



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.764-B, DE 2015 **(Do Senado Federal)**

PLS nº 262/2013

Ofício nº 1.103/2015 - SF

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; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 3556/15, apensado, com substitutivo (relator: DEP. JOÃO PAULO PAPA) e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e dos de nºs 3556/15 e 5367/20, apensados, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. GUSTAVO FRUET).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 3556/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV - Nova apensação: 5367/20

V - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

§ 3º.....

VIII – bicicletas públicas de uso compartilhado.” (NR)

“Art. 4º.....

XIV – sistema ciclovitário: infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado.” (NR)

“Art. 18.

V – disponibilizar à população bicicletas públicas de uso compartilhado.” (NR)

“Art. 22.

VIII – implantar sistema ciclovitário.” (NR)

“Art. 23.

X – disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico.” (NR)

“Art. 24.

XII – o sistema ciclovitário.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 25 de agosto de 2015.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

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 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.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

Art. 12-B. [\(Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;
- VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

PROJETO DE LEI N.º 3.556, DE 2015

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2764/2015.

EM VIRTUDE DESSA APENSAÇÃO A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA SE MANIFESTARÁ QUANTO AO MÉRITO E A APRECIÇÃO SERÁ DE PLENÁRIO.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

§ 1º O percentual de que trata o *caput* será definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a 10 (dez) por cento.

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

§ 3º Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

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

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

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

Os crescentes problemas de mobilidade urbana em nossas cidades têm levado à adoção de novas diretrizes para orientar as políticas públicas relacionadas ao setor, entre as quais se destaca a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Lei nº 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana, art. 6º, inciso II). Apesar dos avanços no plano da legislação, ainda não se vê a concretização desses novos paradigmas no cotidiano urbano.

Para contribuir com essa questão, estamos oferecendo à apreciação da Casa este projeto de lei que busca criar condições para tornar efetiva a priorização mencionada, mediante o reconhecimento do uso da bicicleta como modalidade de transporte regular e a exigência de a previsão de um percentual de ciclovias quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos. A proposta em questão baseia-se no Projeto de Lei 4.800, de 2012, do ex-Deputado Audifax, que foi arquivada devido ao final da legislatura (art. 105 do Regimento Interno).

A bicicleta é um meio de transporte comum em inúmeras cidades do mundo, sejam elas mais ou menos desenvolvidas, mas seu uso, no Brasil, ainda é pouco desenvolvido, prevalecendo a visão segundo a qual a bicicleta é um veículo de lazer ou, no máximo, uma alternativa adotada por pessoas que não dispõem de outros meios para os seus deslocamentos. Estimular sua adoção trará efeitos extremamente positivos sobre o meio ambiente, por reduzir as emissões de gases que contribuem com o efeito estufa, e sobre a saúde pública, por representar uma forma de combate ao sedentarismo e seus males.

Embora já comecem a surgir movimentos de valorização do uso da bicicleta como meio de transporte regular, a regra, na maioria de nossas cidades, é uma malha de vias urbanas destinadas apenas à circulação de veículos automotores, onde os ciclistas não encontram boas condições de segurança. Esta proposta pretende facilitar a convivência entre veículos automotores e bicicletas, reservando espaço adequado para os ciclistas na malha urbana.

Conforme já mencionado, foi usado como base o texto do PL 4.800/2012. Antes de ser arquivada, essa proposta chegou a receber parecer pela aprovação na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), com uma emenda modificativa dos parágrafos do art. 2º, com o objetivo de respeitar as competências municipais em matéria de desenvolvimento urbano.

Tomando por exemplo o próprio Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que remete à lei municipal o detalhamento dos principais instrumentos urbanísticos que disciplina, a relatora naquele Órgão Técnico sugeriu que o percentual de ciclovias a ser implantado seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais. Para evitar que a regra seja burlada, foi indicado um percentual mínimo a ser respeitado em todos os casos.

Entendemos que a alteração aperfeiçoou a proposta original, pelo que decidimos, nesta iniciativa, adotar essa versão da CDU. A proposta prevê, ainda, penalidades a serem aplicadas em caso de descumprimento da regra imposta, o que tem por objetivo garantir a eficácia da norma estabelecida.

