



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.718, DE 2016

(Do Sr. Afonso Motta)

Institui o Programa Ciclismo Sustentável.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1155/2015.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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 ciclovitário, como modal de transporte saudável, não poluente, eficiente, eficaz e de baixo custo;

VI – desenvolver ações para a melhoria do sistema de mobilidade ciclovitária 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 – ciclovia: 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 higiene 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 cicloviária, 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 cicloviária 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, em 15 de março de 2016.

Deputado **Afonso Motta**
PDT/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

.....

.....

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 I DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social;

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.836, de 2/7/2013\)](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.116, de 20/4/2015\)](#)

.....

.....

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT),

aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
