



## PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

(Apenso: PL Nº 3.556, de 2015)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

**Autor:** Senador Randolfe Rodrigues

**Relator:** Deputado João Paulo Papa

### I - RELATÓRIO

Originário do Senado Federal, chega a esta Casa para revisão o PLS nº 262, de 2013, aqui denominado PL nº 2.764, de 2015, o qual, para valorizar o transporte cicloviário na política de mobilidade urbana, acrescenta as seguintes alterações na Lei nº 12.587, de 2012, ou Lei de Mobilidade Urbana:

- inciso VIII ao § 3º do art. 3º, para considerar como infraestrutura de mobilidade urbana “as bicicletas públicas de uso compartilhado”;
- inciso XIV ao art. 4º, que introduz o conceito de sistema cicloviário como a “infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado”;
- inciso V ao art. 18, que estabelece como atribuição dos Municípios “disponibilizar à população bicicletas públicas de uso compartilhado”;



## Câmara dos Deputados

### Comissão de Viação e Transportes

- inciso VIII ao art. 22, que determina como atribuição mínima dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos de planejar e gerir o sistema de mobilidade urbana, “implantar sistema cicloviário”;
- inciso X ao art. 23, que considera como instrumento de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, passível de uso pelos entes federados, “disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico”; e
- inciso XII ao art. 24, para exigir que o Plano de Mobilidade Urbana contemple “o sistema cicloviário”.

A cláusula de vigência prevê que a entrada em vigor da nova norma será coincidente com a sua publicação.

Nesta Casa Revisora, foi anexado à proposta principal o PL nº 3.556, de 2015, do Deputado Carlos Henrique Gaguim, que reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular individual e obriga a previsão de um percentual de ciclovias ou ciclofaixas em projetos ou construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores. O PL, que não se reporta à Lei de Mobilidade Urbana, prevê que esse percentual seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a dez por cento. Ademais, o PL determina que todos os municípios obrigados a elaborar o plano de transporte integrado, na forma do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, incluam nele a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, até abranger toda a extensão da malha urbana destinada à circulação de veículos automotores. A medida propõe o prazo de cento e oitenta dias para a adequação de projetos em fase de elaboração e obras em execução às suas exigências. Sem prejuízos da aplicação de outras sanções cabíveis, o PL considera incorrer em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, o Prefeito ou outro agente público que:



## Câmara dos Deputados

### Comissão de Viação e Transportes

- aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas sem o percentual previsto para ciclovias ou ciclofaixas;
- liberar recursos para o pagamento parcial ou total de obra viária executada em desobediência às suas determinações; e
- aceitar a entrega de obra viária em desacordo parcial ou total com a norma legal.

Por fim, a cláusula de vigência estipula o prazo de sessenta dias para a entrada em vigor da lei que venha a se originar do PL.

Com tramitação em rito de prioridade, as propostas foram distribuídas ao exame das Comissões de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a qual compete emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade ou juridicidade dos projetos e examinar-lhes o mérito. Por tratar de matéria penal, as propostas serão apreciadas em Plenário.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O mérito da proposição em análise, de autoria do senador Randolfe Rodrigues, reside na sua capacidade de oferecer ao transporte cicloviário importância e visibilidade na Lei de Mobilidade Urbana, condição fundamental para o avanço das políticas públicas de uso da bicicleta nas cidades brasileiras.

Conforme observou o senador Luiz Henrique, relator do projeto na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal, vários



## Câmara dos Deputados

### Comissão de Viação e Transportes

países têm adotado políticas exitosas de estímulo ao uso de bicicletas. “Na Europa, os países nórdicos, a Alemanha e a Holanda, entre outros, já colhem há muitos anos os benefícios do sistema”, lembrou o senador.

No Brasil, não faltam exemplos de como o transporte cicloviário vem assumindo postos cada vez mais relevantes na vida das pessoas e das cidades. Também não faltam indicativos de que a legislação pode ser aperfeiçoada em favor desta demanda social, como propõe o autor do PL em tela.

Uma recente pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta (2015) traçou o perfil do ciclista brasileiro. A sondagem esclareceu os motivos do uso da bicicleta - 88,1% dos ciclistas utilizam o veículo para ir ao trabalho; 30,5%, para ir à escola/faculdade; 59,2% utilizam a bicicleta para fazer compras; e 76%, para atividades de lazer.

Dentre os problemas encontrados no dia a dia pelos usuários de bicicleta, a pesquisa mostrou que 34,6% apontaram a educação no trânsito como principal problema; para 26,6%, a falta de infraestrutura cicloviária é o grande dilema para quem usa bicicleta; e 22,7% indicaram a questão da segurança no trânsito.

Quando instados a apontar qual seria a motivação para pedalar mais, 50% disseram que seria a infraestrutura cicloviária; 21,5%, a segurança no trânsito; 11,8%, a segurança pública; e 5,9% a existência de estacionamento para bicicletas.

O projeto de lei, portanto, acerta quando insere na Política Nacional de Mobilidade Urbana as diretrizes relativas à infraestrutura cicloviária. Há casos, por todo o Brasil, de cidades que já avançaram nessa questão e estão a comprovar que, quanto melhor a infraestrutura, mais uso se faz da bicicleta.

