



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2015 (DO SR. GLAUBER BRAGA)**

Cria o Estatuto Nacional do Ciclista, o Conselho Nacional do Ciclista – CONACICLO, o Fundo Nacional de Incentivo ao Ciclista - FUNACICLO, altera a Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), estabelece dispositivos de incentivo ao uso de ciclos como meio de transporte, regulamenta a atividade profissional de ciclotaxista e cicloboy e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

#### **Capítulo I Disposições Preliminares**

Art. 1º - Fica instituído o ESTATUTO NACIONAL DO CICLISTA, destinado a regular, fomentar, incentivar e conceder infraestrutura necessária para a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no território nacional.

Art. 2º - Fica designado o dia 19 de agosto como DIA NACIONAL DO CICLISTA.

#### **Capítulo II Do Conselho Nacional do Ciclista**

Art. 3º - Fica criado o Conselho Nacional do Ciclista – CONACICLO.

§1º - O CONACICLO integra o conjunto de atribuições da Presidência da República.

§2º - O CONACICLO integra o Sistema Nacional de Trânsito.

§3º - O Presidente da República pode delegar a órgãos executivos de sua escolha o suporte técnico, administrativo e financeiro necessário ao funcionamento do CONACICLO.

§4º - O CONACICLO poderá ter em sua composição Câmaras Temáticas, compostas por especialistas governamentais e da sociedade civil, para a implementação de suas políticas.

Art. 4º - Compete ao CONACICLO:

I - elaborar, juntamente com o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, as normas gerais da política nacional do uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no território nacional;

II - zelar pela aplicação das normas gerais da política nacional para o uso de ciclos, bicicletas e similares;

III - elaborar políticas públicas de incentivo ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte no país;

IV - fomentar a criação de conselhos estaduais e municipais de ciclistas, e dar apoio aos que já existirem;

V - auxiliar, como órgão consultivo, o DENATRAN na aplicação dos recursos provenientes do Fundo Nacional do Ciclista – FUNACICLO;

VI - definir os parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos de fabricação estrangeira que terá parte dos recursos provenientes de sua alíquota de importação para custeio do Fundo Nacional do Ciclista – FUNACICLO;

VII - avaliar as políticas públicas de incentivo do uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nos Estados, Municípios e no Distrito Federal;

VIII - promover e apoiar campanhas educativas sobre o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte, bem como a sua boa convivência com os demais veículos e pedestres;

IX - definir os critérios para a concessão de incentivos fiscais para ciclos, bicicletas e similares, bem como demais produtos correlatos para a o uso destes veículos como meio de transporte;

X - regulamentar a obrigatoriedade de dispor de estrutura bicicletária para órgãos públicos, instituições privadas, estabelecimentos comerciais abertos ao público e instituições de ensino;

XI - regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas dos passageiros nas composições ferroviárias e metroviárias metropolitanas, bem como nas embarcações para transporte hidroviário metropolitano;

XII - regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas dos passageiros das empresas de transporte aeroviário, ferroviário, rodoviário e hidroviário, sediadas no país, que realizam transportes não-urbanos dentro do território nacional;

XIII - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico, para ser inserido no currículo escolar das instituições de ensino fundamental e médio do país, sobre o trânsito de ciclos,

bicicletas em vias públicas, bem como a sua convivência com os demais veículos e pedestres em via pública;

XIV - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o treinamento específico de motorista das empresas de transporte público rodoviário urbano, intermunicipal e interestadual, sobre o trânsito de ciclos, bicicletas e similares em vias públicas no país, bem como a sua convivência com estes veículos;

XV - formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para a cartilha educativa sobre o trânsito de ciclos, bicicletas e similares que deverá ser disponibilizada obrigatoriamente aos consumidores destes veículos, por seus fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores;

XVI - regulamentar e definir normas e critérios para as ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, bem como suas respectivas sinalizações;

XVII - regulamentar e definir critérios para o cumprimento da obrigatoriedade do percentual de vias cicláveis e bicicletários públicos nos municípios com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

XVIII - regulamentar, definir critérios, acompanhar e aprovar para o cumprimento da obrigatoriedade de sistemas de compartilhamento de bicicletas nos municípios com população superior a 500.000 (quinhentos mil) habitantes;

XIX - regulamentar sobre as obrigatoriedades de itens de segurança, acessórios, identificações e indicações educativas nas bicicletas públicas compartilhadas, de aluguel e de transporte de mercadorias e passageiros;

XX - criar políticas de fomento ao cicloturismo e às atividades turísticas que utilizam ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte.

XXI - definir os critérios e formas para a criação do Cadastro Nacional de Roubo e Furtos de Ciclos, agindo também para dar o suporte técnico necessário em sua implementação e gestão

Art. 5º - O CONACICLO será integrado por representantes do Poder Executivo da União e da sociedade civil organizada, através de entidades não-governamentais de âmbito nacional de reconhecida atuação na promoção, no incentivo e na conscientização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte

§1º - É assegurada a participação no CONACICLO, como representantes do Poder Executivo da União, dos órgãos executores na área de transporte, meio ambiente, desenvolvimento sustentável, saúde, esporte e mobilidade urbana.

§2º - Na ausência do titular, a representação no CONACICLO poderá ser realizada por um suplente.

Art. 6º - As funções dos membros do CONACICLO não são remuneradas e seu exercício é considerado serviço público relevante.

Art. 7º - Os representantes do CONACICLO deverão elaborar o seu regimento interno, com aprovação mínima de 2/3 de seus membros, nele definindo a forma de indicação de seu presidente.

Art. 8º - O Presidente da República irá nomear e destituir o Presidente do CONACICLO dentre os seus respectivos membros.

Art. 9º – A criação do CONACICLO dar-se-á no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de publicação deste estatuto.

Art. 10 – O CONACICLO aprovará seu regimento interno no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua instalação.

### **Capítulo III**

#### **Do Fundo Nacional do Ciclista**

Art.11 – O Fundo Nacional do Ciclista – FUNACICLO, passa a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN relativas ao incentivo da utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte, bem como as relativas à operacionalização da segurança e educação para o trânsito de ciclos no território nacional.

Art. 12 – A gestão do FUNACICLO compete ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN;

Parágrafo Único: O CONACICLO será o órgão consultivo do DENATRAN para a aplicação dos recursos provenientes deste fundo.

Art. 13 – Constituem recursos do FUNACICLO:

I – o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação de ciclos e seus itens, equipamentos e acessórios, quando de fabricação estrangeira;

II - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens de segurança obrigatórios em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira, de acordo com a lei 9507/07 (Código de Trânsito Brasileiro);

III - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens e equipamentos de segurança para o ciclista, quando de fabricação estrangeira;

IV- o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação de ferramentas, maquinários e insumos específicos e exclusivos para a fabricação, adaptação, conserto e manutenção de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

V - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos bicicletários e demais estruturas específicas e exclusivas para guarda e estacionamento de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

VI - o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos equipamentos para transporte de ciclos, bicicletas e similares em veículos automotores, quando de fabricação estrangeira;

VII- o percentual de 5% (cinco por cento) do II - Imposto de Importação arrecadado da importação dos itens de vestuário específicos e exclusivos, para o uso em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação estrangeira;

VI – as dotações específicas consignadas na Lei do Orçamento ou em créditos adicionais;

VII – as doações ou patrocínio de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;

VIII - o produto da arrecadação de juros de mora e atualização monetária incidentes sobre o valor das multas no percentual previsto no inciso I a V deste artigo;

IX - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;

X - a reversão de saldos não aplicados;

XI - outras receitas que lhe forem atribuídas por lei;

Art. 14 - Caberá ao Conselho Nacional do Ciclista – CONACICLO a definição dos parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos que estarão sob efeito do inciso I, II, III, IV e V deste artigo.

