



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.474-C, 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; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relatora: DEP. RITA CAMATA); da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. ROBERTO BRITTO); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação, deste e da Emenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano (Relator: DEP. DR. UBIALI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

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

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer da relatora
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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;

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 infra-estrutura 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.

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 24 de novembro de 2009.

Deputado JAIME MARTINS

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

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.

.....

.....

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 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)

.....

.....

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)

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

A proposição que ora vem ao exame desta Comissão pretende instituir o Programa Bicicleta Brasil (PBB), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O texto elenca, entre as diretrizes do PBB, a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos ciclovitários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável, a redução nos índices de emissão de poluentes e a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população. Segundo a proposta, o PBB tem como objetivos específicos oferecer apoio a estados e municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas ciclovitários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário, promover a integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo e estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer, entre outros.

O PBB deverá integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deve ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política

pública. Sua implementação, segundo a proposta, deverá ser efetivada pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana, bem como pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer e por empresas do setor produtivo, na forma de contrato ou parceria público-privada. O texto remete para regulamentação o estabelecimento das formas de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB, garantida a participação de representantes dos agentes envolvidos em sua implementação e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

O projeto de lei enumera as ações que deverão ser contempladas na atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB, entre as quais se destacam o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo e de paraciclos ao longo das vias de circulação e nos locais de grande fluxo de pessoas. Nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, está previsto que as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido nos termos do Estatuto da Cidade.

Finalizando, o projeto de lei aponta os recursos para a efetivação do PBB, a saber: 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), parcela dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, na forma determinada em regulamento, 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 contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas, entidades e organismos de cooperação nacionais ou internacionais. Para compatibilizar a proposta com a legislação existente, são introduzidas alterações pontuais no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei nº 10.636/2002. A cláusula de vigência fixa um prazo de noventa dias, a contar da publicação oficial, para que a lei oriunda da proposição sob análise entre em vigor.

Em sua justificação, o autor argumenta que sua proposta segue a mesma linha já adotada por governos em vários países do mundo, como

França, Bélgica e Alemanha, na busca da sustentabilidade dos centros urbanos, o que inclui, entre outros objetivos, a redução na emissão de poluentes e de gases do efeito estufa. Com sua iniciativa, ele espera contribuir para o enfrentamento daquele que considera um dos grandes desafios do Poder Público nos tempos atuais, que é a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, a proposição deverá ser analisada, em regime de apreciação conclusiva, pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e adequação financeira e orçamentária) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade e juridicidade). Durante o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DA RELATORA

Concordamos com o autor quando ele afirma que a promoção da mobilidade urbana é um dos grandes desafios dos tempos atuais, não somente no Brasil, como em vários outros lugares do mundo. Particularmente em nosso país, os problemas de mobilidade urbana são imensos e derivam, em grande parte, de uma cultura que, ao longo de várias décadas do século passado, valorizava o transporte privado. Trânsito cada vez mais congestionado, excesso de poluição ambiental, aumento dos níveis de consumo de combustíveis e o aquecimento global estão entre as razões que apontam para a necessidade de se pensar em outras alternativas.

Dentro desse contexto, o transporte não motorizado, em especial o realizado por meio de bicicletas, apresenta-se como uma das opções mais atrativas e vem sendo incentivado em diversos países europeus e asiáticos, bem como em algumas cidades brasileiras. Tal incentivo concretiza-se na reserva de espaços apropriados para o tráfego seguro de bicicletas e na supressão de barreiras arquitetônicas, sem esquecer da necessidade de educar e informar a população.

Não obstante os avanços, a existência de infraestrutura especial para ciclistas ainda é muito reduzida no Brasil, em comparação com outros países onde o conceito de mobilidade sustentável já está mais difundido. Na imensa maioria dos centros urbanos, os ciclistas carecem de local próprio para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de

segurança. De modo geral, podemos dizer que o transporte em bicicleta não tem recebido, por parte das nossas políticas públicas, a merecida atenção.

