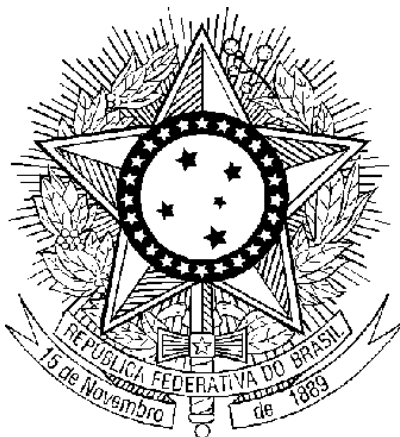




CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.228-B, DE 2008 **(Do Senado Federal)**

PLS nº 350/2005

Ofício (SF) nº 461/2008

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), para determinar a priorização dos meios de transporte de propulsão humana sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste, dos de nºs 1160/07, 1422/07, 2717/07, 3211/08 e 3437/08, apensados, e da emenda oferecida ao PL 1160/2007, apensado, com substitutivo (relator: DEP. JOSÉ PAULO TÓFFANO); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação deste, dos de nºs 1.160/07, 1.422/07, 2.717/07 e 3.211/08, apensados, e da Emenda apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano; e pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 3.437/08, apensado (relator: DEP. NELSON MARCHEZAN JUNIOR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54)

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

APENSE A ESTE O PL1160/2007.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 1160/07, 1422/07, 2717/07, 3211/08 e 3437/08

III – Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º de art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41

.....

§ 2º Será elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observada a prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo sobre o individual.” (NR)

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

Senado Federal, em 09 de abril de 2008.

Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente do Senado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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 P R E S I D E N T E D A R E P Ú B L I C A

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.

§ 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.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.160, DE 2007
(Do Sr. Antonio Bulhões)

Acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.157, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrados.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 3.228/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, com o intuito de fixar diretriz específica para os planos de transporte urbano integrados, obrigatórios para cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

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

“Art.41.....
.....

§ 3º O plano de transporte urbano integrado, de que trata o parágrafo anterior, deverá ditar, sempre que possível, ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O Estatuto da Cidade é um poderoso instrumento legal à mão dos administradores municipais. Seus ditames podem ser usados para atenuar e, mesmo, superar más condições de ocupação e utilização do solo urbano. O Estatuto é também uma lei de referência para a comunidade que pretende cobrar do poder público local ações que promovam um ambiente urbano social e economicamente sustentável.

Em vista desse perfil arrojado da lei, é de certa forma surpreendente que tão pouco espaço tenha sido dado ao planejamento de transportes nas cidades, aspecto de suma importância na busca da sustentabilidade acima referida.

De fato, o Estatuto da Cidade não faz mais do que impor a exigência de que as cidades com mais de quinhentos mil habitantes elaborem plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido. Nenhuma diretriz em relação a esses planos de transporte é apresentada.

Nossa intenção, ao propor este projeto de lei, é sinalizar, para as municipalidades responsáveis pela elaboração de um plano de transporte integrado, a necessidade de se favorecer as práticas do pedestrianismo e do ciclismo, formas de

deslocamento mais democráticas, menos dispendiosas e ambientalmente mais adequadas. Não apenas isso, porém. Achamos que é importante colocar os que lidam com a engenharia de trânsito nas grandes cidades ante o desafio de promover, sempre que possível, a segregação do fluxo de motocicletas, pela utilização de faixas exclusivas.

Ressalte-se que o projeto visa apenas a sinalizar essas medidas, afinal a adoção ou não de faixas segregadas deve levar em conta as particularidades de cada município.

Essa medida, como já o demonstram algumas experiências, é uma forma de atenuar os conflitos e os acidentes envolvendo motocicletas e outros veículos automotores, tão comuns ultimamente.

Sendo essas as razões que tínhamos a expor, submetemos este projeto de lei à avaliação da Casa.

Sala das Sessões, em 24 de maio de 2007.

Deputado Antônio Bulhões

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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.

.....

**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.

§ 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.

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.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.422, DE 2007

(Do Sr. Edigar Mão Branca)

Estabelece a obrigação de implantação de ciclovias e ciclofaixas nos municípios e rodovias federais.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-1160/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As rodovias sob jurisdição federal e as que estão sob controle de empresas permissionárias, devem prever a inclusão de ciclovias ou ciclofaixas no projeto quando:

I – da construção de novas vias públicas;

II – da realização de obra de ampliação ou melhoria nas rodovias públicas existentes;

Art. 2º Os municípios que, nos termos do Art. 41 da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, estão obrigados a elaborar plano diretor, devem prever a implantação de ciclovias ou ciclofaixas quando:

I – da construção de novas vias públicas;

II – da realização de obra de ampliação ou melhoria nas vias públicas existentes;

III – da implantação de projetos turísticos e de lazer.

§ 1º No caso de elaboração de plano de transporte integrado, conforme o disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve abranger o planejamento cicloviário, incluindo programa de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, colocação de sinalização pertinente e previsão de espaço para estacionamento de bicicletas.

§ 2º A obrigação estabelecida no *caput* fica dispensada quando, comprovadamente, as características da via pública a ser construída ou objeto de obra de ampliação ou melhoria não recomendarem o tráfego de bicicletas ou dispensarem a sua segregação.

