



Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº DE 2016.
(Do Sr. Afonso Motta)

Institui o Programa Ciclismo Sustentável.

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I
Das disposições preliminares

Art. 1º Esta lei institui o Programa Ciclismo Sustentável, destinado a estabelecer normas para a prática do ciclismo, como meio de transporte sustentável no território nacional, atinentes à regulação, fomento, incentivo e concessão de infraestrutura.

Art. 2º O Programa a ser instituído por esta lei deve atender às normas da Constituição Federal, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito), e aos instrumentos de política de desenvolvimento urbano previstos nas Leis nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Art. 3º O Programa Ciclismo Sustentável deverá ser parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e obrigatório para municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes.

Art. 4º Fica designado o dia 5 de junho como o Dia Nacional do Ciclismo Sustentável, em homenagem ao Dia Mundial do Meio Ambiente.

Capítulo II Do Programa Ciclismo Sustentável

Art. 5º O Programa Ciclismo Sustentável tem por objetivo:

I - incentivar o uso de bicicleta como modal de transporte sustentável;

II – proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e à redução do consumo de combustíveis e da poluição do ar e sonora;

III – melhorar a qualidade de vida da população por meio do combate ao sedentarismo e da promoção da prática de hábitos saudáveis;

IV – garantir a segurança do ciclista nos seus deslocamentos;

V - criar cultura favorável ao deslocamento cicloviário, como modal de transporte saudável, não poluente, eficiente, eficaz e de baixo custo;

VI – desenvolver ações para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária por meio de obras de infraestrutura.

Art. 6º O Programa Ciclismo Sustentável será coordenado por Comissão a ser criada no âmbito no Ministério das Cidades, integrada por:

I – um representante do Ministério das Cidades;

II – um representante do Ministério do Meio Ambiente;

III – um representante do Ministério dos Transportes;

IV – um representante do Ministério da Justiça;

V – um representante do Ministério do Esporte;

VI – um representante do Ministério da Saúde;

VI - dois representantes de entidades não-governamentais de âmbito nacional de reconhecida atuação na promoção, incentivo e conscientização do uso de bicicletas como modal de transporte sustentável.

Art. 7º À Comissão a que se refere o art. 6º compete:

I – elaborar normas gerais de circulação de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

II – zelar pela aplicação das normas gerais de circulação de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

III – elaborar e avaliar políticas públicas de incentivo ao uso de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional;

IV – regulamentar a obrigatoriedade de disponibilização de bicicletários para órgãos públicos, instituições privadas, estabelecimentos comerciais abertos ao público e instituições de ensino;

V – regulamentar a obrigatoriedade do transporte gratuito de bicicletas nos meios de transporte coletivo;

VI – regulamentar o conteúdo de ensino, orientações, informações e treinamentos sobre o uso de bicicletas como modal de transporte sustentável no território nacional, bem como seu compartilhamento com os pedestres e demais veículos nas vias públicas;

VII – definir e regulamentar normas para a sinalização e o trânsito seguro de bicicletas;

VIII – regulamentar a criação do Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Bicicletas.

Capítulo III

Dos Incentivos à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 8º O Poder Público, em suas três esferas, e as instituições privadas devem incentivar a prática do ciclismo sustentável.

Seção I

Dos Incentivos do Poder Público à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 9º A União, os Estados e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, respeitadas suas respectivas competências, devem incentivar a prática do ciclismo sustentável, por meio da concessão de benefícios a pessoas físicas, profissionais do ciclismo e instituições privadas, bem como da promoção de campanhas educativas, da destinação de recursos e da disponibilização de infraestrutura e segurança para facilitar e garantir a prática do ciclismo sustentável.

Subseção I

Da Concessão de Benefícios ao Ciclismo Sustentável

Art. 10 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal, a ser deduzido do II - Imposto de Importação, na importação de roupas e acessórios de uso pessoal e de segurança para ciclistas; de bicicletas e seus acessórios; de itens de segurança obrigatórios para ciclistas; de peças e equipamentos, inclusive para conserto e manutenção de bicicletas; bem como na importação de bicicletários e demais estruturas específicas para a guarda e estacionamento de bicicletas e seu transporte em veículos automotores de fabricação estrangeira.