Convictos da grande importância da matéria, contamos com o apoio de todos para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de novembro de 2015.

Deputado **CARLOS HENRIQUE GAGUIM**

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 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III
DO PLANO DIRETOR

.....

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

- I - com mais de vinte mil habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;
- IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
- VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012](#))

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

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

§ 3º ([Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015](#))

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

- I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;
- II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;
- III - sistema de acompanhamento e controle.

Art. 42-A. Além do conteúdo previsto no art. 42, o plano diretor dos Municípios incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos

correlatos deverá conter: *(“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

I - parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e a contribuir para a geração de emprego e renda; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

II - mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

III - planejamento de ações de intervenção preventiva e realocação de população de áreas de risco de desastre; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

IV - medidas de drenagem urbana necessárias à prevenção e à mitigação de impactos de desastres; e *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

V - diretrizes para a regularização fundiária de assentamentos urbanos irregulares, se houver, observadas a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, e demais normas federais e estaduais pertinentes, e previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, onde o uso habitacional for permitido. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

VI - identificação e diretrizes para a preservação e ocupação das áreas verdes municipais, quando for o caso, com vistas à redução da impermeabilização das cidades. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.983, de 2/6/2014)*

§ 1º A identificação e o mapeamento de áreas de risco levarão em conta as cartas geotécnicas. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

§ 2º O conteúdo do plano diretor deverá ser compatível com as disposições insertas nos planos de recursos hídricos, formulados consoante a Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

§ 3º Os Municípios adequarão o plano diretor às disposições deste artigo, por ocasião de sua revisão, observados os prazos legais. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

§ 4º Os Municípios enquadrados no inciso VI do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado terão o prazo de 5 (cinco) anos para o seu encaminhamento para aprovação pela Câmara Municipal. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012)*

Art. 42-B. Os Municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano após a data de publicação desta Lei deverão elaborar projeto específico que contenha, no mínimo:

I - demarcação do novo perímetro urbano;

II - delimitação dos trechos com restrições à urbanização e dos trechos sujeitos a controle especial em função de ameaça de desastres naturais;

III - definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais;

IV - definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e contribuir para a geração de emprego e renda;

V - a previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, quando o uso habitacional for permitido;

VI - definição de diretrizes e instrumentos específicos para proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural; e

VII - definição de mecanismos para garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização do território de expansão urbana e a recuperação para a coletividade da valorização imobiliária resultante da ação do poder público.

§ 1º O projeto específico de que trata o *caput* deste artigo deverá ser instituído por lei municipal e atender às diretrizes do plano diretor, quando houver.

§ 2º Quando o plano diretor contemplar as exigências estabelecidas no *caput*, o Município ficará dispensado da elaboração do projeto específico de que trata o *caput* deste artigo.

§ 3º A aprovação de projetos de parcelamento do solo no novo perímetro urbano ficará condicionada à existência do projeto específico e deverá obedecer às suas disposições. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

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

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

.....

.....

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

.....

Seção II Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Da Política Nacional De Mobilidade Urbana

.....

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos

ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

.....

RESOLUÇÃO Nº 17, DE 1989

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A **CÂMARA DOS DEPUTADOS**, considerando a necessidade de adaptar o seu funcionamento e processo legislativo próprio à Constituição Federal,

RESOLVE:

Art. 1º O Regimento Interno da Câmara dos Deputados passa a vigorar na conformidade do texto anexo.

Art. 2º Dentro de um ano a contar da promulgação desta resolução, a Mesa elaborará e submeterá à aprovação do Plenário o projeto de Regulamento Interno das Comissões e a alteração dos Regulamentos Administrativo e de Pessoal, para ajustá-los às diretrizes estabelecidas no Regimento.

Parágrafo único. Ficam mantidas as normas administrativas em vigor, no que não contrarie o anexo Regimento, e convalidados os atos praticados pela Mesa no período de 1º de fevereiro de 1987, data da instalação da Assembléia Nacional Constituinte, até o início da vigência desta resolução.