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

JUSTIFICAÇÃO

O aquecimento global é uma realidade que exige do Estado enérgicas e urgentes atitudes para redução do impacto dos gases que contribuem com o efeito estufa. Uma das formas de se promover a redução nos gases é, evidentemente, incentivar o uso de bicicletas.

Em diversos países – independente de ser mais ou menos desenvolvido - o uso da bicicleta como meio de transporte é uma realidade. Milhões de pessoas se deslocam para suas atividades nestes veículos. Sem discriminação do condutor – a bicicleta é usada indistintamente por patrões e empregados, ricos e pobres.

Em que pese a importância do veículo, como lazer, meio de transporte e promotor de um melhor condicionamento físico, as metrópoles brasileiras não colaboram para que elas circulem. Regra geral, foram construídas vias para os automóveis e ônibus, sem considerar que ciclistas também querem transitar por elas. Trata-se de uma discriminação que resulta em acidentes e mortes de ciclistas que ousam sair dos parques para transitar nestas vias. Em São Paulo, a cidade mais populosa do país, por exemplo, existe apenas 18 Km de ciclovias. Aí, onde os automotores são responsáveis por 70% da poluição, é inaceitável a discriminação ao ciclista.

No Distrito Federal, quase uma dezena de novas cidades surgiram em poucos anos. E em nenhuma delas se fez ciclovias. Em 2006 o Governo do Distrito Federal inaugurou uma rodovia com cerca de 20 Km, de uma ponta a outra do Plano Piloto, sem semáforos, sem cruzamentos, e, mesmo sendo alertado para o erro, o Governo não incluiu no projeto o que é óbvio: ciclovias e ciclofaixas. Segundo a ONG Rodas da paz, do DF, a cada cinco dias um ciclista morre vítima de atropelamento no DF. Nos últimos 10 anos foram 600 mortes.

Senhoras e senhores parlamentares, a nossa proposta é baseada em outras similares que já foram apresentadas nesta Casa, unindo-se respeitosamente a todos aqueles que defendem esta causa. Ela tem um objetivo ecológico amplo: ao tempo que se inscreve nas medidas de combate ao aquecimento global, visa salvar vidas, e permitir que todos – ricos e pobres – se sintam estimulados a usar a bicicleta para o lazer e para o trabalho.

Contamos com o apoio dos colegas parlamentares para aprovação deste projeto.

Sala das sessões, em 27 de junho de 2007

Deputado **EDIGAR MÃO BRANCA**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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.

§ 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.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.717, DE 2007

(Do Sr. Alexandre Silveira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a implantação de faixa exclusiva para o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1160/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 57 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a implantação de faixas exclusivas para o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

Art. 2º O art. 57 da Lei nº 9.503/97 passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 57.

§ 1º

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios deverão, no âmbito de sua circunscrição e observadas as características das vias e do trânsito local, priorizar a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, especialmente nos principais corredores de tráfego da área urbana. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo promover condições mais seguras para o tráfego dos veículos de duas rodas – motocicletas, motonetas e ciclomotores – visando à redução dos elevados índices de acidentes envolvendo esse tipo de veículo e do inaceitável número de vítimas de trânsito em nossas vias.

Como se sabe, são constantes nas vias urbanas, especialmente dos grandes centros, os acidentes com motociclistas. Essas ocorrências são, em geral, de extrema gravidade, em função das próprias características do veículo e da maior exposição de seus condutores.

Como o Código de Trânsito atribui aos Municípios a competência para planejar, projetar e regulamentar o trânsito nas vias sob sua circunscrição, bem como para implantar, manter e operar o sistema de sinalização e os equipamentos de controle viário, nossa intenção com a presente proposta é instituir uma diretriz para a atuação dos órgãos municipais, os quais levarão em conta as peculiaridades locais e deverão priorizar a implantação de faixas de tráfego exclusivas para os veículos de duas rodas.

O conteúdo de nosso projeto respeita a divisão de competências prevista no Pacto Federativo e nos princípios do Código de Trânsito, buscando criar uma diretriz para ampliar a segurança do tráfego, no âmbito da competência privativa da União em legislar sobre trânsito e transporte, definida no inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.

Por constituir medida que contribuirá para a redução do absurdo número de mortos e mutilados diariamente em nosso trânsito, contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 20 de dezembro de 2007.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
 - II - desapropriação;
 - III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
 - IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
 - V - serviço postal;
 - VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
 - VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
 - VIII - comércio exterior e interestadual;
 - IX - diretrizes da política nacional de transportes;
 - X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
 - XI - trânsito e transporte;
 - XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
 - XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
 - XIV - populações indígenas;
 - XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 - XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
 - XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;
 - XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
 - XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
 - XX - sistemas de consórcios e sorteios;
 - XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
 - XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
 - XXIII - seguridade social;
 - XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
 - XXV - registros públicos;
 - XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
 - XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;
- * Inciso XXVII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998.*
- XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
 - XXIX - propaganda comercial.
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

** Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 19/12/2006.*

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

PROJETO DE LEI N.º 3.211, DE 2008

(Da Sra. Rebecca Garcia)

Altera a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, para incluir entre os objetivos essenciais da aplicação dos recursos da CIDE-Combustíveis a construção de ciclovias.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3228/2008. REVEJO, POR OPORTUNO, O DESPACHO APOSTO AO PL 3.228/08, PARA INCLUIR À COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO, QUE SE MANIFESTARÁ QUANTO AO MÉRITO E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA, DEPOIS DA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infra-estrutura de transportes terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, a construção de ciclovias, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação."(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Segundo pesquisa realizada pela Abraciclo e pelo Ministério das Cidades, atualmente existem cerca de 60 milhões de bicicletas no país. Desse total, 36 milhões são usadas para o transporte. Ou seja, praticamente um em cada cinco brasileiros utiliza a bicicleta para essa finalidade.