Paradoxalmente, esse tipo de transporte apresenta significativa participação entre as modalidades de viagens realizadas nas cidades brasileiras. Segundo dados da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, citados em TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO NA LEGISLAÇÃO URBANA NO BRASIL, tese de mestrado de Mônica Fiuza Gondim, antes mesmo da implantação das ciclovias, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro já contava com 170 mil viagens diárias realizadas por bicicletas. Isso é equivalente a mais da metade dos deslocamentos feitos por metrô e ao dobro dos deslocamentos por barcas e aerobarcos, constituindo 1,3% do total das viagens diárias.

O projeto de lei que ora examinamos pretende criar um programa, denominado Programa Bicicleta Brasil (PBB), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O corte demográfico é pertinente, por ser o mesmo adotado pela Constituição Federal para a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor de desenvolvimento urbano.

Entendemos que a proposta é oportuna, pois vai contribuir decisivamente para institucionalizar essa alternativa de transporte em todo o País. Ademais, o texto apresentado pelo Deputado Jaime Martins é inteligente, visto que não nos traz uma “receita de bolo”, como seria a obrigação pura e simples de construção de ciclovias em todas as cidades brasileiras. Mais sutil e, por isso mesmo, mais efetivo, ele aponta uma série de diretrizes a serem seguidas e um rol de ações que poderão compor a implementação do PBB.

Dessas ações, gostaríamos de destacar duas. A primeira delas diz respeito à necessidade de integrar o modal bicicleta aos demais modais do sistema de transporte urbano. Afinal, sabe-se que a bicicleta tem um raio de deslocamento limitado, principalmente se o motivo de viagem for estudo ou trabalho, onde o tempo do deslocamento é importante. Por isso, torna-se necessária a integração com outros modos de transporte. Destaque-se, também, entre as ações previstas, a promoção de campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte. Com isso, poderão ser modificadas questões de

ordem cultural, nas quais o automóvel surge, no imaginário das pessoas, como símbolo de *status*.

Finalmente, um outro aspecto relevante da proposição é a preocupação do autor em dotar o PBB de fontes de recursos, que permitam efetiva implementação do programa. Embora a matéria financeira não seja da competência desta Comissão, devendo ser analisada pela Comissão de Finanças e Tributação, entendemos que as duas principais fontes de recursos indicadas pelo projeto de lei (parcela da arrecadação das multas de trânsito e da CIDE combustíveis) são coerentes com os objetivos do programa. Afinal, nada mais lógico que direcionar recursos gerados pelo transporte motorizado e poluente para investimento em modalidades mais sustentáveis.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009.

Sala da Comissão, em 24 de Março de 2010.

Deputada RITA CAMATA
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.474/09, nos termos do parecer da relatora, Deputada Rita Camata.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Fernandes, Cláudio Diaz e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Camilo Cola, Carlos Santana, Chico da Princesa, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Marinha Raupp, Mauro Lopes, Rubens Otoni, Tadeu Filippelli, Fernando Chucre, Fernando Marroni, Flávio Bezerra, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Marcelo Almeida, Pedro Chaves, Rita Camata e William Woo.

Sala da Comissão, em 14 de abril de 2010

Deputado CLAUDIO DIAZ
Vice-Presidente, no exercício da Presidência

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe tem por objetivo a instituição do Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando à melhoria das condições de mobilidade urbana, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes.

O art. 2º do projeto estabelece que são diretrizes do PBB:

- . a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;
- . a redução nos índices de emissão de poluentes;
- . a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população;
- . o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;
- . a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial; e
- . 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.

Objetiva o PBB, além de seus alvos específicos, o apoio a 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, além da promoção de campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte, tanto para a implantação de rotas intermunicipais seguras quanto para o turismo e o lazer.

O texto prevê que o PBB deverá integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública. A implementação das ações do PBB deverá ser efetivada pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana, assim como por organizações não governamentais

com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer e por empresas do setor produtivo, por meio de contrato ou parceria público-privada.