Art. 3º A Mesa apresentará projeto de resolução sobre o Código de Ética e Decoro Parlamentar. ([Vide Resolução nº 25, de 2001](#))

Art. 4º Ficam mantidas, até o final da sessão legislativa em curso, com seus atuais Presidente e Vice-Presidentes, as Comissões Permanentes criadas e organizadas na forma da Resolução nº 5, de 1989, que terão competência em relação às matérias das Comissões que lhes sejam correspondentes ou com as quais tenham maior afinidade, conforme discriminação constante do texto regimental anexo (art. 32). ([Vide Resolução nº 20, de 2004](#))

§ 1º Somente serão apreciadas conclusivamente pelas Comissões, na conformidade do art. 24, II, do novo Regimento, as proposições distribuídas a partir do início da vigência desta Resolução.

§ 2º Excetuam-se do prescrito no parágrafo anterior os projetos em trâmite na Casa, pertinentes ao cumprimento dos arts. 50 e 59 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, em relação aos quais o Presidente da Câmara abrirá o prazo de cinco sessões para a apresentação de emendas nas Comissões incumbidas de examinar o mérito das referidas proposições.

Art. 5º Ficam mantidas, até o final da legislatura em curso, as lideranças constituídas, na forma das disposições regimentais anteriores, até a data da promulgação do Regimento Interno.

Art. 6º Até 15 de março de 1990, constitui a Maioria a legenda ou composição

partidária integrada pelo maior número de representantes, considerando-se Minoria a representação imediatamente inferior.

Art. 7º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se a Resolução nº 30, de 1972, suas alterações e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1989. - *Paes de Andrade*, Presidente.

REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

TÍTULO IV DAS PROPOSIÇÕES

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 105. Finda a legislatura, arquivar-se-ão todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara e ainda se encontrem em tramitação, bem como as que abram crédito suplementar, com pareceres ou sem eles, salvo as:

- I - com pareceres favoráveis de todas as Comissões;
- II - já aprovadas em turno único, em primeiro ou segundo turno;
- III - que tenham tramitado pelo Senado, ou dele originárias;
- IV - de iniciativa popular;
- V - de iniciativa de outro Poder ou do Procurador-Geral da República.

Parágrafo único. A proposição poderá ser desarquivada mediante requerimento do Autor, ou Autores, dentro dos primeiros cento e oitenta dias da primeira sessão legislativa ordinária da legislatura subsequente, retomando a tramitação desde o estágio em que se encontrava.

Art. 106. Quando, por extravio ou retenção indevida, não for possível o andamento de qualquer proposição, vencidos os prazos regimentais, a Mesa fará reconstituir o respectivo processo pelos meios ao seu alcance para a tramitação ulterior.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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”;
- 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:

- 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 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 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 Cicloviário 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 cicloviário no Plano Diretor dos municípios, observadas as questões de segurança;
- c) mecanismos mais efetivos para o cumprimento das determinações legais quanto ao transporte cicloviário;
- d) trabalho conjunto dos municípios integrantes de regiões metropolitanas;
- 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. 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 14 de novembro 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.

§ 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;

*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.”

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

Sala da Comissão, em 14 de novembro de 2016.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do PL 2.764/15 e do PL 3.556/15, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Paulo Papa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Cajar Nardes, Danrlei de Deus Hinterholz, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos , Luiz Sérgio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Deley, Fábio Ramalho, Jaime Martins, Júlia Marinho, Leônidas Cristino, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Squassoni, Mário Negromonte Jr., Miguel Haddad, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Simão Sessim, Valtenir Pereira e Walter Alves.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 ciclovitário.

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.

§ 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;

*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. Excetua-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.”

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

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 5.367, DE 2020
(Do Sr. Juninho do Pneu)

Obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3556/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os

projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.

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

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei visa dispor da previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.

O uso de meios de transportes urbanos sustentáveis se faz cada vez mais necessário dado à preocupação global em torno da preservação do meio ambiente. É imprescindível que se adotem medidas com a finalidade para diminuir o impacto negativo causado pelo trânsito cada vez mais complicado das cidades e o uso da bicicleta como meio de transporte em massa é cada vez mais difundido no Brasil.