Apenas na região metropolitana de São Paulo, de 1987 a 1997, a quantidade de viagens feitas de bicicleta aumentou 50%. Entretanto, apesar desse crescimento, a malha cicloviária da cidade tem apenas 53km de extensão. Mesmo o Rio de Janeiro, cidade que tem a maior malha cicloviária do país, com 140km, está muito aquém do necessário para propiciar ao cidadão uma alternativa segura de deslocamento.

O uso da bicicleta como meio de transporte traz benefícios não só para quem a utiliza, mas também para toda a sociedade. A bicicleta não emite gás carbônico, não faz barulho e é muito menor do que um automóvel. Além disso, a bicicleta é um meio de deslocamento econômico e a construção de ciclovias é mais barata do que a de rodovias. O hábito de andar de bicicleta economiza os recursos naturais do país, melhora a saúde da população e diminui a necessidade de construção de estradas. Ou seja, além do enorme bem que essa atividade faz ao cidadão, há economia de recursos públicos em várias áreas de atuação do Governo.

Por essas razões, este Projeto visa incentivar o aumento da malha cicloviária brasileira. Sugerimos alteração da Lei nº10.636, de 30 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a destinação dos recursos arrecadados com a CIDE-combustíveis, para deixar claro que uma das prioridades de investimento dessa arrecadação é a construção de ciclovias. Assim, procuramos aumentar a receita investida nessa área, visando oferecer, efetivamente, uma opção de transporte barato, saudável e prático ao cidadão brasileiro.

Pelo exposto, conto com o apoio dos ilustres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 08 de abril de 2008.

Deputada REBECCA GARCIA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 10.636, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002

Dispõe sobre a aplicação dos recursos originários da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Cide incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível, atendendo o disposto no § 2º do art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, cria o Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - FNIT e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infra-estrutura de transportes terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, a segurança e o conforto dos usuários, a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

Art. 7º (VETADO)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.437, DE 2008

(Da Sra. Manuela D'Ávila)

Dispõe sobre a reserva de local para o estacionamento de bicicletas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1422/2007

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a reserva de espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas em toda área pública e privada que gere tráfego de pessoas e veículos.

Parágrafo único. O estacionamento será equipado com dispositivos para a retenção segura das bicicletas.

Art. 2º Para fins desta lei, entende-se como área pública e privada geradora de tráfego de pessoas e veículos, os seguintes locais:

- I - órgãos públicos administrativos;
- II - parques;
- III - shopping centers;
- IV - supermercados;
- V - estabelecimento de ensino;
- VI - agências bancárias;
- VII - igrejas e locais de cultos religiosos;
- VIII - estabelecimento hospitalar;
- IX - instalações desportivas;
- X - museus e outros equipamentos de natureza cultural, como teatro, cinemas, casas de cultura; e
- XI - indústrias.

Art. 3º A segurança dos ciclistas, do seu veículo, e dos pedestres é fator determinante para a definição do espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas.

Art. 4º Os estacionamentos de bicicletas poderão ser dos tipos:

- I - bicicletários – espaço destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração;
- II - paraciclo – espaço em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Parágrafo único. Os estacionamentos deverão disponibilizar, no mínimo, 10 (dez) vagas para bicicletas.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com a denominada crise do petróleo verificada no início da década de 1970, a humanidade passou a tomar consciência da necessidade de racionalizar os seus recursos e torna-los adequados à convivência com a natureza.

Os países buscam por soluções alternativas aos sistemas de transporte existentes, que objetivam duas questões fundamentais: substituir a produção de energia e controlar a poluição ambiental, e nesse contexto o ciclismo constitui um meio de transporte que ocupa um papel não negligenciável no domínio da mobilidade.

Além do que, junto ao crescimento urbano brasileiro existe uma demanda reprimida de transporte coletivo, o qual, pelo custo elevado, mostra-se inatingível para a camada de população mais carente, camada essa da população que é composta, em geral, de famílias numerosas. Desse modo, a bicicleta tornou-se uma alternativa como meio de transporte para significativa parcela da população.

A pesquisa *Mobilidade da População Urbana*, da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), de 2006, feita em 27 cidades, esclarece que quanto mais baixa a classe socioeconômica, maior é a proporção de viagens a pé e de bicicleta sobre o total. Nos grupos de menor poder aquisitivo, a economia feita com o transporte motorizado pode ser um fator muito importante na estratégia de sobrevivência econômica das famílias.