O estabelecimento das formas de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB ficará a cargo da regulamentação, devendo ser garantida a participação de representantes dos agentes envolvidos na implementação do Programa e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

O projeto dispõe que a atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB deverá ser voltada para ações que contemplem, entre outros:

- . estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária;

- . a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo;

- . a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e nos locais de grande fluxo de pessoas; e

- . a instalação de equipamentos de apoio aos usuários da malha cicloviária.

De acordo com o que prescreve parágrafo único do art. 5º do projeto, as ações do PBB, nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, obrigatório nos termos do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade).

Visando garantir a implementação do PBB, a proposta indica as fontes de recursos que poderão ser utilizadas, dentre as quais merecem destaque as parcelas 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), e dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, conforme vier a ser disposta em regulamento.

Para tanto, o projeto de lei faz a compatibilização da legislação existente, alterando o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro e o art. 6º da Lei nº 10.636/2002.

O autor da proposição, em sua justificção, defende o programa como uma alternativa já adotada em outros países para buscar a sustentabilidade dos centros urbanos, haja vista ser a mobilidade urbana um dos maiores desafios do Poder Público na atualidade.

Analisada pela Comissão de Viação e Transportes, ainda na legislatura anterior, a proposição logrou aprovação, sem reparos.

Também na legislatura anterior, foi o projeto de lei em comento distribuído à relatoria do então Deputado JOSÉ PAULO TÓFFONO, cujo parecer, pela aprovação, ora acolho na sua integralidade, por seus sólidos e irretorquíveis fundamentos.

Durante o prazo regimental de cinco sessões não foram apresentadas emendas nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano.

A matéria tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Este, pois, o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Com efeito, assiste razão tanto ao autor da proposição, o Deputado Jaime Martins, quanto a ex-deputada Rita Camata, então relatora na Comissão de Viação e Transportes (CVT), ao identificarem a questão da mobilidade urbana como um dos grandes desafios dos tempos atuais.

É certo afirmarmos que parte significativa dos problemas hoje existentes em quase todas as cidades brasileiras deriva de décadas de políticas públicas que priorizaram o transporte privado em detrimento do transporte público coletivo.

Não bastasse, a matriz do transporte de passageiros, em geral, incluindo o transporte urbano, é fortemente calcada na modalidade rodoviária.

Essa conjuntura tem provocado, ao longo dos anos, trânsito cada vez mais congestionado, excesso de poluição ambiental e aumento dos níveis

de consumo de combustíveis, sem falar dos problemas climáticos derivados do aquecimento global.

Como corolário, torna-se indispensável que as três esferas de governo adotem alternativas sustentáveis para os deslocamentos urbanos. Restringir o uso de automóveis particulares e investir em transporte de massa sobre trilhos são algumas das medidas que devem ser priorizadas pelos administradores públicos.

No entanto, diante do elevado investimento que tal alternativa exige, o transporte realizado por meio de bicicletas apresenta-se como modalidade atrativa e menos onerosa, que vem sendo, aliás, adotada em larga escala por diversos países europeus, como França, Bélgica, Holanda e Alemanha. No Brasil, a experiência vem sendo utilizada por algumas cidades, como Joinville e Blumenau, em Santa Catarina, cujos resultados satisfatórios têm despertado a atenção de outros municípios, que estão acordando para essa nova realidade e buscando maneiras de promover o tráfego seguro de bicicletas.

É inegável que o uso da bicicleta como meio de transporte não tem recebido a devida atenção quando da formulação de políticas públicas no Brasil. A regra geral é que os ciclistas carecem de local próprio para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de segurança, o que gera inúmeros acidentes, muitas vezes com vítimas fatais.

Assim, vem em muito boa hora a presente proposição instituindo um programa destinado a incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

O alvo desse programa são as cidades com mais de vinte mil habitantes, número este que, como bem observou a relatora que examinou a proposta na CVT, não poderia ser mais adequado, já que adotado pela Constituição Federal para a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor de desenvolvimento urbano.

Com a implantação do PBB, cidades que já desenvolvem ações para valorizar o transporte por bicicleta contarão com maior apoio, particularmente financeiro, e aquelas que ainda não o fazem se sentirão estimuladas a iniciar um planejamento nesse sentido.