## **Capítulo IV**

### **Dos Incentivos Fiscais e Tributários**

Art.15 - Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializado – IPI:

I - os ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional;

II - os componentes, as peças, os acessórios e demais itens contidos nos ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional;

III - os itens de segurança obrigatórios em ciclos, bicicletas e similares de fabricação nacional, de acordo com a lei 9507/07 (Código de Trânsito Brasileiro);

IV - os itens e equipamentos de segurança para o ciclista de fabricação nacional;

V - as ferramentas, maquinários e insumos específicos e exclusivos para a fabricação, adaptação, conserto e manutenção de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

VI - os bicicletários e demais estruturas específicas e exclusivas para guarda e estacionamento de ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

VII - os equipamentos para transporte de ciclos, bicicletas e similares em veículos automotores, quando de fabricação nacional;

VIII - os itens de vestuário específicos e exclusivos, para o uso em ciclos, bicicletas e similares, quando de fabricação nacional;

Parágrafo Único – Caberá ao Conselho Nacional de Ciclista – CONACICLO a definição dos parâmetros e critérios necessários para a classificação de produtos que estão sob efeito deste artigo.

## **Capítulo V**

### **Das estruturas bicicletárias institucionais e do transporte de ciclos, bicicletas e similares.**

Art. 16 – Os órgãos públicos da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade do órgão público a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus servidores enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de servidores lotados no órgão público.

§3º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 17 - As instituições privadas que possuem mais de 100 (cem) funcionários lotados numa mesma unidade deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade da instituição privada a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus funcionários enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de funcionários lotados na instituição.

§3º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 18 - As instituições de ensino públicas e privadas que possuem mais de 500 (quinhentos) alunos matriculados ou mais de 100 (cem) funcionários na mesma unidade, deverão dispor de estrutura bicicletária gratuita, a fim de possibilitar o deslocamento de seus alunos e funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares.

§1º - Será de inteira responsabilidade da instituição de ensino a segurança dos ciclos, bicicletas e similares utilizados pelos seus alunos e funcionários enquanto estes estiverem estacionados na estrutura bicicletária disponível.

§2º - O número de vagas de estacionamento disponível na estrutura bicicletária não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) da quantidade de funcionários lotados e alunos matriculados na instituição.

§3º - Em caso de instituições de ensino localizadas em centros comerciais, a responsabilidade sobre a implementação de estacionamento e a guarda segura de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários será solidária com estes estabelecimentos, sendo assegurada a sua gratuidade.

§4º - As instituições de ensino de línguas, de artes, de esportes, de preparação para admissões, de qualificação profissional, de pós-graduação e demais cursos livres igualam-se, para efeitos deste artigo, às instituições dispostas em seu caput

§5º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 19 – Os estabelecimentos comerciais abertos ao público, os centros comerciais com um conjunto destes estabelecimentos e os edifícios comerciais que possuem estacionamento próprio e/ou terceirizados para veículos automotores, deverão dispor de vagas seguras de estacionamento destinadas a ciclos, bicicletas e similares para seus consumidores.

§1º - Será de inteira responsabilidade dos estabelecimentos mencionados no caput deste artigo a segurança dos ciclos, bicicletas e similares estacionadas por seus consumidores.

§2º - Em estabelecimentos comerciais, centros comerciais e edifícios comerciais onde há cobrança de estacionamento para veículos automotores, poder-se-á cobrar uma tarifa de estacionamento para ciclos, bicicletas e similares, nunca superior a 20% (vinte por cento) da tarifa cobrada para veículos automotores.

§3º - O disposto no §2º também se aplica a estabelecimentos públicos, públicos concessionados e privados cuja atividade fim seja a exploração de estacionamento.

§4º - O número de vagas disponíveis para ciclos, bicicletas e similares não poderá ser inferior a 20% (vinte por cento) do número de vagas disponíveis para veículos automotores.

§5º - Será assegurada a gratuidade de estacionamento de ciclos, bicicletas e similares para os funcionários dos estabelecimentos definidos no caput deste artigo, bem como dos funcionários das unidades contidas em centros comerciais, mesmo quando estes estiverem enquadrados no que dispõe o §2º deste artigo.

§6º - Caberá ao CONACICLO a regulamentação do disposto neste artigo.

Art. 20 – Os portos, aeroportos, terminais ferroviários e terminais rodoviários, concessionados à iniciativa privada ou não, que disponham de estacionamento próprio, estarão sujeitas as mesmas normas dispostas no artigo 19 deste estatuto.

Art. 21 – As composições ferroviárias e metroviárias metropolitanas, bem como as embarcações para transporte hidroviário metropolitano, deverão transportar gratuitamente as bicicletas de seus passageiros.

§1º - o embarque de bicicletas poderá ser vetado das 6 (seis) horas às 11 (onze) horas, bem como das 15 (quinze) horas às 21 (vinte e uma) horas dos dias úteis.

§2º - cada passageiro somente poderá embarcar com 1 (uma) bicicleta.

§3º - o embarque de bicicletas em trens e metrô deverá ser direcionado para um único vagão da composição de escolha do operador do sistema de transporte.

§4º - o embarque de bicicletas em embarcações deverá ser direcionado para uma área específica de escolha do operador do sistema de transporte.

§5º - o passageiro será o responsável pelo transporte de sua bicicleta na estação ou terminal, devendo conduzi-la desmontado.

§6º - as estações e terminais deverão ter estrutura necessária para garantir a acessibilidade ao passageiro com bicicleta, de acordo com a regulamentação do CONACICLO.

Art. 22 - As empresas de transporte aeroviário, ferroviário, rodoviário e hidroviário, sediadas no país, que realizam transportes não-urbanos dentro do território nacional, são obrigadas a transportar gratuitamente os ciclos, bicicletas e similares de seus passageiros, desde que o meio utilizado como transporte tenha condições físicas de transportá-los.

Parágrafo Único – Será de responsabilidade do CONACICLO regulamentar este transporte.

## **Capítulo VI**

### **Da Educação para o Trânsito**



Art. 23 – As instituições de ensino fundamental e médio, públicas e privadas, deverão inserir em seu conteúdo pedagógico temas concernentes à educação para o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como os direitos e deveres dos ciclistas, em seu programa pedagógico.

§1º – Será de responsabilidade do CONACICLO, em conjunto o CONATRAN, formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o cumprimento do disposto no caput deste artigo.

§2º - As eventuais despesas decorrentes do cumprimento do caput deste artigo ficarão a cargo da própria instituição de ensino.

Art. 24 – As empresas de transporte público rodoviário urbano, intermunicipal e interestadual, em todo o território nacional, ficam obrigadas a realizar treinamento específico para seus motoristas para a convivência harmoniosa com ciclos, bicicletas e similares na via pública.

§1º – Será de responsabilidade do CONACICLO, em conjunto com o CONATRAN, formular e regulamentar o conteúdo pedagógico para o cumprimento do disposto no caput deste artigo.

§2º - As eventuais despesas decorrentes do cumprimento do caput deste artigo ficarão a cargo da própria empresa de transporte público.

## **Capítulo VII**

### **Das obrigações dos fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores**

Art. 25 - Os fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares são responsáveis, solidariamente, por fornecer junto com o produto:

I- os itens de segurança obrigatórios, de acordo com §3º do artigo 105 da lei 9507/97(Código de Trânsito Brasileiro).