A fatia da população menos abastada utiliza a bicicleta como meio de transporte, não possuindo, porém maneira de “estacioná-la” no centro da cidade, ou mesmo nos locais onde precisa realizar tarefas diversas, tais como ir a um supermercado, a um parque ou mesmo em algum órgão da administração pública. A pesquisa constatou também que os gastos com transporte público podem comprometer até 80% do orçamento doméstico dessa faixa social. Em outras situações o trabalhador também utiliza a bicicleta para cobrir apenas parte desse trajeto pedalando até a estação de trem ou metrô mais próxima de sua residência.

A lista dos benefícios potenciais ou comprovados da utilização da bicicleta nunca poderá ser estabelecida de modo exaustivo. Estes benefícios são de diversa natureza:

- econômica (por exemplo, diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular);
- política (por exemplo, redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis);
- social (por exemplo, democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para a terceira idade);

- ecológica (com uma distinção entre os efeitos locais a curto prazo — noção de ambiente — e os efeitos não localizados a longo prazo — noção de equilíbrio ecológico).

Á área a ser designada para o estacionamento das bicicletas deve ser cuidadosamente pensada sob pena de se criar uma situação de insegurança quanto aos furtos das mesmas, com reflexos negativos na adesão ao sistema que se pretende implementar. Assim, a possibilidade de deixar o seu meio de transporte, adquirido com dificuldade, quase sempre a prazo, em lugar apropriado, que ofereça travas ou outro equipamento de segurança, mostra-se como um apoio significativo ao usuário da bicicleta.

Assim, a oferta das vagas de estacionamento próprias e em local seguro, representa um incentivo à utilização desse veículo, beneficiando o usuário, o trânsito e o meio ambiente.

Entendemos que a fonte orçamentária utilizada atualmente para a sinalização horizontal e vertical do sistema viário, aí incluídos os estacionamentos, pode cobrir parte dos custos com a aplicação da medida, qual seja a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Por sua vez, a aquisição e instalação de dispositivo de segurança ficaria por conta da prefeitura, uma vez que o inciso X do art. 24 do CTB já prevê o encargo dos municípios referente ao sistema de estacionamento rotativo pago nas vias. Embora não seja alvo de cobrança ao usuário, o estacionamento para bicicletas será um serviço que ensejará ganhos sociais para a municipalidade, pelo que valerá a pena o poder público investir em sua implantação.

Objetivando dar maior segurança aos ciclistas e garantir-lhes vários acessos aos estacionamentos perto de locais de muito tráfego, tais como shoppings, estabelecimentos comerciais entre outros, diante do exposto, solicitamos aos nobres pares apoio para a presente propositura.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2008.

Deputada Manuela d'Ávila
PCdoB/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_5369
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-3228-B/2008

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Art. 321. (VETADO)

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1160, DE 2007 (Do Sr. Antonio Bulhões)

EMENDA Nº 01/07

Dê-se ao Artigo 2º do Projeto de Lei nº 1160, de 2007, a seguinte redação:

“ Art. 41 -

§ 3º - O plano de transporte urbano integrado, de que trata o parágrafo anterior deverá compatibilizar os vários modos de transporte em operação na cidade, região metropolitana ou aglomerado urbano, priorizando:

I - a circulação do transporte público coletivo urbano no sistema viário em relação ao transporte individual privado;

II - ações visando o pedestrianismo;

III - implantação de ciclovias e ciclofaixas.

JUSTIFICATIVA

A mobilidade das pessoas nas cidades tem sido uma preocupação constante das autoridades públicas, face ao aumento populacional nas cidades e os problemas enfrentados, como engarrafamentos, acidentes de trânsito, poluição atmosférica, o que resulta na queda da qualidade de vida das pessoas.

É de conhecimento geral, que o transporte é uma atividade básica à sociedade e traz uma série de benefícios, como a circulação de pessoas e de mercadorias, e consequentemente permite a realização das atividades sociais e econômicas desejadas.

No entanto, este transporte tem que ser planejado e estruturado de forma de minimizar os impactos negativos vivenciados por toda a sociedade.

As calçadas, passeios públicos e as áreas de uso compartilhado para acomodar pedestres em seus deslocamentos, constituem como elementos de cidades mais humanas, e devem ser priorizados, principalmente por garantir a mobilidade mais barata para cidadão e contribuir para a sua saúde.

O estímulo a utilização de bicicletas é uma solução adotada por muitos países, em Amsterdã e Copenhagem um terço das viagens urbanas são feitas por bicicletas. Em outras cidades, situadas na Alemanha, Inglaterra e Áustria, tem se implementado medidas que promovem a utilização da bicicleta, como ciclovias, faixas compartilhadas, serviços de apoio, bicicletários e integração como os sistemas de transporte público.

Por outro lado, tem se adotado medidas inibidoras a utilização do transporte individual privado, ou seja, o automóvel e a motocicleta, como pedágios urbanos, rodízio de veículos, aumento nos impostos de propriedade de veículos, altas taxas para gasolina, proibição de estacionamento nos centros das cidades e taxaço expressiva sobre os demais.

Além da bicicleta, na busca da sustentabilidade urbana ideal, tem se defendido a priorização do transporte público coletivo, seja por ônibus, metrô, trens e barcas, pois este meio de locomoção tem a capacidade de transportar milhões de passageiros sem gerar impactos negativos para a qualidade de vida nas cidades, pois emitem menos poluentes que os automóveis, principalmente por utilizarem combustíveis alternativos, como o biodiesel.