Por tais argumentos, concordamos com o parecer aprovado pela CVT quanto ao acerto da proposta em não oferecer uma saída simplista e linear, como seria a obrigação pura e simples de construção de ciclovias em todas as cidades brasileiras. Ao limitar-se a indicar as diretrizes a serem seguidas e as ações que poderão compor a implementação do PBB, o texto consegue respeitar a diversidade dos cenários que compõem a realidade nacional, sendo, por isso, muito mais efetivo.

Igualmente acertadas e já comentadas no brilhante parecer aprovado pela CVT são as várias ações previstas no âmbito do PBB e as fontes de recursos apontadas para financiar o programa.

Não obstante, vemos apenas um ponto da proposta que merece reparo. Trata-se da previsão disposta no parágrafo único do art. 5º, segundo a qual, nas cidades com mais de 500 mil habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte público integrado, exigido pelo art. 41 do Estatuto da Cidade.

Entendemos que deve ficar explícita a necessidade de o referido plano de transporte público integrado contemplar a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário, já que a omissão dessa obrigatoriedade poderá incompatibilizar as ações do PBB com o planejamento municipal no setor de transporte e mobilidade.

Diante do exposto, no que compete a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 19 de abril de 2011.

Deputado **Roberto Britto**
Relator

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao parágrafo único do art. 5º da proposição em epígrafe a seguinte redação:

Art. 5º

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), no qual estarão previstas, obrigatoriamente, a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário.

Sala da Comissão, em 18 de abril de 2011.

Deputado **Roberto Britto**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com emenda, o Projeto de Lei nº 6.474-A/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Roberto Britto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Manoel Junior - Presidente, Roberto Britto, José de Filippi e Leopoldo Meyer - Vice-Presidentes, Bruna Furlan, Edivaldo Holanda Junior, Eliane Rolim, Genecias Noronha, Heuler Cruvinel, João Arruda, Mauro Mariani, Roberto Dorner, Rosane Ferreira, Vilalba, William Dib, Zoinho, João Paulo Lima e José Chaves.

Sala da Comissão, em 3 de agosto de 2011.

Deputado MANOEL JUNIOR
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do nobre Deputado Jaime Martins, institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.

Apreciado na Comissão de Viação e Transportes em sua reunião de 14 de abril de 2010, o projeto foi aprovado por unanimidade, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Rita Camata.

A matéria foi aprovada em seguida na Comissão de Desenvolvimento Urbano, ali foi apreciado em 03 de agosto de 2011, com a apresentação de emenda para alterar a redação do parágrafo único do art. 5º da proposição, nos termos do Parecer do relator, Deputado Roberto Britto.

A redação original de todo o artigo prescrevia o seguinte:

“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).”

O relator supracitado alterou a redação do parágrafo único acima destacado por meio da emenda abaixo para ficar explícita a necessidade de o referido plano de transporte público integrado contemplar a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário, já que a omissão dessa obrigatoriedade poderia incompatibilizar as ações do PBB com o planejamento mais amplo do setor de transporte e mobilidade.

“Art. 5º

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), no qual estarão previstas, obrigatoriamente, a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário.”

A matéria foi recebida nesta Comissão de Finanças e Tributação para o exame de adequação orçamentária e de mérito, cabendo-nos relatá-la.

Aberto o prazo regimental, esse se encerrou sem que fossem apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, antes do exame de mérito, apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, e adequação com o orçamento anual (RICD, arts. 32, X, “h” e 53, II).

As disposições contidas no Projeto de Lei não terão repercussões imediatas e diretas na Lei Orçamentária Anual em vigor (Lei nº 12.798, de 04/04/2013), seja por não elevarem despesas ou por reduzirem as receitas públicas nela previstas.

Quanto ao mérito, queremos de plano marcar nossa posição plenamente favorável ao uso da bicicleta, não somente por conta da melhoria das condições de mobilidade urbana em nossas cidades médias e grandes, mas também pela redução na emissão de poluentes, com efeitos positivos na saúde dos cidadãos.

