

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO DE
PLENÁRIO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.800-A, DE 2012 **(Do Sr. Audifax)**

Reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com emenda (relatora: DEP. ROSANE FERREIRA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer da relatora
- Emenda apresentada pela relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obriga a previsão de um percentual de ciclovias quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas e prevê penalidade em caso de descumprimento.

Art. 2º O uso da bicicleta deve ser considerado uma modalidade de transporte regular, de caráter individual, sendo obrigatória a previsão de um percentual de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas.

§ 1º O percentual de que trata o *caput* será calculado em relação à extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação.

§ 2º O percentual de que trata o *caput* variará de acordo com a população do município, tendo os seguintes valores mínimos:

I – dez por cento nos municípios com população até vinte mil habitantes;

II – vinte e cinco por cento nos municípios com população acima de vinte e até cinquenta mil habitantes;

III – cinquenta por cento nos municípios com população acima de cinquenta mil e até duzentos mil habitantes;

IV – setenta e cinco por cento nos municípios com população acima de duzentos mil habitantes.

§ 3º Nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte integrado, conforme o disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas correspondentes a toda a extensão das vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores.

§ 4º Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

Art. 3º Sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o Prefeito ou outro agente público que:

I – aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas em que não esteja previsto o percentual mínimo de ciclovias determinado por esta Lei;

II – liberar recursos destinados ao pagamento parcial ou total de obra viária executada em desacordo com esta Lei;

III – aceitar a entrega parcial ou total de obra viária executada em desacordo com esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O momento atual exige uma revisão de posturas que, ao longo de décadas, foram largamente adotadas e uma delas é a prioridade conferida aos veículos automotores em nossas vias urbanas. Com os crescentes problemas de mobilidade urbana, ocasionados em grande parte pelo excesso desses veículos nas ruas, que se traduzem em congestionamentos cada vez maiores, é necessário estimular o uso de alternativas para os deslocamentos em áreas urbanas. Em diversos países, a bicicleta tem sido essa alternativa.

O uso da bicicleta como meio de transporte é uma realidade em inúmeras cidades do mundo, sejam elas mais ou menos desenvolvidas. Além de contribuir para a redução dos congestionamentos, essa alternativa tem efeitos extremamente positivos sobre o meio ambiente, por reduzir as emissões de gases que contribuem com o efeito estufa, e sobre a saúde pública, por representar uma forma de combate ao sedentarismo e seus males.

No Brasil, entretanto, o uso da bicicleta ainda não é considerado uma modalidade de transporte regular. Prevalece a visão segundo a qual a bicicleta é um veículo de lazer ou, no máximo, uma alternativa adotada por pessoas que não dispõem de outros meios para os seus deslocamentos. Embora já comecem a surgir movimentos de valorização do uso da bicicleta como meio de

transporte regular, a regra, na maioria de nossas cidades, é uma malha de vias urbanas destinadas apenas à circulação de veículos automotores, onde os ciclistas não encontram boas condições de segurança.

Para tentar contribuir com essa questão, estamos oferecendo à apreciação da Casa este projeto de lei, em que se reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana. Esse percentual deve ser calculado em relação à extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de projeto ou obra de construção, ampliação ou adequação, assumindo valores mínimos proporcionais à população de cada município. Isso porque, presumivelmente, municípios menores têm trânsito menos intenso, o que facilitaria a convivência entre veículos automotores e bicicletas, justificando um percentual menor de ciclovias ou ciclofaixas em relação às vias destinadas à circulação de veículos automotores. A proposta prevê, ainda, penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento da regra imposta, o que tem por objetivo garantir a eficácia da norma estabelecida.

Convictos de que essa proposta tem grande importância, tanto do ponto de vista social, poupando vidas de ciclistas, como ambiental e econômico, favorecendo deslocamentos sustentáveis em áreas urbanas, contamos com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 05 de dezembro de 2012.

Deputado AUDIFAX

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III DO PLANO DIRETOR

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da

União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe obriga o reconhecimento da bicicleta como modalidade de transporte regular, de caráter individual, exigindo a previsão de um percentual mínimo de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas. Esse percentual mínimo deverá ser calculado em relação à extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação e variará de acordo com a população do município, tendo os seguintes valores mínimos:

- dez por cento nos municípios com população até vinte mil habitantes;
- vinte e cinco por cento nos municípios com população acima de vinte e até cinquenta mil habitantes;
- cinquenta por cento nos municípios com população acima de cinquenta mil e até duzentos mil habitantes;
- setenta e cinco por cento nos municípios com população acima de duzentos mil habitantes.

O texto da proposta ainda prevê que, nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte urbano integrado, conforme disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a implantação gradual de

ciclovias e ciclofaixas correspondentes a toda a extensão das vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores. Prevê, também, que os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 dias, a partir da data de entrada em vigor da lei que vier a se originar da proposta, para as devidas adequações.

Para garantir o cumprimento das obrigações mencionadas, o projeto de lei tipifica como improbidade administrativa, sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, o Prefeito ou outro agente público que aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas que não incluir o percentual mínimo de ciclovias determinado pela nova norma, liberar recursos destinados ao pagamento parcial ou total de obra viária desconforme ou aceitar a entrega parcial ou total de obra viária nessas condições. Finalmente, é estabelecido prazo de 60 dias para a entrada em vigor da nova norma.