Com relação ao meio ambiente e a poluição nas cidades, não podemos ignorar que a maioria dos poluentes é oriundo dos veículos motorizados, dentre eles, os veículos individuais, como automóveis e motocicletas.

Este último emite seis gramas por quilômetro rodado de monóxido de carbono na atmosfera, um volume equivalente ao emitido por 12 carros de passeio. Se considerarmos a frota aproximada de motocicletas de 3,6 milhões em todo o país, pode-se concluir que a motocicleta é responsável pelo lançamento de milhões de poluentes na atmosfera.

Face o exposto, apresentamos a presente emenda visando melhorar a qualidade de vida nas cidades, principalmente, priorizando a preservação do meio ambiente.

Sala das Comissões, em 12 de dezembro de 2007.

**Deputado Federal JACKSON BARRETO
(PMDB-SE)**

I – RELATÓRIO

Chega a esta Casa, para efeito de revisão nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o projeto de lei supracitado, que pretende alterar a redação do art. 41 do Estatuto da Cidade, de forma a tornar obrigatória a elaboração de plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observada a prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo sobre o individual. A norma legal hoje vigente somente exige o plano de transporte urbano integrado para cidades com mais de quinhentos mil habitantes e não traz diretrizes específicas.

Despachado em regime de prioridade para apreciação, em caráter conclusivo, pelas Comissões de Desenvolvimento Urbano, de Finanças e

Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição traz consigo cinco apensos, a saber:

- PL 1.160, de 2007, do Sr. Antônio Bulhões, que acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrado, no sentido de adotar ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas para o trânsito de veículos motorizados de duas rodas;
- PL 1.422, de 2007, do Sr. Edigar Mão Branca, que estabelece a obrigação de implantação de ciclovias e ciclofaixas nos municípios e rodovias federais;
- PL 3.437, de 2008, da Sra. Manuela Ávila, que dispõe sobre a reserva de local para o estacionamento de bicicletas;
- PL 2.717, de 2007, do Sr. Alexandre Silveira, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a implantação de faixa exclusiva para o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores;
- PL 3.211, de 2008, da Sra. Rebecca Garcia, que altera a Lei nº 10.636, de 30 dezembro de 2002, para incluir entre os objetivos essenciais da aplicação dos recursos da CIDE-Combustíveis a construção de ciclovias.

Além disso, ao PL 1.160/07 foi oferecida uma emenda, pelo Sr. Jackson Barreto, que inclui, entre as diretrizes a serem adotadas na elaboração do plano de transporte urbano integrado, a priorização do transporte coletivo sobre o individual.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A saturação do trânsito é um dos principais problemas atuais, não somente no Brasil, mas na maioria dos países com alto índice de urbanização. Durante décadas, por razões que não se deve aqui julgar, a maior parte dos administradores públicos priorizou o transporte individual, em detrimento do coletivo, além de relegar ao esquecimento as demandas dos usuários de bicicletas. O resultado é bem conhecido de todos nós: enormes congestionamentos que aumentou consideravelmente o tempo de deslocamento nos grandes centros

urbanos, além de bicicletas e motocicletas que disputam o espaço com os veículos automotores de quatro rodas, comprometendo a segurança de todos.

É preciso, o quanto antes, começar a tomar medidas concretas para reverter esse quadro. Em países altamente desenvolvidos, como a Holanda e a Dinamarca, o pedestrianismo e o transporte de propulsão humana são altamente respeitados e constituem pontos focais importantes das políticas de mobilidade urbana, ao lado do transporte público coletivo.

Ressalte-se, ainda, o lançamento da “Aliança Global pela Ecomobilidade”, realizado durante a Conferência sobre Mudanças Climáticas das Nações Unidas, na Indonésia, em 2007. Surgida primeiramente no Japão, a Aliança tem, entre seus membros, a Associação Internacional de Transporte Público, presente em mais de 90 países, além do apoio formal de Anna Tibaijuka, diretora da Centro Habitat das Nações Unidas. Seu secretário-geral, o arquiteto e urbanista **Konrad Otto-Zimmermann**, é militante do transporte não-motorizado na Alemanha, desde o início da década de 1980, e defende ações para que, no mundo inteiro, boa parte das viagens de automóvel de curta distância possa vir a ser feita por sistemas de transporte locais, sustentáveis e que não emitem gás carbônico.

Como avançar nesse sentido, sem invadir a competência de Estados e, principalmente, dos Municípios, no tocante à legislação urbanística e de trânsito? Concordamos com o Senado Federal que o Estatuto da Cidade, por ser um poderoso instrumento legal à disposição dos administradores municipais, é o meio mais adequado para promover esses novos conceitos.

Note-se que o Estatuto da Cidade limita-se, na sua essência, a orientar e traçar diretrizes e parâmetros gerais a serem adotados pelas políticas de desenvolvimento urbano, cuja execução, por força do art. 182 da Constituição Federal, pertence à esfera municipal. Nessa mesma linha, o objetivo do projeto de lei oriundo do Senado Federal é apenas determinar que, na elaboração do plano de transporte integrado, devem ser priorizados os meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e o transporte coletivo sobre o individual.