II- uma cartilha educativa sobre a utilização da bicicleta, ciclos e similares nos espaços públicos em língua portuguesa.

III- uma publicação com os artigos concernentes ao trânsito de ciclos, bicicletas e similares na lei 9507/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Parágrafo Único – O conteúdo pedagógico do inciso II deste artigo será formulado e regulamentado pelo CONACICLO.

## **Capítulo VIII**

## **Das obrigações do Poder Público**

Art. 26 - Cabe a União:

I - elaborar um plano nacional de políticas públicas que incentive o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

II - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

III - promover treinamento específico para os servidores públicos da União e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

IV - auxiliar os estados, os municípios e o Distrito Federal na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento do CONACICLO;

VI - estabelecer dotações específicas na Lei de Orçamento para o FUNACICLO;

VII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

VIII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

IX - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e bicicletários públicos nos grandes centros urbanos do país;

X - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de sistemas de bicicletas compartilhadas nos grandes centros urbanos do país;

XI - incentivar os estados, municípios e o Distrito Federal, através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de um sistema público urbano de transportes intermodal, incluindo os ciclos, bicicletas e similares como instrumento importante para a mobilidade urbana;

XII - fomentar o exercício das atividades profissionais em transporte de mercadorias e passageiros através de ciclos, bicicletas e similares, como forma de auxiliar na mobilidade urbana das grandes cidades;

XIII - fomentar o cicloturismo no território nacional, bem como a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nas atividades turísticas;

XIV - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição;

XV - implementar e gerir o Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Ciclos.

Art. 27 – Cabe ao Poder Público dos Estados e do Distrito Federal:

I - elaborar um plano estadual de mobilidade urbana que contemple o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte efetivo e harmonioso com os demais veículos e pedestres;

II- elaborar um plano de mobilidade rural que contemple e incentive o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nestas regiões, bem como suas interligações com as zonas urbanas;

III - auxiliar os municípios na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

IV - criar instrumentos de incentivo fiscal para instituições privadas e estabelecimentos comerciais que tenham como atividade fim a fabricação, a distribuição, o comércio e a prestação de serviço concernentes ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

VI - promover treinamento específico para os servidores públicos dos Estados e do Distrito Federal, e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VII - fiscalizar, junto às empresas de transporte rodoviário público intermunicipal ou distrital, o treinamento específico para seus motoristas, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VIII - auxiliar os municípios na formulação de políticas públicas que contemplem e incentivem o uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

IX - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento do conselhos estaduais ou distrital do ciclista;

X - estabelecer dotações específicas na Lei de Orçamento para os conselhos estaduais ou distrital do ciclista;

XI - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XII - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

XIII - implementar bicicletários em seus terminais e estações ferroviárias, metroviárias, rodoviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XIV - possibilitar o embarque de bicicletas nas suas composições ferroviárias, metroviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XV - implementar estrutura cicloviária nos principais eixos intermunicipais da cidade, em especial em áreas metropolitanas e de grande fluxo de pessoas, para o uso seguro de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

XVI - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e bicicletários públicos nos grandes centros urbanos do país;

XVII - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de sistemas de bicicletas compartilhadas nos grandes centros urbanos do país;

XVIII - adotar as medidas necessárias para a intermodalidade no transporte público intermunicipal, possibilitando a integração do uso de ciclos, bicicletas e similares com outros meios de transporte;

XIX - incentivar os municípios através de suporte técnico, administrativo e financeiro, na viabilização de um sistema público urbano de transportes intermodal, incluindo os ciclos, bicicletas e similares como instrumento importante para a mobilidade urbana;

XX - fomentar o exercício das atividades profissionais em transporte de mercadorias e passageiros através de ciclos, bicicletas e similares nos municípios, como forma de auxiliar na mobilidade urbana das grandes cidades;

XXI - fomentar o cicloturismo em seu território, bem como a utilização de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nas atividades turísticas;

XXIII - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição.

XXIV - elaborar dados estatísticos específicos para o roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares;

XXV - tipificar separadamente os casos de roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares dos demais casos em seus registros e boletins de ocorrência nas áreas de sua jurisdição;

XXVI - encaminhar os registros de roubos e furtos de ciclos, bicicletas e similares de sua jurisdição para o Cadastro Nacional de Roubo e Furtos de Ciclos.

Parágrafo Único - Não se aplicam ao Distrito Federal o disposto nos incisos III, VIII, XVI, XVII, XVIII e XIX.

Art. 28 - Cabe aos Municípios:

I - elaborar um plano municipal de mobilidade urbana que contemple o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte efetivo e harmonioso com os demais veículos e pedestres;

II - elaborar um plano de mobilidade rural que contemple e incentive o uso dos ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte nestas regiões, bem como suas interligações com as zonas urbanas;

III - promover a inclusão de medidas e diretrizes de infraestrutura para o uso de ciclos, bicicletas e similares no Plano Diretor do Município;

IV - criar instrumentos de incentivo fiscal para instituições privadas e estabelecimentos comerciais que tenham como atividade fim a fabricação, a distribuição, o comércio e a prestação de serviço concernentes ao uso de ciclos, bicicletas e similares como meio de transporte;

V - criar meios para a divulgação de informações sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como os pressupostos legais para o seu trânsito em via pública e convivência harmoniosa com os demais veículos e pedestres;

VI - promover treinamento específico para os servidores públicos dos municípios, e/ou agentes públicos a seu serviço, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos;

VII - fiscalizar, junto às empresas de transporte rodoviário público municipal, o treinamento específico para seus motoristas, com funções inerentes ao trânsito de veículos em via pública, sobre os direitos e deveres de ciclistas e da convivência harmoniosa entre ciclos, bicicletas e similares com os demais veículos

VIII - conceder suporte técnico, administrativo e financeiro necessário para o funcionamento dos conselhos municipais do ciclista;

IX - dispor de estrutura bicicletária gratuita em seus órgãos públicos, a fim de possibilitar o deslocamento de seus servidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

X - dispor de estrutura bicicletária gratuita em suas instituições de ensino médio e superior, a fim de possibilitar o deslocamento através do uso de ciclos, bicicletas e similares de seus alunos e funcionários;

XI - fiscalizar, junto às instituições privadas com mais de 100 (cem) funcionários, o cumprimento da disposição de estrutura bicicletária, a fim de possibilitar o deslocamento de seus funcionários através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XII - fiscalizar, junto aos estabelecimentos comerciais abertos ao público, os centros comerciais com um conjunto destes estabelecimentos e os edifícios comerciais que possuam estacionamento próprio, o cumprimento da disposição de estrutura bicicletária, a fim de a fim de possibilitar o deslocamento de seus consumidores através do uso de ciclos, bicicletas e similares;

XIII - implementar bicicletários em seus terminais e estações ferroviárias, metroviárias, rodoviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XIV - possibilitar o embarque de bicicletas nas suas composições ferroviárias, metroviárias e hidroviárias de transporte urbano de massa, bem como fiscalizar a aplicação desta disposição junto aos seus eventuais concessionários.

XV - implementar vias cicláveis e bicicletários em seu território, integrando-as com os demais meios de transporte da cidade, na forma deste estatuto;

XVI - implementar o sistema municipal de bicicletas compartilhadas, integrando-o com as vias cicláveis e com os demais meios de transporte;

XVII - promover a indicação e sinalização das vias cicláveis de seu território para ciclistas, condutores de veículos com propulsão à motor e pedestres;

XVIII - fiscalizar a utilização correta das vias cicláveis em seus territórios, na forma deste estatuto;

XIX - regulamentar e fomentar, dentro de sua jurisdição, a atividade de transporte de mercadorias e passageiros por ciclos, bicicletas e similares, na forma deste estatuto;

XX - dispor bicicletários em parques, áreas de lazer, áreas de interesse cultural e praças esportivas sob sua jurisdição.