Art. 11 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal, a ser deduzido do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados, na fabricação nacional de roupas e acessórios de uso pessoal e de segurança para ciclistas, bicicletas, seus acessórios, peças e equipamentos, inclusive para conserto e manutenção, itens e equipamentos de segurança obrigatórios, bem como de bicicletários e demais estruturas específicas para a guarda e estacionamento de bicicletas e seu transporte em veículos automotores de fabricação nacional.

Art. 12 Lei de iniciativa do Poder Executivo concederá incentivo fiscal às pessoas jurídicas que adotarem medidas de incentivo à prática do ciclismo sustentável, a ser deduzido do IRPJ - Imposto de Renda Pessoa Jurídica.

Subseção II

Da Destinação de Recursos ao Ciclismo Sustentável

Art. 13 Recursos do Orçamento Geral da União e dos orçamentos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes serão destinados ao ciclismo sustentável, respeitadas as respectivas competências dos entes federativos.

Art. 14 A União destinará os seguintes recursos para a prática do ciclismo sustentável:

I – recursos do Programa de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, através da ação Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação não Motorizados, constante do Orçamento Geral da União;

II – recursos do Programa de Infraestrutura para Mobilidade Urbana – Pró-Mob, do Ministério das Cidades, por meio de modalidades que apoiam a circulação não-motorizada, para financiamento com recursos do FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador;

III – recursos do Pró-Transporte para financiamento de infraestrutura para o transporte coletivo urbano com recursos do FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

III – doações e patrocínios recebidos de organismos, entidades ou pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras.

Subseção III

Da Educação para a Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 15 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes promoverão ações de ensino, treinamento, orientação e divulgação de informações, realização de palestras, cursos, campanhas educativas e outros eventos para incentivar a prática do ciclismo sustentável como política de mobilidade urbana participativa no território nacional.

Art. 16 Compete à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes promover a realização de cursos, a divulgação de informações e a realização de campanhas educativas sobre os direitos e deveres dos ciclistas, bem como para a conscientização da importância da segurança dos ciclistas no trânsito, valorizando o convívio harmônico e respeitoso entre os pedestres e os condutores dos diversos tipos de veículos, de forma a garantir a mobilidade plural.

Parágrafo único. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via deve implantar a sinalização das ciclovias e ciclofaixas, em área urbana e rural, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

Subseção IV

Da Infraestrutura para a Prática do Ciclismo

Art. 17 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas competências, devem elaborar plano de mobilidade urbana e rural que contemple a construção e manutenção de ciclovias e ciclofaixas e as interligações com Estados limítrofes e entre as zonas urbana e rural.

Art. 18 As concessionárias de transporte público deverão assegurar o transporte de bicicletas nos bagageiros.

Art. 19 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes deverão disponibilizar estrutura bicicletária em logradouros e estacionamentos públicos de sua competência, por meio da contratação de parceria público-privada, permitindo à pessoa jurídica de direito privado contratada o uso de logomarca que identifique o apoio dela ao ciclismo sustentável.

§ 1º A pessoa jurídica de direito privado contratada deverá instalar câmera de vigilância para o bicicletário.

§ 2º A pessoa jurídica de direito privado contratada deverá disponibilizar sistema tecnológico que permita ao usuário do bicicletário o registro do uso da bicicleta com a correspondente quilometragem percorrida, a fim de garantir-lhe os benefícios do ciclismo sustentável.

§ 3º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas competências, deverão disponibilizar mapas eletrônicos e manuais dos bicicletários, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Subseção V

Da Promoção do Ciclismo Sustentável Seguro

Art. 20 A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes, no âmbito de suas respectivas competências, deverão garantir a segurança dos ciclistas em ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, em áreas urbanas e rurais, por meio da fiscalização dessas vias, visando à promoção do direito à vida, à locomoção e ao patrimônio.

Art. 21 À União compete criar o Cadastro Nacional de Roubo e Furto de Bicicletas.

Art. 22 Lei específica deverá prever o trânsito nas ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas.

Seção II

Dos Incentivos das Instituições Privadas à Prática do Ciclismo Sustentável

Art. 23 As pessoas jurídicas de direito privado disponibilizarão bicicletários para os respectivos empregados praticarem o ciclismo sustentável, com a inclusão de sistema tecnológico que permita ao usuário do bicicletário o registro do uso da bicicleta com a correspondente quilometragem percorrida, a fim de garantir-lhe os benefícios do ciclismo sustentável.