É cada vez mais considerável que o ser humano procure maneiras e formas de evitar a degradação do meio ambiente, não apenas para preservar nosso planeta para as gerações futuras, mas para sua própria subsistência.

Os problemas enfrentados no trânsito apenas demonstram o nível de preocupação que estamos enfrentando atualmente. As diversas doenças causadas pelo excesso de poluentes e estresse resultante de um trânsito cada dia mais caótico vêm deixando toda a sociedade em estado de atenção.

A adoção de meios de transportes individuais de locomoção urbano é de suma importância, não só para o sistema geral de transporte, como para a natureza, o meio ambiente, mas para os usuários em geral. A utilização de meios de transportes ativos, como é o caso da bicicleta representa um enorme ganho para a sociedade como um todo.

É importante dimensionar os reais benefícios que este meio de transporte trás, elevando assim a sua eficácia e sua abrangência, mantendo a segurança e conforto para os usuários.

A infraestrutura cicloviária é semelhante às rotas traçadas para a locomoção do tráfego normal, apenas apresenta características e dimensões diferente. A adoção de medidas diferenciadas para os usuários de bicicleta e os demais componentes do

trânsito se faz necessário diante da maior fragilidade que este apresenta em comparação com os demais elementos do trânsito.

A infraestrutura cicloviária é constituída por um conjunto de fatores e elementos que têm como objetivo maior garantir a segurança e o bem estar dos usuários de bicicletas que utilizam este meio de locomoção pelas vias públicas de tráfego. Dentre eles podemos destacar a: clicovia, ciclofaixas, ciclorotas e espaço cicloviário.

As grandes cidades enfrentam congestionamentos cada vez maiores. São cerca de 45 milhões de veículos circulando diariamente nas ruas das cidades brasileiras, entre automóveis, caminhões, ônibus, motocicletas e tratores, segundo dados informados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Os congestionamentos limitam um direito constitucional de todo cidadão, o direito de ir e vir. Estes problemas além de causar inúmeras complicações para os cidadãos comuns ainda atrapalha os deslocamentos dos veículos de emergência, como ambulância e veículo do corpo de bombeiros (REVISTA VEJA, 2012).

São inúmeros os benefícios alcançados com o uso da bicicleta como meio de transporte, e a adoção desta forma de locomoção eficaz, rápida e barata só vem a somar neste importante luta pela preservação do meio ambiente.

A participação do poder público é de caráter fundamental para a implantação de um sistema viário eficaz e seguro em nosso país. Assim como outros países, o Brasil tem muito a melhorar neste aspecto, mas, apenas com discussão e uma maior abordagem sobre o tema será possível mudar este panorama.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 03 de dezembro de 2020.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

(Apensados os Projetos de Lei nº 3.556, de 2015, e nº 5.367, de 2020)

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: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado GUSTAVO FRUET

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise pretende acrescentar dispositivos à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, entre outras providências, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, para fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

Nesse contexto, acrescenta-se o seguinte:

- o inciso VIII ao § 3º do art. 3º, de forma a considerar as bicicletas públicas de uso compartilhado infraestruturas de mobilidade urbana;
- o inciso XIV ao art. 4º, com o intuito de definir o sistema cicloviário como infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado;
- o inciso V ao art. 18, para colocar entre as atribuições dos Municípios a disponibilização à população de bicicletas públicas de uso compartilhado;



□

- o inciso VIII ao art. 22, para considerar a implantação de sistema cicloviário como atribuição mínima dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.

- o inciso X ao art. 23, para determinar que os entes federativos possam utilizar, entre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico;

- o inciso XII ao art. 24, para estabelecer que o Plano de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deverá contemplar o sistema cicloviário.

Encontra-se apensado o PL nº 3.556, de 2015, que reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular individual e obriga a previsão de percentual de ciclovias ou ciclofaixas em projetos ou construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores. O projeto prevê que esse percentual seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a dez por cento.