Parágrafo Único - São aplicáveis ao Distrito Federal os incisos I, II, XI, XII, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX.

## **Capítulo IX**

### **Das ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas**

Art. 29 - A ciclovia é a pista própria e exclusiva para a circulação de ciclos, bicicletas e similares, separada fisicamente do tráfego de veículos automotores e de pedestres.

§1º - É vedado o trânsito de pedestres numa ciclovia, exceto para efetuar a travessia da pista, que deverá ser feita de forma longitudinal e nas áreas com as respectivas sinalizações, devendo o ciclista zelar pela segurança do pedestre.

§2º - Quando não houver sinalização de local apropriado para a travessia de pedestre, o mesmo deverá observar a ausência de tráfego de ciclistas no momento da travessia.

§3º - No caso de cruzamentos com pistas destinadas a veículos automotores, o cruzamento dar-se-á em local com sinalização específica, priorizando, para esse fim, a segurança do veículo de menor porte e de propulsão humana.

§4º - É permitido o trânsito de *skates*, patinetes e outros artefatos de propulsão humana que não sejam ciclos, bicicletas e similares nas ciclovias, aplicando-se a estes as mesmas normas de circulação aos ciclistas dispostas neste capítulo;

§5º - É permitido o trânsito de ciclos com propulsão à motor elétrico, aplicando-se a estes as mesmas normas de circulação aos ciclistas dispostas neste capítulo;

§6º- As ciclovias somente poderão ser construídas sobre o passeio nas seguintes condições:

I - quando a ciclovia for separada fisicamente do local destinado ao tráfego de pedestres.

II - quando a ciclovia não ficar entre um ponto ou abrigo para coletivos e a via que margeia o passeio;

Art. 30 - É vedado ao ciclista nas ciclovias:

I - trafegar na contra-mão das ciclovias unidirecionais;

II - trafegar, nas ciclovias bidirecionais, sem conservar-se à direita da via, exceto quando sinalização específica assim determinar ou para ultrapassagens;

III - trafegar em velocidade desproporcional a ciclovia ou ao seu fluxo;

IV - trafegar sem respeitar a distância de segurança dos outros ciclos, bicicletas e similares;

V - trafegar sem os equipamentos de segurança previstos na lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);

VI - realizar qualquer tipo de manobra ou movimentos bruscos, com exceção de casos de extrema necessidade;

VII - realizar paradas bruscas ou repentinas, exceto em casos de emergência;

VIII - trafegar paralelamente, em fluxo contínuo, com outro ciclo, bicicleta ou similar;

IX - permanecer parado na ciclovia, montado ou desmontado do ciclo, bicicleta ou similar;

Art. 31 - As ciclofaixas são uma parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específica.

§1º - As ciclofaixas poderão ser temporárias ou transitórias, bem como ter dias e horários específicos de funcionamento, desde que a autoridade pública competente execute a sua devida sinalização para este fim.

§2º - Para as ciclofaixas, aplicar-se-á o disposto nos parágrafos 1º, 2º, 3º, 4º e 5º do artigo 29, bem como no artigo 30 deste estatuto.

Art. 32 - As vias compartilhadas são vias públicas de uso compartilhado entre ciclos, bicicletas e similares e veículos de propulsão a motor.

§1º - Nas vias compartilhadas, a prioridade de trânsito será dos ciclos, bicicletas e similares.

§2º - Os veículos de propulsão a motor não poderão circular nas vias compartilhadas numa velocidade superior a 30 (trinta) quilômetros por hora.

§3º - As vias compartilhadas devem ter indicações e sinalizações específicas, conforme regulamentação conjunta do CONACICLO e do CONTRAN.

Art. 33 - Caberá aos agentes públicos a orientação e a fiscalização para o devido cumprimento do disposto nos artigos 29, 30 e 31, conforme regulamentação conjunta do CONACICLO e do CONTRAN.

Parágrafo Único - O Poder Executivo Municipal deverá providenciar sinalizações educativas de trânsito nas ciclovias ao longo de seu curso, a fim de orientar condutores de veículos automotores, ciclistas e pedestres sobre as normas contidas neste estatuto e na Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), conforme o estabelecido pelo CONACICLO;

## **Capítulo X**

### **Das vias cicláveis e dos bicicletários públicos**

Art. 34 - O Poder Executivo Municipal das cidades com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil habitantes) deverá promover a instalação de vias cicláveis nas áreas urbanas de sua municipalidade, atendendo aos seguintes requisitos:

I - instaladas em quantidade não inferior a 5% (cinco por cento) do total de vias contidas no município;

II - promovendo a intermodalidade de sistemas de transporte, fazendo a ligação das vias cicláveis com outros meios de transporte;

III - possibilitando a locomoção interna das localidades por vias cicláveis;

IV - possibilitando a locomoção entre localidades distintas por vias cicláveis;

V - promovendo a interligação por vias cicláveis de localidades residenciais, comerciais e educacionais;



VI - em conformidade com o disposto no Capítulo IX deste estatuto.

Parágrafo Único - Deverão ser instalados bicicletários em locais próximos as vias cicláveis, numa quantidade não inferior a 10 (dez) vagas por quilômetro.

Art. 35 - Em regiões metropolitanas ou áreas de adensamento urbano com a existência de dois ou mais municípios com população superior a 250.000 (duzentos e cinquenta mil habitantes), caberá ao Poder Executivo Estadual realizar a conexão entre eles através de vias cicláveis, bem como promover a integração destas ao transporte público intermunicipal.

Art. 36 - Caberá aos poderes executivos dos municípios, estados e do Distrito Federal a instalação de bicicletários públicos nas estações e nos terminais rodoviários, ferroviários, metroviários e hidroviários de sua jurisdição.

§1º - O disposto no caput deste artigo também se aplica as estações e terminais concedidos à iniciativa privada, sendo, para este caso, a empresa concessionária responsável pela guarda segura de ciclos, bicicletas e similares e manutenção dos respectivos bicicletários.

§2º - O número de vagas disponíveis para o disposto no caput deste artigo não poderá ser inferior a 5% (cinco por cento) da média diária de usuários de cada estação e terminal de transporte público.

Art. 37 - Para o disposto neste capítulo, considera-se como via ciclável as ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas.

Art. 38 - O CONACICLO, em conjunto com o CONTRAN e os conselhos municipais e estaduais concernentes à mobilidade por ciclos, bicicletas e similares deverão estabelecer as normas e critérios para o cumprimento no disposto neste capítulo.

## **Capítulo XI**

### **Das bicicletas de uso compartilhado e das bicicletas de aluguel**

Art. 39 - O Poder Executivo Municipal das cidades com população superior a 500.000 (quinhentos mil habitantes) deverá criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas de suas municipalidades.

§1º - O sistema municipal de compartilhamento de bicicletas deverá ser implementado através de estudo específico, onde deverão ser observadas:

I - a ligação do sistema com os demais meios de transportes da cidade;

II - a integração de tarifas entre o sistema e os demais meios de transporte da cidade;

III - a quantidade de bicicletas e pontos de compartilhamentos mínimos necessários para atender a demanda de mobilidade urbana da cidade;

IV - o adensamento populacional e o fluxo de deslocamento de pessoas na cidade;

V - a harmonia entre o sistema e as vias cicláveis da cidade;

VI - a sustentabilidade econômica e ambiental do sistema.

