de 2016, Projeto de Lei nº 7.504, de 2017, e Projeto de Lei nº 7.958, de 2017, que tratam da instalação de bicicletários.

O PL principal, Projeto de Lei 7.909, de 2010, pretende alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, adicionando um parágrafo ao art. 58. Esse parágrafo determina a criação de bicicletários próximos a locais de grande circulação e instituições de ensino. Delega à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via a tarefa de regulamentar essa criação. Também atribui um prazo de 180 dias para que os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito adotem as providências para o cumprimento dessa determinação.

Apensado ao PL principal, temos:

- Projeto de Lei nº 7.958/2017, do Deputado Givaldo Vieira, pretende alterar o Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que institui a Consolidação das Leis do Trabalho, visando obrigar empregadores que disponibilizarem garagem para automóveis de empregados a disponibilizar, também, bicicletários e vestiários. Faculta ao empregador disponibilizá-los por meios próprios ou mediante contrato com outras empresas.
- Projeto de Lei nº 5.849, de 2013, do Deputado Policarpo, que em formato independente, pretende regular a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados para bicicletas e veículos automotores elétricos, magnéticos ou movidos a hidrogênio, energia solar ou eólica. Para vias ou espaços públicos, o PL propõe a reserva de dois por cento do total de vagas, garantidas, no mínimo, cinco vagas para bicicletas, as quais deverão ser estruturadas, sinalizadas e apresentarem as especificações em conformidade com as normas técnicas vigentes. O mesmo percentual é destinado aos veículos não poluentes, garantida, no mínimo, uma vaga. Em relação aos estacionamentos privados de uso coletivo, o PL prevê a reserva não inferior a cinco e dois por cento do total, para bicicletas e veículos não poluentes, respectivamente. Esse PL estipula que a lei dele originada entrará em vigor na data de sua publicação;
- Apensado ao PL anterior, o PL nº 2.220, de 2015, do Deputado Veneziano Vital do Rêgo, altera o art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para acrescentar entre os instrumentos de gestão de transporte e mobilidade urbana a serem utilizados pelos entes da federação, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais. O PL iguala as datas de publicação e vigência da medida;
- PL nº 5.743, de 2016, do Deputado Felipe Bornier, que, também sem vinculação a nenhuma lei existente, obriga as empresas públicas e privadas a destinarem, gratuitamente, cerca de dez por cento da área de estacionamento coberta e segura para estacionamento de bicicletas, nas formas de

bicicletário e paraciclo. O primeiro destina-se a períodos de longa duração, podendo ser públicos ou privados, e o segundo a períodos de curta e média duração, sempre no leito das vias. O PL elege o critério de segurança para o ciclista e pedestre para fundamentar a escolha da área de estacionamento. Ainda prevê a instalação de vestuários para ambos os sexos nos bicicletários, a partir de trinta vagas, situados em estacionamentos públicos e privados. Nesses casos, cabem aos estacionamentos públicos realizar, no prazo de até três anos, a contar da data de publicação da lei, estudo de impacto financeiro sobre o efetivo início do funcionamento. Se os estabelecimentos descumprirem as premissas da lei, o PL estipula multa de vinte vezes o valor cobrado da hora de estacionamento. O projeto atribui a fiscalização de suas premissas às prefeituras dos Municípios e ao governo do Distrito Federal. Por fim, estabelece o prazo de cento e oitenta dias para entrada em vigor da lei que dele se originar;

- PL nº 7.504, de 2017, da Deputada Iracema Portela, que acrescenta o art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana, para incluir no Plano de Mobilidade Urbana a reserva de, pelo menos, cinco por cento do total das vagas dos estacionamentos públicos e privados, para bicicletas, com paraciclos. Em sua cláusula de vigência, o PL prevê o prazo de noventa dias desde a publicação da lei dele decorrente. As vagas deverão ser sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes. O PL foi apensado ao PL nº 5.743, de 2016.