Em sua justificação, o autor defende que os crescentes problemas de mobilidade urbana, ocasionados em grande parte pelo excesso de veículos automotores particulares nas ruas, traduzidos em congestionamentos cada vez maiores, impõem uma revisão do modelo largamente adotado ao longo dos anos, que conferiu prioridade a esses veículos nas políticas públicas.

Além desta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta deve ser analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o relatório.

II – VOTO DA RELATORA

Em numerosos países, a utilização da bicicleta como meio de transporte é uma realidade inquestionável. Há décadas, a sociedade e os governos têm conferido a essa alternativa o mesmo *status* do transporte motorizado, o que se traduz na oferta de boa infraestrutura para o usuário de bicicleta nos centros urbanos. Em países como Alemanha, Holanda e Bélgica, para citar apenas alguns,

as pessoas podem circular de bicicleta com segurança, bem como levá-las em vagões do metrô ou de trens regionais.

No Brasil, ao contrário, a bicicleta tem sido vista como um equipamento de lazer ou, quando muito, como meio de transporte adotado apenas por aqueles que, devido à carência financeira, não dispõem de meios para usufruir de “algo melhor”. Recentemente, o quadro dá sinais de que começa a mudar. As pessoas, particularmente em grandes centros urbanos, estão encontrando na bicicleta uma forma econômica de fugir dos congestionamentos, além de reconhecer seus efeitos positivos sobre o meio ambiente, por reduzir as emissões de gases que contribuem com o efeito estufa, e sobre a saúde pública, por representar uma forma de combate ao sedentarismo e seus males.

Entretanto, visto que esse é um movimento recente, ainda não temos infraestrutura suficiente para permitir que os deslocamentos sejam feitos com segurança. Assim, é bastante oportuna a medida intentada pela proposição em foco, no sentido de exigir a previsão de um percentual mínimo de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas. Com isso, teremos, a médio e longo prazo, o aumento da malha viária destinada ao transporte não motorizado.

Discordamos, apenas, do dispositivo que pretende fixar, com base na população de cada município, os percentuais de ciclovias e ciclofaixas a serem exigidos. Ora, o uso intensivo da bicicleta como meio de transporte não depende apenas do montante de população municipal, mas de outros fatores, como a topografia da região onde o município se encontra, por exemplo, que pode desfavorecer a adoção da bicicleta por parte da população. Por outro lado, um município litorâneo, mesmo que possua população residente de poucos mil habitantes, poderá ter uso intensivo da bicicleta durante os meses de temporada turística, indicando a necessidade de uma extensão maior de ciclovias ou ciclofaixas.

Somos um País com mais de 5,6 mil municípios, que representam realidades não somente distintas, mas, por vezes, opostas. Sabiamente, o legislador constituinte deixou a cargo do poder público local as principais competências acerca do desenvolvimento urbano, como a promoção do adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do

parcelamento e da ocupação do solo urbano (art. 30, inciso VIII, da Carta Magna) e a execução da política de desenvolvimento urbano, que tem no plano diretor seu instrumento maior (art. 182, *caput* e § 1º). Essa distribuição de competências permite que a municipalidade adote, preferencialmente com a participação da sociedade, as decisões mais apropriadas para responder às demandas locais.

Entendemos, portanto, que é necessário um ajuste na redação dos parágrafos do art. 2º da proposta, de forma a respeitar as competências municipais em matéria de desenvolvimento urbano. Tomando por exemplo o próprio Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que remete à lei municipal o detalhamento dos principais instrumentos urbanísticos que disciplina, sugerimos que o percentual de ciclovia a ser implantado seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais. Para evitar que a regra seja burlada, indicamos um percentual mínimo a ser respeitado em todos os casos.

Outro ponto a ser ajustado diz respeito à necessidade de deixar claro que o percentual de ciclovias ou ciclofaixas a serem implantadas deve ser calculado em função da extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação, não em função de toda a malha urbana. Conforme já aponta o § 3º do art. 2º da proposta, a implantação de ciclovias e ciclofaixas correspondentes a toda a extensão da malha urbana deve ser objeto de planejamento de longo prazo, no escopo do plano de transporte urbano integrado, exigível nos termos do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.800, de 2012, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2013.

Deputada ROSANE FERREIRA
Relatora

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se aos parágrafos do art. 2º da proposição em epígrafe a seguinte redação:

Art. 2º

§ 1º O percentual de que trata o *caput* será calculado especificamente em função da extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação.

§ 2º O percentual de que trata o *caput* será definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a 10 (dez) por cento.

§ 3º Nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte urbano integrado, conforme disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, em percentual correspondente a toda a extensão da malha urbana destinada à circulação de veículos automotores.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2013.

Deputada ROSANE FERREIRA
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação, do Projeto de Lei nº 4.800/12, com emenda, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Rosane Ferreira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sérgio Moraes - Presidente; Walney Rocha e Flaviano Melo - Vice-Presidentes; Adrian, Alberto Filho, Eurico Júnior, Nilmar Ruiz, Paulo Ferreira, Paulo Foletto, Weverton Rocha, Wilson Filho, João Paulo Lima, José Chaves, Junji Abe e Nelson Padovani.

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2013.

Deputado SÉRGIO MORAES
Presidente

FIM DO DOCUMENTO