Nas cidades da Baixada Santista, no Estado de São Paulo, a bicicleta se tornou indissociável da cultura caiçara e um meio de transporte



## Câmara dos Deputados

### Comissão de Viação e Transportes

efetivo – grande parte das viagens de bicicletas são realizadas para ir e voltar do trabalho e/ou da escola. Segundo a Pesquisa Origem-Destino Domiciliar (EMTU-SP/2012), a Região Metropolitana da Baixada Santista conta com 573.728 unidades de bicicletas, representando um número de 330 bicicletas para mil habitantes. Esta região possui 1,7 milhão de habitantes e 220 quilômetros de ciclovias, devendo atingir mais de 500 quilômetros até 2020, conforme o Plano Ciclovitário Metropolitano.

Em Santos, cidade sede da Região Metropolitana da Baixada Santista, as ciclovias ligam os bairros às vias principais; há um eficiente sistema de bicicletas públicas; bicicletários e paraciclos são oferecidos aos usuários de bicicletas. Por apresentar este bem sucedido modelo de inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbana, a cidade sediou uma audiência pública para discutir o projeto de lei em apreço, no dia 6 de junho de 2016.

Participaram da discussão sobre este PL representantes das seguintes instituições: Associação Brasileira de Ciclistas; Associação Nacional de Transportes Públicos; Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista; Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana; Subsecretaria de Estado dos Assuntos Metropolitanos do governo do Estado de São Paulo.

Uma síntese das contribuições oferecidas ao relator abrange os seguintes pontos:

- a) o fomento ao sistema de bicicletas públicas de uso compartilhado;
- b) inserção do transporte ciclovitário no Plano Diretor dos municípios, observadas as questões de segurança;
- c) mecanismos mais efetivos para o cumprimento das determinações legais quanto ao transporte ciclovitário;
- d) trabalho conjunto dos municípios integrantes de regiões metropolitanas;



## Câmara dos Deputados

### Comissão de Viação e Transportes

e) protagonismo do ente municipal em relação ao transporte cicloviário;

f) realização de campanhas educativas visando o esclarecimento das normas.

Com o intuito de melhor atender à demanda daqueles que já utilizam a bicicleta como meio transporte - bem representadas na pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta -, e também mediante as boas experiências verificadas na Baixada Santista, região marcada pelo uso da bicicleta, sugerimos algumas adequações no texto do projeto de lei em análise.

Inicialmente, sugerimos a alteração do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, que determina as condições da obrigatoriedade do Plano Diretor para as cidades brasileiras. A proposta é incluir a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, no contexto do plano de transporte integrado compatível com o plano diretor. A alteração do Estatuto da Cidade se dá na direção do que foi proposto pelo deputado Carlos Henrique Gaguim, no PL apenso. Outros aspectos deste PL foram rejeitados porque lançam para a municipalidade desafios e penalidades que julgamos distantes da realidade.

Na lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sugerimos a criação de capítulo próprio referente às diretrizes para a regulação do transporte cicloviário. Acreditamos que, desta forma, o transporte cicloviário alcançará a necessária visibilidade e posição para alavancar as políticas públicas direcionadas ao uso da bicicleta e também passará a permear todo o conteúdo da norma, tornando desnecessárias alterações visando inserir a questão a cada capítulo da norma.

Concordamos plenamente com a preocupação central do proponente com a infraestrutura destinada ao transporte cicloviário – ciclofaixas; locais adequados para o estacionamento das bicicletas e implantação de sistemas de bicicletas públicas de uso compartilhado.



**Câmara dos Deputados**  
Comissão de Viação e Transportes

Entretanto, sugerimos alterações para melhor adequar a proposta ao corpo da lei.

Acreditamos, informados pelas experiências em curso no país, que o avanço institucional, legal e físico do transporte cicloviário nas cidades depende de um marco legal com diretrizes gerais claras e que os projetos em análise oferecem a oportunidade de aperfeiçoarmos o marco legal vigente.

Pelo exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 2.764, de 2015**, principal, e de seu apenso, o **Projeto de Lei nº 3.556, de 2015**, na forma do **Substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2016.

Deputado JOÃO PAULO PAPA  
Relator



**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015**  
**(Apenso o PL nº 3.556, de 2015)**

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a valorização do transporte cicloviário.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre o incentivo ao uso da bicicleta no transporte urbano e a implantação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 2º O § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41. 41.

.....

*§ 2º No caso das cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, com previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas.”(NR)*

Art. 3º Os incisos I e II do § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º .....

§ 3º .....

*I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias, ciclovias e ciclofaixas;*





Câmara dos Deputados  
Comissão de Viação e Transportes

*II – estacionamentos, incluindo bicicletários e paraciclos;*

.....”(NR)

Art. 4º O inciso VIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

*VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, incluindo bicicletas públicas de uso compartilhado, para a realização de viagens individualizadas;*

.....  
(NR)”

Art. 5º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo I-A:

“ **CAPÍTULO I-A**

**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO**

*Art. 7º-A O transporte cicloviário é uma modalidade de transporte regular individual, para a qual fica obrigada a previsão de uma rede de ciclovias ou ciclofaixas em projetos e obras de construção, ampliação ou adequação do sistema viário urbano, assim como a implementação da infraestrutura de apoio correspondente, na forma de bicicletários, paraciclos e sinalização.*

*Parágrafo único. Excetuam-se da obrigação prevista no caput, desde que atestadas por estudo técnico:*

*I – áreas de cidades com relevo acidentado, impróprias ao uso de bicicleta;*

*II – vias e obras de arte, cuja localização, característica histórica, função na hierarquia viária e dimensões impeçam obras para seu compartilhamento com os demais veículos.”*



**Câmara dos Deputados**  
Comissão de Viação e Transportes

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2016.

Deputado JOÃO PAULO PAPA  
Relator