§2º - O plano do sistema municipal de compartilhamento de bicicletas deverá ser acompanhado e aprovado pelo CONACICLO e pelos conselhos estaduais e municipais concernentes à mobilidade por ciclos dentro de suas jurisdições, que deverão auxiliar no seu desenvolvimento e propor melhorias e alterações quando for o caso.

§3º - A instalação do sistema, bem como sua gestão operacional, poderão ser exercidas pelo poder executivo municipal ou concessionado à iniciativa privada, observando-se a legislação vigente.

§4º - São meios de viabilizar economicamente o sistema:

I - os recursos oriundos das tarifas cobradas de seus usuários;

II - os recursos oriundos do poder público municipal;

III - os recursos oriundos de verbas de patrocínio e publicidade;

IV - os recursos oriundos do FUNACICLO;

V - os recursos oriundos dos Estados e da União, através de suas dotações específicas;

§5º - As tarifas cobradas ao usuário pelo compartilhamento de bicicletas deve obedecer ao princípio da modicidade das tarifas.

§6º - As bicicletas compartilhadas deverão possuir todos os itens de segurança previstos no inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97.

§7º - As bicicletas compartilhadas deverão possuir indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

§8º - É obrigatório o porte de documento oficial com foto por parte do usuário das bicicletas compartilhadas em vias públicas.

Art. 40 - O aluguel de ciclos, bicicletas e similares por parte de pessoas jurídicas ou naturais para uso recreativo ou de mobilidade urbana poderá ser regulamentada pelo Poder Público Municipal.

§1º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão possuir todos os itens de segurança previstos no inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97.

§2º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão possuir indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

§3º - O locador de ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão disponibilizar gratuitamente capacetes para uso opcional de seus locatários.

§4º - A regulamentação da atividade disposta no caput não poderá proporcionar qualquer tipo de cobrança de taxa ou custo de qualquer natureza para seus realizadores.

§5º - Os ciclos, bicicletas e similares de aluguel deverão ter identificação de seu locador visível no veículo, bem como deverão ser numerados para possibilitar suas identificações individuais, nos termos da regulamentação do CONACICLO.

## **Capítulo XII**

### **Do exercício da atividade profissional de ciclotaxista e cicloboy**

Art. 41 - Fica regulamentado o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “ciclotaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “cicloboy”, com o uso de ciclos, bicicletas e similares.

Art. 42 - Para exercício das atividades previstas no Art. 41, é necessário:

I - ter completado 18 anos;

II - estar vestido de colete reflexivo, nos termos da regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO;

III - o uso de capacete;

IV - o uso de calçados fechados;

V - o porte do documento oficial de identidade com foto.

Parágrafo Único - A pessoa física ou natural que empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclistas, é obrigada a fornecer os itens obrigatórios contidos nos incisos II e III deste artigo.

Art. 43 - O ciclo, bicicleta ou similar utilizado para as atividades previstas no Art. 41, deverá conter:

I - campainha, sinalização noturna reflexiva ou luminosa dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, de acordo com o inciso VI do Art. 105 da Lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);

II - indicação visível do estabelecimento comercial que está realizando o serviço, no caso de entrega de mercadorias, nos termos da regulamentação do CONACICLO;

III - indicação educativa de trânsito de ciclos, bicicletas e similares, nos termos da regulamentação do CONACICLO;

Parágrafo Único - A pessoa física ou natural que empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclistas e obrigada a fornecer os itens obrigatórios contidos neste artigo.

Art. 44 - A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de transportes de cargas e passageiros em ciclos,

bicicletas e afins é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, conforme descrito neste capítulo e na Lei 9507/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 45 - Constitui infração à esta lei:

I - empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com ciclista para fins dispostos no Art. 41 que não cumpram os requisitos do Art. 42 deste estatuto;

II - fornecer ou admitir o uso de ciclos, bicicletas e similares para os fins dispostos no Art. 41 que não cumpram os requisitos do Art. 43 deste estatuto.

Parágrafo Único - Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de ciclofrete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no Art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT.

Art. 46 - Os Estados, Municípios e o Distrito Federal poderão regulamentar o exercício das atividades descritas no Art. 41 deste estatuto, desde que:

I - não implique na cobrança de taxas e ou tarifas adicionais para o ciclista e/ou seu empregador;

II - não impeça o livre exercício das atividades profissionais descritas no Art. 41 deste estatuto;

III - não esteja em conformidade com o disposto neste estatuto.

### **Capítulo XIII**

#### **Do Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos**

Art. 47 - Fica criado o Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos.

§1º - A União, através de seus órgãos executivos, será responsável pela criação e gestão do disposto no caput deste artigo.

§2º - Caberá ao CONACICLO a definição dos critérios e formas para a criação do disposto no caput deste artigo, agindo também para dar o suporte técnico necessário em sua implementação e gestão.

§3º - Os recursos do FUNACICLO poderão ser utilizados para a implementação e gestão do disposto no caput deste artigo.

Art. 48 - Caberá as polícias civis e militares da União, dos Estados e do Distrito Federal o registro do roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares, bem como seus respectivos encaminhamentos para o Cadastro Nacional de Roubos e Furtos de Ciclos.

§1º - Os registros e boletins de ocorrência concernentes a roubo de ciclos, bicicletas e similares deverão ser tipificados e registrados separadamente dos demais casos de roubo.

§2º - Os registros e boletins de ocorrência concernentes a furto de ciclos, bicicletas e similares deverão ser tipificados e registrados separadamente dos demais casos de furto.

Art. 49 - Caberá aos Estados e ao Distrito Federal, através de seus órgãos executivos, elaborar os dados estatísticos sobre o roubo e furto de ciclos, bicicletas e similares.

#### **Capítulo XIV**

#### **Das alterações à lei 9503/97 (Código de Trânsito Brasileiro)**

Art. 50 – O artigo 21 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21 -

(...)

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;*

(...)

*XV - planejar, projetar, desenvolver, regulamentar, incentivar e operar o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como promover a segurança de ciclistas;*

*XVI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança para ciclistas, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONACICLO."*

Art. 51 - O artigo 24 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 24 -

(...)

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;*

(...)

*XXII - planejar, projetar, desenvolver, regulamentar, incentivar e operar o trânsito de ciclos, bicicletas e similares, bem como promover a segurança de ciclistas;*

*XXIII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança para ciclistas, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONACICLO - Conselho Nacional de Ciclistas."*

Art. 52 - O artigo 29 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 29 -

(...)

III -

(...)

d) os veículos de propulsão humana;

(...)