Pretende-se, com isso, favorecer formas de transporte mais democráticas, menos dispendiosas e ambientalmente mais adequadas, que trazem inúmeros benefícios secundários, como a redução das horas de convívio familiar perdidas nos congestionamentos e a maior autonomia para os jovens em seus

deslocamentos. Por outro lado, ao colocar o dispositivo como uma orientação para a elaboração do plano, permite-se que sejam consideradas as particularidades de cada município, visto que alguns não possuem topografia apropriada ao trânsito de bicicletas.

Note-se que, no Brasil, a utilização da bicicleta como meio de transporte vem crescendo, particularmente entre os segmentos de renda mais baixa da população, como mostra a pesquisa Mobilidade da População Urbana, da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), feita no ano de 2006, em 27 cidades. Nessas faixas de menor renda, a economia gerada pela utilização da bicicleta pode ser fundamental na estratégia de sobrevivência econômica das famílias. Assim, ao acolher a idéia lançada pelo Senado Federal estamos contribuindo significativamente para que tais pessoas, que já têm um cotidiano difícil, possam deslocar-se com um mínimo de segurança.

Entendemos, no entanto, que o texto pode ser aperfeiçoado, com a introdução de conteúdo extraído das diversas proposições apensadas. É o caso, por exemplo, de se incluir diretriz no sentido de promover, sempre que possível, a segregação do fluxo de motocicletas, pela delimitação de faixas exclusivas, constante do PL 1.160/07. É o caso, também, da idéia de incluir, no do Código de Trânsito Brasileiro, as mesmas diretrizes referentes a bicicletas, motocicletas, motonetas e ciclomotores, de forma a compatibilizar os dois diplomas legais, aproveitando conteúdo do PL 2.717/07. Quanto à Emenda 01/07, oferecida ao PL 1.160/07, seu intento já se encontra atendido pela proposição principal.

No que concerne ao PL 1.422/07, pode-se considerar que o seu objetivo estaria parcialmente acolhido pela aprovação do projeto principal, à exceção do ponto que pretende a implantação de ciclovias ou ciclofaixas ao longo das rodovias federais. Parece-nos que essa previsão é desnecessária, visto que representa um custo desnecessário, pois são poucas as viagens realizadas com esse tipo de veículo ao longo de rodovias federais. Quanto à reserva de local para o estacionamento de bicicletas, presente no PL 3.437/08, entendemos que a idéia deve ser adotada na forma de diretriz, visto que a forma excessivamente detalhada da proposição desrespeita o espírito municipalista do Estatuto da Cidade.

Finalmente, levando em conta que as municipalidades necessitarão de recursos para cumprir as diretrizes que estão sendo propostas,

julgamos imprescindível a proposta trazida pelo PL 3.211/08, que prevê a possibilidade de utilização dos recursos da CIDE-Combustíveis para a construção de ciclovias.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação do PL 3.228, de 2008, de seus apensos e da Emenda 01/07 oferecida ao PL 1.160/07**, na forma do substitutivo apresentado anexo.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Relator

SUBSTITUTIVO

PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008 **(PLS nº 350/2005)**

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte público integrados e prever a aplicação de recursos da CIDE-Combustíveis na construção de vias segregadas para veículos de duas rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º de art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41

.....
§ 2º Será elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observadas as seguintes diretrizes:

- I – prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual;
- II – adoção de ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas;
- III – reserva de espaço para o estacionamento de bicicletas nos locais de grande fluxo de pessoas e veículos. (NR)”

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 58-A:

“Art. 58-A. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios deverão, no âmbito de sua circunscrição e observadas as características das vias e do trânsito local, priorizar a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas, especialmente nos principais corredores de tráfego da área urbana.”

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infra-estrutura de transportes terá como objetivos essenciais:

- I – a redução do consumo de combustíveis automotivos;
- II – o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens;
- III – a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas;
- IV – a segurança e o conforto dos usuários e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo;
- V – a melhoria da qualidade de vida da população e a redução das deseconomias dos centros urbanos;
- VI – a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação. (NR)”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje aprovou, por unanimidade, o Projeto de Lei nº 3.228/2008, bem como os projetos a ele apensados, quais sejam, o PL 1160/2007 e a sua Emenda 1/2007, o PL 1422/2007, o PL 3437/2008, o PL 2717/2007 e o PL 3211/2008, na forma do substitutivo apresentado nos termos do Parecer do Relator, Deputado José Paulo Tóffano.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Angela Amin - Presidente, Filipe Pereira, Evandro Milhomen e Moises Avelino - Vice-Presidentes, Carlos Brandão, Eliene Lima, Fernando Chucre, Flaviano Melo, José Airton Cirilo, José Paulo Tóffano, Luiz Carlos Busato, Marcelo Melo, Zezéu Ribeiro, Francisco Rodrigues e Paulo Teixeira.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2008.

Deputada ANGELA AMIN
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 3.228, de 2008, do Senado Federal, derivado de iniciativa do ilustre Senador Antonio Carlos Valadares, oferece nova redação ao § 2º do art. 41 da Lei n.º 10.257, de 2001, – Estatuto da Cidade –, para introduzir a obrigatoriedade de elaboração de planos de transporte urbano integrado para todas as cidades, não mais apenas para aquelas com mais de quinhentos mil habitantes, como determina a redação do referido dispositivo, e, ainda, priorizar o transporte coletivo e dos meios de transporte de propulsão humana (especialmente, bicicletas), como diretriz para a elaboração dos planos de transporte urbano em todas as cidades.

