

**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2009**  
**(Do Sr. Jaime Martins)**

*Institui o Programa Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º       Esta Lei institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, dispondo, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.

Art. 2º       Fica instituído o Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, a ser implementado em todas as cidades com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes, visando contribuir para a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Parágrafo único. São diretrizes do PBB:

I – a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

II – a redução nos índices de emissão de poluentes;



83CD39DC00

III – a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população;

IV – o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;

V – a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial.

VI – a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não-motorizadas.

Art. 3º Além dos objetivos mencionados no art. 2º, o PBB visa:

I – apoiar estados e municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário;

II – promover a integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo;

III – promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte econômico, saudável e ambientalmente adequado;

IV – implantar políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e a sua boa convivência com os demais veículos;

V – estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

Art. 4º O PBB integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deve ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública.

§ 1º A implementação das ações do PBB será efetivada:



I – pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana;

II – pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer;

III – por empresas do setor produtivo.

§ 2º A participação dos agentes mencionados nos incisos II e III do § 1º ocorrerá na forma de contrato ou parceria público-privada.

§ 3º Deverá ser estabelecida em regulamento forma de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB, garantida a participação de representantes dos agentes relacionados nos incisos I, II e III do § 1º e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

Art. 5º A atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB será voltada para ações que contemplem:

I – o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária;

II – a implantação de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, devidamente sinalizadas;

III – a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo;

IV – a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e de estacionamentos específicos nos locais de grande fluxo de pessoas;

V – a instalação de equipamentos de apoio aos usuários, como banheiros públicos e bebedouros, em locais estratégicos;



VI – a implantação de sistema de locação de bicicletas a baixo custo nos terminais do sistema de transporte público coletivo e em centros comerciais e outros locais de grande fluxo de pessoas;

VII – a elaboração e divulgação de campanhas educativas relacionadas ao uso seguro da bicicleta e seus benefícios.

Parágrafo único. Nas cidades com mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido pelo art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 6º São recursos do PBB:

I – parcela da receita de arrecadação das multas de trânsito, na forma estabelecida pelo art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);

II – parcela dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, na forma determinada em regulamento;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que forem atribuídas ao programa nos termos das respectivas legislações;

IV – contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas, entidades e organismos de cooperação nacionais ou internacionais.

Art. 7º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) passa a vigorar com a seguinte redação:

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.

§ 1º 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.



§ 2º O percentual de quinze por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será destinada ao financiamento de ações no âmbito do Programa Bicicleta Brasil.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela arrecadação das multas de trânsito ficam obrigados a divulgar mensalmente, pela rede mundial de computadores, o total das receitas auferidas no mês anterior. (NR)

Art. 8º 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, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infra-estrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, 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. 9º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A melhoria das condições de mobilidade urbana é um dos grandes desafios do Poder Público nos tempos atuais. Paralelamente, há que se buscar a sustentabilidade dos centros urbanos, o que inclui, entre outros objetivos, a redução na emissão de poluentes e de gases do efeito estufa. Essa circunstância tem levado os governos, em vários locais do planeta, a voltarem suas atenções para a bicicleta como meio de transporte.



83CD39DC00

Em Paris, por exemplo, milhares de bicicletas estão sendo colocadas à disposição da população, particularmente nas estações de metrô, para utilização em pequenos percursos, mediante o pagamento de uma pequena taxa. Em algumas cidades belgas, um serviço semelhante também já foi posto em funcionamento e as pessoas fazem o depósito de uma quantia como caução, para a utilização da bicicleta. Na devolução, a caução pode ser sacada, o que torna o uso da bicicleta gratuito. Na Alemanha, as bicicletas também podem ser alugadas nas estações de metrô, por um pequeno valor.

No Brasil, são várias as cidades onde a bicicleta já é usada pela população como meio de locomoção. Joinville e Blumenau, cidades industriais em Santa Catarina, Campinas, em São Paulo, e tantos outros centros urbanos de médio porte estão servindo de exemplo para o incentivo ao uso da bicicleta. Em Curitiba, está em análise o Plano Diretor Ciclovitário, que visa incentivar o uso da bicicleta por meio de campanhas educativas e melhorias na rede de ciclovias locais, promovendo o uso de bicicleta pela cidade de forma segura.

Mesmo em São Paulo, metrópole de trânsito intenso e terreno acidentado, já teve início a implantação de um sistema ciclovitário, que prevê inúmeras medidas para facilitar o uso das bicicletas. No Rio de Janeiro, onde as ciclovias já estão implantadas na orla, o governo local pensa em expandir a malha ciclovitária, incrementando a utilização da bicicleta pela população.

O projeto de lei que ora oferecemos à apreciação dos nobres Pares tem por objetivo instituir um programa, chamado Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana. Esse programa deverá ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, que são justamente aquelas obrigadas, pela Constituição Federal, a planejarem seu desenvolvimento urbano por meio de um plano diretor.

A proposição preocupa-se em apontar as diretrizes e objetivos do PBB, entre os quais é importante destacar o de mudar culturalmente uma população habituada ao volante, e dispõe sobre as ações a serem



implementadas no âmbito do Programa. Fica estipulado que, nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, as referidas ações devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido pelo art. 41 do Estatuto da Cidade. Merece destaque, ainda, a previsão de que seja estabelecida, em regulamento, forma de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB, garantida a participação de representantes do Poder Público em seus três níveis, de organizações não governamentais com atuação ligada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, do setor produtivo e de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

Para garantir a eficácia da proposta, estamos prevendo fontes de recursos específicas, entre elas parcela da receita de arrecadação das multas de trânsito, conforme fixado no art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro, e dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, na forma determinada em regulamento. Além disso, o PBB poderá contar com dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que forem atribuídas ao programa nos termos das respectivas legislações e com contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas, entidades e organismos de cooperação nacionais ou internacionais.

Desnecessário falar sobre os benefícios que o incentivo a um uso mais significativo da bicicleta como meio de transporte poderá trazer aos nossos centros urbanos. Do ponto de vista ambiental, estaremos caminhando no sentido de uma maior sustentabilidade, na medida em que boa parte dos deslocamentos serão feitos sem consumo de combustível nem emissão de poluentes ou gases do efeito estufa. Quanto à saúde pública, teremos pessoas com melhor condicionamento físico, diminuindo os índices de obesidade da população. E ainda há que se considerar a diminuição dos engarrafamentos e, conseqüentemente, dos tempos de deslocamento, o que terá efeito positivo na redução dos níveis de estresse das pessoas.

Assim, na certeza de que estamos oferecendo uma contribuição valiosíssima para a melhoria da qualidade de vida nos nossos centros urbanos de médio e grande portes, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação deste projeto de lei.



Sala das Sessões, em            de            de 2009.

Deputado JAIME MARTINS

ArquivoTempV.doc