V - o trânsito de veículos sobre os passeios, calçadas, ciclovias, ciclofaixas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;"

Art. 53 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com os seguintes artigos:

" Art. 54-A – Os condutores de ciclos, bicicletas e similares só poderão circular na via:

I – com o veículo dotado de todos os equipamentos de segurança obrigatórios;

II – segurando o guidom com as duas mãos, exceto em casos de sinalização de trânsito;

Art. 55-A – Os passageiros de ciclos, bicicletas e similares só poderão ser transportados em assento, de acordo com as normas estabelecidas em conjunto pelo CONTRAN e pelo CONACICLO

Art. 54 - Os artigos 58 e 59 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 58 – Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de veículos de propulsão humana deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, pelos bordos de pista, preferencialmente pelo lado direito, próximo à guia da calçada ou meio-fio, mantendo distância segura do bordo da pista para a execução de manobras e desvios de emergência, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre veículos automotores, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação de condução previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Parágrafo Único – Os veículos de propulsão humana, por questões de segurança, poderão trafegar fora do lado direito da via nos seguintes casos:

I - pelo lado esquerdo em vias unidirecionais, ou bidirecionais com separação física entre as pistas de direções opostas, quando houver pontos ou paradas de veículos coletivos;

II – pelo lado esquerdo em vias unidirecionais quando for fazer conversões à esquerda, desde que execute as devidas sinalizações;

III – pelo lado esquerdo em vias unidirecionais quando for adentrar em lotes lindeiros localizados à margem esquerda da via;

*IV – pelo lado esquerdo da pista, em vias com saídas, entradas e acessos de outras pistas;*

*V – em caráter obrigatório, quando a sinalização de trânsito da via ou a autoridade pública de trânsito assim solicitar;*

*VI – pelo lado esquerdo ou, quando em vias com uma ou mais pistas, por entre os carros, em casos de veículos parados em fila por causa de sinalização de trânsito;*

*Art. 59 – Os ciclos, bicicletas e similares não poderão circular pelo passeio, exceto nos casos em que o ciclista estiver desmontado.*

*Parágrafo Único – Excetuam-se, para efeitos do caput deste artigo, os passeios que possuam pista exclusiva para ciclos, bicicletas e similares que atendam às exigências determinadas pelo CONACICLO.”*

*Art. 59-A - As vias compartilhadas são vias públicas especiais voltadas para o compartilhamento de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores.*

*§1º - Nas vias compartilhadas, a prioridade de trânsito será dos ciclos, bicicletas e similares.*

*§2º - Os veículos de propulsão à motor não poderão circular nas vias compartilhadas numa velocidade superior a 30 (trinta) quilômetros por hora.*

*§3º - As vias compartilhadas devem ser indicadas e sinalizadas, de acordo com regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO;*

*§4º - Nas demais vias públicas, deverão ser atendidas as normas de compartilhamento expressas neste código.*

*Art. 55 - O artigo 68 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:*

*“Art. 68 –*

*(...)*

*§1º - O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres no passeio, nas passarelas, nas passagens subterrâneas e nas faixas de travessia de pista.”*

*Art. 56 - O artigo 75 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:*

*“Art. 75 – (...)*

*(...)*

*§3º - As campanhas de que trata este artigo, quando concernentes a circulação de ciclos, bicicletas e similares, serão estabelecidas, em conjunto, pelo CONTRAN e pelo CONACICLO;”*

Art. 57 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

*“Art. 77-F – O disposto nos Art. 77-B ao Art. 77-E também se aplicará aos fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares;*

*Parágrafo Único – Para o disposto no Art. 77-D, em casos concernentes a ciclos, bicicletas e similares, o Conselho Nacional de Ciclistas – CONACICLO atuará em conjunto com o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”*

Art. 58 – O artigo 105 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 105 – (...)*

*(...)*

*VI – para os ciclos, bicicletas e similares, a campainha, sinalização noturna reflexiva ou luminosa dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor*

*(...)*

*§7º - Para o disposto no inciso VI, e nos §1º e §4, em casos concernentes a ciclos, bicicletas e similares, o Conselho Nacional de Ciclistas – CONACICLO atuará em conjunto com o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”*

Art. 59 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

*“Art. 109-A – O transporte de cargas em ciclos, bicicleta e similares será regulamentado, em conjunto, pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.”*

Art. 42 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com o seguinte artigo:

*“Art. 120-A – O registro de ciclo, bicicletas e similares poderá ser realizado pelos municípios, de acordo com as deliberações conjuntas do CONTRAN e do CONACICLO.*

*Parágrafo Único – É vedado aos municípios a cobrança de taxa de registro para tal fim.”*

Art. 60 – A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo:

***“CAPÍTULO XIII-B”.***

***DA CONDUÇÃO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS COM CICLOS, BICICLETAS E SIMILARES.***

*Art. 139-C – Os ciclos, bicicletas e similares destinados ao transporte remunerado de mercadorias somente poderão circular nas vias com autorização pelo órgão ou entidade executiva de trânsito dos municípios, exigindo-se, para tanto:*

*I – o uso dos equipamentos obrigatórios descritos no inciso VI do artigo 105 deste artigo;*

*II – o uso do capacete de segurança e de colete reflexivo por parte do condutor;*



*§1º - Os modelos de ciclos, bicicletas e similares de transporte de mercadorias deverão obedecer a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.*

*§2º - A instalação ou incorporação de dispositivos de cargas deve estar de acordo com a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.*

*§3º - É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos, e dos galões nos ciclos, bicicletas e similares, com exceção do gás de cozinha e dos galões contendo água mineral, nos termos de regulamentação do CONTRAN e do CONACICLO.*

*Art. 139-D – O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de transporte em ciclos, bicicletas e similares no âmbito de suas circunscrições.”*

Art. 61 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo:

**“CAPÍTULO XIII-C**  
**DA CONDUÇÃO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS COM CICLOS, BICICLETAS E**  
**SIMILARES**

*Art. 139-E – Os ciclos, bicicletas e similares destinados ao transporte remunerado de passageiros somente poderão circular nas vias com autorização pelo órgão ou entidade executiva de trânsito dos municípios, exigindo-se, para tanto:*

*I – o uso dos equipamentos obrigatórios descritos no inciso VI do artigo 105 deste artigo;*

*II – o uso do capacete de segurança por parte do passageiro, e de capacete de segurança e colete reflexivo por parte do condutor;*

*§1º - Os modelos de ciclos, bicicletas e similares de transporte de passageiros deverão obedecer a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.*

*§2º - A instalação ou incorporação de dispositivos de passageiros deve estar de acordo com a regulamentação conjunta do CONTRAN e do CONACICLO.*

*Art. 139-F – O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de transporte em ciclos, bicicletas e similares no âmbito de suas circunscrições.”*

Art. 62 - O artigo 148 da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 148–(...)*

*(...)*

*§6º - Os exames realizados durante o processo de habilitação deverão conter, no mínimo, uma questão concernente ao trânsito de ciclos, bicicletas e similares em vias públicas; bem como a convivência destes com os demais veículos.*

*Art. 63 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida com os seguintes artigos:*

*“Art. 167-A – Deixar o condutor ou passageiro de ciclos, bicicletas e similares o capacete, conforme previsto no artigo 55-A.*

*Infração – grave;*

*Penalidade – multa;*

*Medida administrativa – retenção do ciclo, bicicleta e similar até que a irregularidade seja sanada.*

*168-A – Transportar passageiros em ciclos, bicicletas e similares sem a observância das normas de segurança estabelecidas neste código.*

*Infração – grave*

*Penalidade – multa;*

*Medida administrativa – retenção do ciclo, bicicleta e similar até que a irregularidade seja sanada.*

*(...)*

*Art. 181 – (...)*

*(...)*

*XXI - ciclos, bicicletas e similares presos ao mobiliário urbano, quando houver bicicletário disponível próximo, ou, na ausência deste, em local onde prejudique o fluxo de pedestres e/ou veículos;*

*Infração – média*

*Penalidade – multa*

*Medida administrativa – remoção do ciclo, bicicleta ou similar.*

*Art. 182 – (...)*

*XI – nas ciclovias ou ciclofaixas;*

*Infração – média*

*Penalidade – multa*

*(...)*

*Art. 184 – (...)*

*III - com ciclos, bicicletas ou similares não observando as normas contidas no art. 58 deste Código;*