Como vimos acima, foram apensados os PLs n.ºs 1.160, de 2007, 1.422, de 2007, 2.717, de 2007, 3.437, de 2008; e 3.211, de 2008, a seguir descritos.

O PL n.º 1.160, de 2007, do nobre Deputado Antonio Bulhões, determina que os planos de transporte urbano integrado, de que trata o § 2º do art. 41 da Lei n.º 10.257, de 2001, deem destaque, na medida do possível, para as ações públicas que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias,

ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas.

O PL n.º 1.422, de 2007, do ilustre Deputado Edigar Mão Branca, propõe que os Municípios obrigados pela Lei n.º 10.257, de 2001, à elaboração de planos de transporte urbano integrado (cidades com mais de quinhentos mil habitantes), prevejam a implantação de ciclovias ou ciclofaixas Além disso, a proposição torna obrigatória a construção de ciclovias ou ciclofaixas nas novas rodovias sob jurisdição federal, inclusive as submetidas ao regime de permissão.

O PL n.º 2.717, de 2007, do nobre Deputado Alexandre Silveira, altera o art. 57 da Lei n.º 9.503, de 1997, – Código de Trânsito Brasileiro –, para determinar que os órgãos municipais de trânsito priorizem a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores.

O PL n.º 3.437, de 2008, da ilustre Deputada Manuela D'Ávila, torna obrigatórias reservas de espaço para o estacionamento gratuito de bicicletas em todas as áreas públicas e privadas que gerem tráfego de pessoas e veículos.

Por fim, o Projeto n.º 3.211, de 2008, da nobre Deputada Rebecca Garcia, altera o art. 6º da Lei n.º 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da Cide-Combustíveis contemple também a construção de ciclovias entre os programas de infraestrutura de transportes financiados com os recursos da referida contribuição de intervenção no domínio econômico.

A matéria foi submetida à Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde foi apresentada uma Emenda ao PL n.º 1.160, de 2007, que visa a acrescentar § 3º ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001, ao invés de alterar a redação do § 2º do mesmo artigo, como consta no Projeto principal, para atingir o mesmo fim: a priorização do transporte coletivo urbano e da locomoção humana nos planos de transporte urbano integrado, elaborados segundo as diretrizes do Estatuto da Cidade.

A proposição principal e os apensos, bem como a Emenda acima referida, foram aprovados pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma de Substitutivo do relator da matéria, Deputado José Paulo Tóffano, que, inquestionavelmente, melhora o texto encaminhado pelo Senado Federal, valendo-se da contribuição de boa parte das proposições apensadas, como veremos mais à frente.

O nobre relator da matéria na Comissão de Desenvolvimento Urbano não acolheu em seu Substitutivo a determinação do PL n.º 1.422, de 2007, que diz respeito à previsão de construção de ciclovias ou ciclofaixas nas rodovias federais, alegando prever baixa utilização da modalidade, o que não justificaria, pois, o investimento. Ainda segundo o citado relator, a proposta contida na Emenda ao PL n.º 1.160, de 2007, já se encontra atendida pela proposição principal.

A Comissão de Finanças e Tributação deve examinar a adequação orçamentária e o mérito da matéria, para posterior pronunciamento da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do despacho inicial da Mesa Diretora.

Nesta Comissão, transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições acima descritas, todas elas sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões, em conformidade com o art. 24, II do Regimento.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe-nos, de plano, avaliar a compatibilidade da proposição, apensados, emendas e substitutivo com a lei orçamentária anual vigente, com a lei de diretrizes orçamentárias e com o plano plurianual.

O Projeto de Lei n.º 3.228, de 2008, oriundo do Senado Federal, não tem maiores repercussões nas despesas previstas na lei orçamentária de 2012, ou mesmo induz à redução na receita pública nela prevista, visto tratar-se de matéria de natureza normativa, que deve ser observada nos planos diretores das cidades brasileiras. O projeto de lei, na verdade, constitui-se em mais um incentivo à economia de combustíveis, harmonizando-se com as demais normas legais orientadas para a redução da poluição ambiental.

O mesmo pode ser dito em relação às demais proposições apensadas, com exceção do PL n.º 3.437, de 2008, que faz exigências de segurança e impõe a obrigatoriedade de reservar de espaços para estacionamentos de bicicletas nos empreendimentos privados, sem a definição mais clara de quem deve arcar com os respectivos custos em todo o País. Em termos mais objetivos, o art. 1º da proposição impõe obrigações de amplitude e custo indeterminado para o setor público, inclusive para a manutenção das estruturas e equipamentos instalados, sem definir a esfera política respectiva, o que pode resultar em encargos que excedam a capacidade financeira dos Municípios ou em despesas adicionais para a esfera federal como instituidora de tais obrigações.

As proposições sob comento, exceção feita, então, ao PL n.º 3.437, de 2008, são compatíveis com a lei de diretrizes em vigor, limitando-se à indicação de conteúdos desejáveis nos planos orientados para a melhoria das cidades e aprimoramento dos sistemas de transporte urbano, nestes incluídos os não motorizados.