Além disso, o PL apensado 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 nº 3.556, de 2015, considera incorrer em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, o Prefeito ou outro agente público que:



- 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;
- aceitar a entrega de obra viária em desacordo parcial ou total com a norma legal.

Encontra-se também apensado o PL 5.367, de 2020, do Deputado Juninho do Pneu, que “obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.” Nesse quadro, o uso da bicicleta deve ser considerado de caráter individual, sendo obrigatória a previsão de percentual de ciclovias ou ciclofaixas no projeto e na execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas.

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) manifestar-se sobre o mérito da matéria.

As proposições nº 2.764/2015 e nº 3.556/2015 foram analisadas na Comissão de Viação e Transportes (CVT) em 07/12/2016, quando o parecer do Relator, pela aprovação com substitutivo, foi aprovado por unanimidade. O PL nº 5.367/2020, apensado posteriormente, não foi apreciado pela CVT. Após a manifestação desta CDU, as proposições serão encaminhadas à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e a análise de mérito.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação do Plenário e tramitam em rito de prioridade.

É o nosso relatório.



II - VOTO DO RELATOR

A proposta em análise busca garantir meios que proporcionem a melhoria na qualidade de vida em nossas cidades, ao criar formas que procurem oferecer ao transporte cicloviário prestígio e atenção na Política Nacional de Mobilidade Urbana, condição essencial para o progresso das políticas públicas de uso da bicicleta nas cidades do nosso Brasil.

Como exemplo, além de modelo a ser seguido de promoção do uso e institucionalização do transporte cicloviário, o Município de Curitiba, durante a gestão 2013-2016, dobrou a malha cicloviária da cidade, com cerca de 127 novos quilômetros. Também implementou a Via Calma para incentivar o compartilhamento e o uso do transporte coletivo; adaptou ônibus para o transporte de bikes, incentivando a integração de modais; e lançou o primeiro Plano Diretor Cicloviário do Município.

Assim, quanto à proposta que ora analisamos, a consideramos de extrema importância para o debate público e ao que se propõe, cabendo informar ainda que duas das proposições em exame já foram analisadas na Comissão de Viação e Transportes, onde foram aprovadas unanimemente, com Substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado João Paulo Papa.

Salientamos que o parecer citado está muito bem embasado e contém as necessárias explanações sobre as proposições em análise, o que justifica plenamente, e também na observação dos aspectos que devem ser regimentalmente considerados por esta Comissão de Desenvolvimento Urbano: a adoção do Substitutivo proposto.

Nesse quadro, destacamos alguns pontos desse parecer que julgamos importante transcrever aqui, tal como segue.

(...)

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

* C D 2 2 6 6 8 5 4 0 6 9 0 0 *



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.

(...)

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 cicloviário no Plano Diretor dos municípios, observadas as questões de segurança;

c) mecanismos mais efetivos para o cumprimento das determinações legais quanto ao transporte cicloviário;

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 ciclovitário – ciclofaixas; locais adequados para o estacionamento das bicicletas e implantação de sistemas de bicicletas públicas de uso compartilhado. 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 ciclovitário 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.

A outra proposição apensada, o PL 5.367, de 2020, do Deputado Juninho do Pneu, obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular, de caráter individual. Portanto, seu objetivo é similar ao do PL nº 3.556, de 2015, apensado.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.764, de 2015, do PL nº 3.556, de 2015, e do PL nº 5.367, de 2020, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado GUSTAVO FRUET
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.764/2015, do PL nº 3.556, de 2015, e do PL nº 5.367, de 2020, apensados, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gustavo Fruet.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Celso Maldaner - Presidente, Adriano do Baldy, Fabio Reis, José Ricardo, Joseildo Ramos, Marcelo Nilo, Toninho Wandscheer, Alceu Moreira, Alexandre Padilha, Edna Henrique, Francisco Jr., Gustavo Fruet, Luizão Goulart, Pedro Lucas Fernandes, Ricardo da Karol e Rogério Peninha Mendonça.

Sala da Comissão, em 9 de novembro de 2022.

Deputado CELSO MALDANER
Presidente