*Infração – média*

*Penalidade – multa*

*(...)*

*Art. 201 – (...)*

*Infração – grave*

*Penalidade – multa*

*(...)*

*Art. 206 – (...)*

*(...)*

*III – passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres, ciclovias, ciclofaixas e demais vias para veículos não-motorizados;*

*(...)*

*Art. 215 – (...)*

*(...)*

*c) para ciclos, bicicletas e similares;*

*(...)*

*Art. 244 – (...)*

*(...)*

*§1º - Para ciclos, bicicletas e similares aplica-se o disposto nos incisos I, II, III e VII, além de:*

*a) conduzir passageiros sem capacete;*

*b) conduzir passageiros fora do assento para ele destinado;*

*(...)*

*Art. 254 – (...)*

*(...)*

*VII – permanecer ou andar nas ciclovias e ciclofaixas, exceto para cruzá-las onde for permitido;*

*Art. 255 – Conduzir ciclos, bicicletas e similares em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva.*

*Art. 259 – (...)*

*(...)*

*§4º – As infrações de trânsito cometidas pelos condutores de ciclos, bicicletas e similares terão seus pontos computados, mesmo que o condutor seja habilitado para a condução de veículos automotores;*

*Art. 64 - A Lei 9503/97 passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:*

*“Art. 280-A – Ocorrendo a infração por parte do condutor de ciclo, bicicleta e similares, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:*

*I – tipificação da infração;*

*II – local, data e hora do cometimento da infração;*

*III – dados pessoais completos do infrator, comprovados através da apresentação de documento de identificação;*

*IV – endereço completo do infrator, declarado pelo infrator;*

*§1º - Caso o infrator seja menor de 18 anos de idade, caberá ao agente público responsável por promover a retenção do ciclo, bicicleta e similar até a apresentação de um responsável legal pelo infrator.*

*2º - O responsável legal do infrator menor de 18 anos será o responsável pelo cumprimento da penalidade pecuniária.*

*§3º - Caso o infrator se negue a apresentar documento de identificação, o mesmo deverá ser encaminhado para a delegacia mais próxima pelo agente público, utilizando-se auxílio de força policial quando necessário.*

*§4º - Caso o infrator não esteja de posse de documento de identificação, caberá ao agente público promover a retenção do ciclo, bicicleta e similar até a apresentação do documento.*

*§5º - Em caso de declaração falsa do endereço completo do infrator, o mesmo estará sujeito às medidas legais previstas na legislação vigente.”*

Art. 65 – O Anexo I da Lei 9503/97 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“(…)*

*CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específicas.*

*(…)*

*PASSEIO – parte da calçada da pista ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada a circulação exclusiva de pedestres.*

*(…)*

*VIA CICLÁVEL - via destinada à circulação de ciclos, bicicletas e similares, como a ciclovía, ciclofaixa e via compartilhada.*

*(…)*

*VIA COMPARTILHADA - via pública com trânsito compartilhado de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores, com preferência para os veículos de propulsão humana. ”*

## **Capítulo XIV**

### **Das disposições finais e transitórias**

Art. 66 - O CONACICLO tem o prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias, à partir da data de publicação deste estatuto, para expedir as resoluções necessárias para à melhor execução deste, bem como das alterações efetuadas na Lei 9503/97.

Art. 67 - A receita arrecadada para o FUNACICLO será aplicada, exclusivamente, para a prática de ações afirmativas para incentivo e fomento da mobilidade urbana por ciclos, bicicletas e similares, bem como na educação para o trânsito destes veículos.

Parágrafo Único - O percentual de cinco por cento do valor das tributações do II - Imposto de Importação arrecadado será depositado, mensalmente, na conta do FUNACICLO.

Art. 68 - Os órgãos públicos da União, dos Estados e dos Municípios terão o prazo de 360 (trezentos e sessenta dias), à contar da data da regulamentação pelo CONACICLO, para adaptar-se para o cumprimento dos dispositivos que lhe forem concernentes.

Art. 69 - A isenção fiscal de ciclos, bicicletas e similares que dispõe o Art. 15 deste estatuto, deverá ocorrer no prazo de 90 (noventa) dias à contar da data da regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 70 - As instituições privadas, os estabelecimentos de ensino, os estabelecimentos comerciais e demais pessoas jurídicas terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, à contar da data de regulamentação pelo CONACICLO, para adaptar-se para o cumprimento do disposto nos Arts. 17 a 20 deste estatuto.

Art. 71 - Os poderes públicos e as empresas concessionárias responsáveis pelo transporte público terão o prazo de 90 (noventa) dias, à contar da data de regulamentação pelo CONACICLO, para cumprirem o disposto nos Arts. 21 e 22 deste estatuto.

Art. 72 - As instituições de ensino deverão inserir o conteúdo pedagógico a que se refere o Art. 23 deste estatuto, no ano letivo subsequente a sua formulação e regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 73 - As empresas concessionárias de transporte público deverão inserir o conteúdo pedagógico a que se refere o Art. 24 deste estatuto, no prazo de 90 (noventa) dias após a sua formulação e regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 74 - Os fabricantes, importadores, distribuidores e revendedores de ciclos, bicicletas e similares terão o prazo de 90 (noventa dias) para cumprir o disposto no Art. 25 deste estatuto, a contar da data de regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 75 - O Poder Público Municipal deverá cumprir o disposto nos Arts. 29 a 33 deste estatuto em até 60 (sessenta) dias, à contar da data de publicação deste estatuto.

Parágrafo Único - O disposto no §3º do Art. 32 e no Parágrafo Único do Art. 33 deverão ser cumpridos em até 180 (cento e oitenta) dias, à contar da data de regulamentação conjunta pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.

Art. 76 - O Poder Público Municipal deverá cumprir o disposto no Art. 34 deste estatuto em até 20 (vinte) anos, obedecendo os seguintes critérios:

I - 1% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 4 (quatro) anos;

II - 2% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 8 (oito) anos;

III - 3% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 12 (doze) anos;

IV - 4% das vias públicas da municipalidade deverão ser dispostas em até 16 (dezesesseis) anos.

§1º - Os prazos a que se refere este artigo são contados à partir da data de regulamentação conjunta destes critérios pelo CONTRAN e pelo CONACICLO.

§2º - O Poder Público Municipal das municipalidades que alcançarem os 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes durante a vigência deste estatuto terão o prazo disposto neste artigo contados à partir da data de publicação da estatística oficial.

§3º - Servirão como referência para o disposto no Art. 34 deste estatuto os dados estatísticos oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística - IBGE.

Art. 77 - Os poderes executivos dos municípios, estados e do Distrito Federal deverão cumprir o disposto no Art. 36 deste estatuto em até 360 (trezentos e sessenta dias), a contar à partir da regulamentação das normas pelo CONACICLO;

Art. 78 - O poder público municipal deverá cumprir o disposto no Art. 39 deste estatuto obedecendo as normas, prazos e critérios estabelecidos pela regulamentação do CONACICLO.

Art. 79 - As pessoas físicas e naturais que exercem a atividade de locação de ciclos, bicicletas e similares, conforme disposto no Art. 40 deste estatuto, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para adaptar-se, a contar da data de regulamentação pelo CONACICLO.

Art. 80 - O Anexo I deste estatuto tem aplicação para definir as nomenclaturas, conceitos e definições dos termos utilizados na redação deste.

Art. 81 - Este estatuto entra em vigor em 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

## **ANEXO I**

### **Das Nomenclaturas, dos Conceitos e Definições.**

BICICLETA - veículo de duas rodas com propulsão humana.