Da mesma forma, as proposições estão em perfeita harmonia com o Plano Plurianual para o período 2012-2015, em especial com o Programa “MOBILIDADE URBANA”, que prevê justamente duas ações básicas: uma orientada para o transporte coletivo motorizado (Ação 10SS – “*Apoio a Projetos Estruturais de Transporte Coletivo Urbano*”) e outra para o transporte não motorizado (Ação 10ST – “*Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação Não-Motorizados*”).

Resta-nos, assim, apreciar o mérito de toda a matéria em tela, exceção feita ao PL n.º 3.437, de 2008, prejudicado por ser considerado inadequado com as normas que regem a atividade financeira no âmbito do setor público.

São inegáveis a oportunidade e a conveniência da aprovação nesta Comissão da matéria ora apreciada, diante da necessidade de se incentivar os meios de transporte menos agressivos ao meio ambiente, geradores de menores cargas poluidoras nos centros urbanos, os quais, não por coincidência, são justamente os que contribuem para minorar os graves problemas de trânsito nas nossas cidades de maior porte.

De fato, do proposto incentivo, ou da priorização do uso de bicicletas, do transporte coletivo de passageiros, e mesmo dos deslocamentos a pé, previstos nos planos urbanos, poderá efetivamente resultar notável contribuição para a melhoria das condições de deslocamento nas grandes cidades, com a adicional vantagem de reduzir as emissões de poluentes.

Do ponto de vista das finanças públicas, pode-se afirmar com segurança que investimentos públicos realizados conforme propõem os Projetos ora examinados, observando diretrizes formuladas segundo critérios racionais, tendem a ser economicamente mais eficazes e a garantir a otimização do uso dos recursos públicos aplicados, reduzindo, ainda, gastos provocados pela poluição à saúde humana.

Desta feita, não há maiores dúvidas de que é bem vinda a inclusão do art. 3º no Substitutivo adotado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, para modificar a redação do art. 6º da Lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de

2002, estabelecendo que a aplicação dos recursos da Cide-Combustíveis em infraestrutura de transportes terá também entre seus objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos; a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas, o que mostra correta coerência com os demais ali elencados.

Por oportuno, fomos forçados a não acatar as sugestões do ilustre Deputado Jean Wyllys incluídas no Substitutivo adotado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, apresentadas em seu parecer sobre a matéria, não apreciado em tempo hábil nesta Comissão, por entender que elas dizem respeito às peculiaridades locais, portanto da responsabilidade direta dos Municípios, que certamente têm melhores condições para tratar das questões urbanas, entre as quais o desenho mais adequado das ciclovias e a solução mais racional para o estacionamento das bicicletas e dos demais veículos nos diversos espaços urbanos.

Em resumo, estamos sugerindo a este Colegiado a aprovação da matéria em tela, exceção feita ao PL n.º 3.437, de 2008, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, que contém o resultado de um verdadeiro trabalho de consolidação e aprimoramento da redação das diversas proposições sob exame, englobando ainda os dispositivos meritórios contidos tanto no texto encaminhado pelo Senado Federal como em seus apensos.

Pelo exposto, votamos inicialmente pela inadequação orçamentária e financeira do PL n.º 3.437, de 2008, razão pela qual deixamos de nos pronunciar quanto ao seu mérito. Votamos pela não implicação financeira e orçamentária do PL n.º 3.228, de 2008; do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e das demais proposições, inclusive da Emenda n.º 1/2007 ao PL nº 1.160, de 2007, apresentada na Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Por último, votamos, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei n.º 3.228, de 2008; do Senado Federal, do Projeto de Lei nº 1.160, de 2007 e de sua emenda n.º 1/2007, do Projeto de Lei n.º 1.422, de 2007, do Projeto de Lei n.º 2.717, de 2007 e do Projeto de Lei n.º 3.211, de 2008, apensados, todos na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2012.

Deputado NELSON MARCHEZAN JÚNIOR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 3.228/08, dos PL's nºs 1.160/07, 1.422/07, 2.717/07 e 3.211/08, apensados, da Emenda nº 1/07 apresentada ao PL nº 1.160/07 na Comissão de Desenvolvimento Urbano, do Substitutivo adotado pela CDU e pela inadequação financeira e orçamentária do PL nº 3.437/08, apensado; e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.228/08, dos PL's nºs 1.160/07, 1.422/07, 2.717/07 e 3.211/08, apensados, e da Emenda nº 1/07 apresentada ao PL 1.160/07 na CDU, na forma do Substitutivo adotado pela CDU, nos termos do parecer do relator, Deputado Nelson Marchezan Junior.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Magalhães - Presidente, Assis Carvalho e Mário Feitoza - Vice-Presidentes, Aelton Freitas, Afonso Florence, Akira Otsubo, Alexandre Leite, Alfredo Kaefer, Amauri Teixeira, Arthur Lira, Cláudio Puty, Devanir Ribeiro, Dr. Ubiali, Edmar Arruda, Erika Kokay, Guilherme Campos, José Guimarães, José Humberto, Júlio Cesar, Lucio Vieira Lima, Manoel Junior, Pedro Eugênio, Silas Brasileiro, Vaz de Lima, André Figueiredo, Diego Andrade, Giovani Cherini, Júnior Coimbra, Nelson Marchezan Junior e Toninho Pinheiro.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2013.

Deputado JOÃO MAGALHÃES
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