Os autores justificam as suas proposições sustentando a contribuição do uso de bicicletas para a diminuição da emissão de poluentes e do tráfego nas grandes cidades. Também destacam os benefícios à saúde trazido pela adoção de um estilo de vida no qual a bicicleta faz parte do deslocamento diário. As justificações também destacam o papel do Poder Público como incentivador da adoção da bicicleta e da mobilidade ativa, realizada a partir da propulsão humana.

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva das Comissões. Teve parecer de mérito apreciado e aprovado por unanimidade na Comissão de Viação e Transportes, com apresentação de texto substitutivo. Após análise de mérito nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, deverá receber parecer terminativo quanto à adequação financeira ou orçamentária na Comissão de Finanças e Tributação e quanto à sua constitucionalidade ou juridicidade na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

O texto substitutivo apresentado na Comissão de Viação e Transportes propõe conciliar as alterações sugeridas pelos projetos apensados em um conjunto de modificações à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Propõe que seja adicionado como instrumento de gestão do sistema de transporte o estabelecimento da política de estacionamentos com a explícita inclusão de bicicletários. Também obriga os Municípios e o Distrito Federal a definirem um percentual mínimo dos estacionamentos para bicicletários. Vincula, ainda, a construção e ampliação de edifícios à previsão de instalação de bicicletários, vestiários e banheiros para os ciclistas.

No prazo regimental, os projetos não foram objeto de emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei aqui tratados abordam uma questão extremamente relevante para o desenvolvimento das cidades. A mobilidade é um dos grandes desafios enfrentados pela civilização moderna e a mobilidade por propulsão humana, em especial o uso da bicicleta, vem sendo adotada com êxito por diversas cidades como uma solução para o problema.

No Brasil, porém, ainda enfrentamos sérias dificuldades em alinhar a política pública de mobilidade urbana às demais políticas, o que gera distorções como, por exemplo, incentivos à aquisição de automóveis, que cumprem um papel relevante na economia, mas reforçam o transporte individual motorizado em detrimento do transporte não motorizado. Também é notória a diferença de investimentos em infraestrutura dedicada ao transporte motorizado em comparação ao não motorizado.

Assim, os projetos apresentados contribuem significativamente para equilibrar os incentivos ao uso do transporte não motorizado. A disponibilização de locais adequados para que os ciclistas deixem suas bicicletas e a infraestrutura de apoio (vestiários e banheiros) são essenciais para que o cidadão possa optar por esse meio de transporte com maior frequência. Além disso, o projeto já beneficiaria imediatamente uma parcela dos ciclistas brasileiros que chegam a fazer, aproximadamente, 2,2 bilhões de viagens por ano usando esse meio de transporte. Essas pessoas representam uma parcela da sociedade que já adota um modo consciente e racional do uso do veículo motorizado privado. Esse é o tipo de consciência que o Poder Público deve fomentar quando se trata de mobilidade urbana: A democratização das vias e do espaço público aliada à percepção do impacto de cada escolha no âmbito coletivo.

O texto substitutivo apresentado pelo ilustre Deputado Hugo Leal sintetiza os projetos pensados e avança nesse sentido. Ao tornar obrigatória a inclusão dos bicicletários nas políticas de estacionamento e determinar que se defina um percentual mínimo desses espaços exclusivo para bicicletas, o projeto aplica uma estratégia que já se mostrou eficiente em outras cidades no mundo: Desestimular a adoção de veículos motorizados individuais não através da proibição de seu uso, mas da gradual diminuição de pontos de estacionamento.

Essa iniciativa terá impacto positivo nas condições para uso das bicicletas nas cidades o que, por consequência, trará benefícios para a saúde dos que as adotam, para o meio ambiente, com a diminuição da emissão de poluentes, e para a diminuição dos engarrafamentos e, potencialmente, dos acidentes de trânsito.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 7.909, de 2010, e de seus apensos, PL nº 5.849, de 2013, PL nº 2.220, de 2015, PL nº 5.743, de 2016, PL nº 7.504, de 2017, e PL 7.958, de 2017, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado LEOPOLDO MEYER
Relator