Art. 24 As pessoas jurídicas de direito privado deverão disponibilizar chuveiros e vestiários nos respectivos recintos para uso dos empregados que praticarem o ciclismo sustentável.

Art. 25 Os empregados das instituições de direito privado serão premiados com sistema de crédito financeiro ou dispensa de jornada de trabalho como incentivo à prática do ciclismo sustentável.

Art. 26 As pessoas jurídicas de direito público e privado poderão promover ou patrocinar a realização de eventos de incentivo à prática do ciclismo sustentável, assim como incentivar os trabalhadores a ela vinculadas a deles participar.

Capítulo V

Das Definições

Art. 27 Para os efeitos desta lei, define-se como:

I - bicicletário: estrutura física específica para o estacionamento de bicicletas, construídos em locais abertos ao público, em instituições privadas ou em estacionamentos públicos ou privados;

II – ciclovía: pista própria e exclusiva para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego de veículos automotores;

III – ciclofaixa: faixa da estrutura viária destinada exclusivamente ao trânsito de bicicletas, delimitada por sinalização específica;

IV – ciclorrota: percurso, sinalizado ou não, que representa a rota mais recomendada conforme o destino pretendido pelo ciclista;

VI – estrutura bicicletária: estrutura dotada de bicicletário e vestiários com chuveiros para a higienização do ciclista;

VI – via compartilhada: via pública para o trânsito compartilhado de veículos automotores, de propulsão a motor e de bicicletas.

Capítulo V

Das Disposições Finais

Art. 28 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

“Art. 255-B. Conduzir bicicleta sem usar capacete de segurança e óculos de proteção durante o dia ou à noite.

Infração: média;

Penalidade: multa.

.....”

Art. 29 Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta dias) após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Com o crescimento da população e o consequente aumento no fluxo de veículos automotores, faz-se necessário adotar medidas de melhoria do tráfego e de redução do uso de combustíveis, fonte de energia não-renovável, e da poluição sonora e do ar.

Além de contribuir para a melhoria das condições urbanas da população, o uso de bicicletas combate o sedentarismo e promove a prática de hábitos saudáveis. Some-se a isso o fato de que a bicicleta é um meio de transporte eficiente, eficaz, de baixo custo e muitas vezes mais rápido que os veículos automotores, em razão da facilidade de percurso.

O uso de bicicleta como meio de transporte já é uma realidade em boa parte do mundo, sobretudo nos países europeus e na Austrália. No Brasil, o seu uso vem crescendo em ritmo lento, por meio da adoção de políticas públicas locais de incentivo à prática do ciclismo.

Contudo, para que o ciclismo sustentável seja implementado no País, é necessário que o Poder Público, em suas três esferas, adote medidas concernentes à regulação, infraestrutura ciclovária, fomento e incentivo à sua prática, com o apoio de instituições privadas e organizações não-governamentais cicloativistas.

Há diversas manifestações de cicloativistas no sentido de melhorar a infraestrutura ciclovária e garantir maior segurança aos ciclistas, que, com frequência, são vítimas de assaltos, homicídios e atos violentos, além de serem desrespeitados por condutores de veículos automotores, por falta de conhecimento da lei, bem como de sinalização adequada e de fiscalização das

normas de trânsito, tanto em vias compartilhadas como em ciclovias e ciclofaixas.

Nesse contexto, proponho a instituição do Programa Ciclismo Sustentável, como parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com o objetivo, dentre outros, de incentivar o uso de bicicleta, como meio de transporte sustentável, de forma segura a ciclistas, pedestres e condutores de veículos automotores e de propulsão a motor, promovendo também melhoria na qualidade de vida da população.

O projeto apresenta importantes medidas para o incentivo, a conscientização e a prática do ciclismo sustentável, de forma a integrar a bicicleta na mobilidade urbana do País, de forma segura, seguindo os exemplos de boa parte dos outros países.

Para que projeto desta monta possa ser implementado, é imprescindível a realização de parceria do governo federal com os governos locais na destinação de recursos.

Com relação aos recursos a serem destinados pela União, foram incluídos neste projeto aqueles geridos pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, do Ministério das Cidades, com o fim de apoiar projetos e obras de desenvolvimento cicloviário, quais sejam: Programa de Mobilidade Urbana, Programa de Infraestrutura para Mobilidade Urbana e o Pró-Transporte.

Por tudo isso, peço apoio aos nobres pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, de de 2016.

Deputado **Afonso Motta**
PDT/RS