BICICLETA COMPARTILHADA - é bicicleta para uso coletivo de usuários.

BICICLETA DE ALUGUEL - é a bicicleta utilizada para locação por pessoas jurídicas ou naturais em utilizações de lazer ou de mobilidade urbana.

BICICLETÁRIO - estrutura física específica para o estacionamento de bicicletas, dotado de mais de uma vaga bicicletária.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas com propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinadas ao fluxo exclusivo de ciclos, bicicletas e similares, delimitada por sinalização específicas

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CICLOVIA BIDIRECIONAL - é a ciclovia que possui dois sentidos de fluxo de direção.

CICLOVIA UNIDIRECIONAL - é a ciclovia que possui apenas um sentido de fluxo de direção.

ESTRUTURA BICICLETÁRIA - estrutura dotada de bicicletário e de vestiários com chuveiros para a higiene de ciclistas.

INTERMODALIDADE - é a ligação entre dois ou mais meios de transporte.

PONTO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS - é pontos localizado no espaço urbano onde pode ser realizado o compartilhamento de bicicletas.

SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS - é o sistema que gere a utilização de bicicletas compartilhadas.

VAGA BICICLETÁRIA - é uma das vagas dispostas em um bicicletário.

VIA CICLÁVEL - via destinada à circulação de ciclos, bicicletas e similares, como a ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada.

VIA COMPARTILHADA - via pública com trânsito compartilhado de ciclos, bicicletas e similares e veículos automotores, com preferência para os veículos de propulsão humana.

## **JUSTIFICATIVA**

No último século, as médias e grandes cidades do mundo viram suas populações crescerem de forma exponencial. O crescimento das indústrias durante o século XX e de seus consequentes serviços mudou o panorama da ocupação humana no mundo. As pessoas, que antes viviam de formas mais dispersas pelas áreas rurais, começaram a se concentrar nas zonas urbanas. Esta

movimentação demográfica para as áreas urbanas trouxe para esse ambiente um adensamento populacional que, desde sempre e de forma gradual, vem mostrando as suas consequências. As cidades, que antes abrigavam a minoria das populações, não foram projetadas para o acolhimento de uma demanda populacional deste porte. Logo os primeiros sinais de saturação ficaram evidentes, e problemas urbanos começaram a aparecer.

Ainda na primeira metade do século XX, algumas cidades promoveram alterações severas em suas paisagens para possibilitar o deslocamento de pessoas dentro do ambiente urbano. Diversas vias foram abertas e outras tantas alargadas para darem conta da crescente necessidade das pessoas circularem. Porém, em função do imenso crescimento da indústria automobilística durante este século, as alterações foram feitas de modo que o automóvel fosse contemplado como meio prioritário de deslocamento.

A modernização da indústria automotiva na segunda metade do século XX possibilitou dois fenômenos: o maior acesso a veículos de passeio por parte da população e a alteração tecnológica que aumentou a velocidade de deslocamentos destes automóveis. Em pouco tempo, o cenário urbano mudou. A circulação de pedestres foi restringida em calçadas cada vez mais estreitas, e as vias cada vez mais alargadas passa possibilitar o trânsito de um número de automóveis que só fazia crescer. As bicicletas, ameaçadas pela desproporção de tamanho dos veículos automotores em relação a si, começaram a ficar espremidas em bordos de pista e até por cima das calçadas, colocando transeuntes em risco.

Em pouco tempo, as vias que foram abertas precisaram ser alargadas. E as que já tinham sido alargadas precisaram aumentar sua capacidade de vazão ainda mais. O ambiente urbano passou a conviver com pontes, túneis e viadutos em sua paisagem. Porém, mesmo com toda essa alteração, as modificações viárias foram se mostrando insuficientes ao longo do tempo. As vias, mesmo em constante crescimento, não conseguiam atender a demanda do vultuoso número de automóveis que foram dominando os grandes centros. E a consequência disso ficou clara para todos: grandes engarrafamentos de automóveis, atropelamentos de pedestres, acidentes automobilísticos cada vez mais graves e letais, emissão de gases poluentes na atmosfera pela queima de combustíveis fósseis, a perda do espaço público para a ocupação e permanência das pessoas em detrimento aos seus automóveis.

A partir do final da década de 70 do século passado, as autoridades públicas mundiais se defrontaram com esta situação caótica no ambiente urbano. Chegou-se à conclusão de que a abertura e o alargamento de novas vias terrestres não melhorariam a circulação de pessoas no ambiente urbano. Na Europa, a circulação dos veículos nos grandes centros demográficos começou a sofrer determinadas restrições. Os ambientes públicos, antes dominados quase que exclusivamente por automóveis em circulação ou estacionados, começaram a ser devolvidos para a ocupação humana.

O transporte público, principalmente aqueles que trafegam sobre trilhos, começaram a receber pesados investimentos estatais e a se expandirem pelas cidades. As bicicletas, antes relegadas a um segundo plano no transporte de pessoas, começou a ser tratada como parte indispensável na mobilidade urbana. O aspecto humano retorna para o ambiente urbano como solução de



seus problemas de circulação. A prioridade da cidade volta a ser a circulação de pessoas, e não mais o tráfego de automóveis. A população, enfim, retorna a ocupar os espaços públicos.

No Brasil, infelizmente, esta transformação não aconteceu. Com raras exceções de iniciativas isoladas de algumas administrações municipais, o cenário da ocupação dos espaços urbanos ainda prioriza, quase que exclusivamente, a circulação de veículos automotores. A imensa maioria das médias e grandes cidades brasileiras tiveram seu crescimento demográfico de forma desordenada, sem qualquer tipo de planejamento. As poucas cidades que foram projetadas seguiram o exemplo daquelas que não foram: deram prioridade em seu planejamento ao fluxo automobilístico, em total detrimento da circulação de pessoas. O transporte coletivo de passageiros é precário em sua grande maioria, e prioritariamente rodoviário. São raras e isoladas as iniciativas de intermodalidade de sistemas de transporte, e ainda mais raras aquelas que contemplam o uso da bicicleta como tal.

A integração da bicicleta e de seus similares como meio de transporte no Brasil, como já é realidade em boa parte do mundo, precisa ser uma prioridade para a solução dos problemas de mobilidade urbana vividos em nosso país. A bicicleta é um bem de baixo custo de aquisição, algo que a transforma num veículo acessível para as mais distintas camadas da população. Além de ter baixo impacto em sua produção, a bicicleta é o meio de transporte mais limpo que existe. Não gasta energia elétrica nem não promove queima de combustíveis em sua propulsão. Possui dimensões que a fazem pouco espaço, auxiliando em uma melhor fluidez no trânsito e não ocupando grandes espaços públicos para sua guarda e estacionamento. A substituição, mesmo que parcial ou eventual, do automóvel pela bicicleta, é um instrumento importante e necessário para o reordenamento dos espaços das cidades, em especial aquelas que se encontram saturadas.

Desta forma, este projeto traz mecanismos fundamentais para que a bicicleta e seus similares sejam efetivamente inseridas na mobilidade urbana do país, como já faz parte em boa parte do mundo. Traz elementos de incentivo, de conscientização, de regulamentação, de fornecimento de infraestrutura e de dispositivos que visam dar maior segurança e efetividade ao uso da bicicleta como meio de transportes.

Neste sentido, contamos com o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação deste dispositivo.

Sala das Sessões, em            de            de 2015.

**Deputado Glauber Braga**  
**PSB/RJ**