Nada obstante, estamos diante de uma proposição que acabou perdendo oportunidade, não se fazendo mais necessária, uma vez que o assunto já é objeto de um programa instituído pelo Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, com o seguinte título:

- **Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – “Bicicleta Brasil”.**

O Programa “Bicicleta Brasil” tem os seguintes objetivos:

- inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos;
- promover sua integração aos sistemas de transportes coletivos, visando reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda;
- estimular os governos municipais a implantar sistemas cicloviários e um conjunto de ações que garantam a segurança de ciclistas nos deslocamentos urbanos;
- difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável, estimulando os meios não motorizados de transporte, inserindo-os no desenho urbano; e
- estimular o desenvolvimento tecnológico e a implantação de infraestrutura para o uso da bicicleta.

O Programa “Bicicleta Brasil”, busca a integração das ações da

União, dos Estados e dos Municípios, a capacitação de gestores públicos locais para a elaboração e implantação de sistemas cicloviários, combinados com a sensibilização da sociedade para a importância e viabilidade do uso da bicicleta como meio de locomoção.

Os recursos públicos federais em prol do uso mais intensivo da bicicleta são viabilizados por meio dos seguintes programas e ações:

Programas (OGU)	Ações Federais	Recursos - 2013 (R\$ Mil)
Mobilidade Urbana	Ação 10ST - Ação de apoio a projetos de sistemas de circulação não motorizados	8.083
	Ação 10SS - Ação de apoio à elaboração de projetos de sistemas integrados de transporte coletivo urbano	2.468.221
Segurança e Educação de Trânsito: Direito e Responsabilidade de Todos	Ação 8487 - Fomento a Projetos destinados à redução de acidentes no trânsito	14.500
Fortalecimento da Gestão Urbana	Ação 2D49 - Apoio ao Desenvolvimento Institucional para a Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana	1.000

Fonte: Ministério das Cidades: OGU/Execução Orçamentária de 2013/CONOF-CD

Entendemos, no entanto, que a tarefa mais importante no momento para apoiar as ações de fomento ao uso da bicicleta como meio de locomoção é fortalecer as dotações orçamentárias do Ministério das Cidades, especialmente a “Ação 10ST - Ação de apoio a projetos de sistemas de circulação não motorizados”, contemplada no orçamento corrente com apenas oito milhões de reais, como vemos acima.

Além disto, o BNDES disponibiliza uma linha de crédito para os Municípios com população acima de cem mil habitantes, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) e da própria CIDE-Combustíveis, por meio do Programa de Infraestrutura para a Mobilidade Urbana - Pró-Mob. O objetivo do programa é o desenvolvimento urbano, com o apoio a projetos de investimento na infraestrutura de transporte, sobretudo o transporte coletivo. Entre esses projetos, destacam-se obras de pavimentação e iniciativas que contribuam para a acessibilidade universal e a circulação não motorizada (**pedestres e bicicletas**).

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte) financia mobilidade e sistemas de infraestrutura do transporte coletivo, incluindo as ciclovias, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Por último, como sabemos, os recursos oriundos da arrecadação de multas de trânsito são destinados para a cobertura de gastos com sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. A nosso ver, entre as atividades de engenharia de tráfego e de campo insere-se naturalmente o planejamento de ciclovias, dispensando, portanto, a

necessidade de se estabelecer um percentual dos recursos com a arrecadação de multas para ciclovias na forma prevista na proposição.

Diante do exposto, votamos pela adequação orçamentária e financeira da proposição e da emenda modificativa nº 1 oferecida na Comissão de Desenvolvimento Urbano.

No mérito, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009, e da emenda modificativa nº 1 da Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 2013.

Deputado UBIALI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 6.474/09 e da emenda da Comissão de Desenvolvimento Urbano; e, no mérito, pela aprovação do PL nº 6.474/09 e da emenda da CDU, nos termos do parecer do relator, Deputado Dr. Ubiali.

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