



CÂMARA DOS DEPUTADOS

C0054557A

PROJETO DE LEI N.º 2.220, DE 2015 (Do Sr. Veneziano Vital do Rêgo)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever um percentual mínimo de espaço, em estacionamentos, para os veículos de transporte não motorizado.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5849/2013.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para adicionar, entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a serem utilizados pelos entes federativos, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais.

Art. 2º O art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Art. 23

.....

Parágrafo único. Para o estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, prevista no inciso V, fica ainda contemplada, como instrumento de gestão, a destinação de um percentual mínimo de espaço de estacionamento aos veículos de transporte não motorizado, em condições de conforto e segurança, de acordo com as peculiaridades locais." (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O uso de veículos não motorizados para o deslocamento de pessoas tem sido crescentemente destacado como alternativa de sucesso para a melhoria da mobilidade urbana, da qualidade ambiental e da saúde e bem-estar físico e mental dos usuários.

É importante recordar, no entanto, que, para a efetiva implementação de uma política de substituição relativa do transporte motorizado pelo não motorizado, é necessária, além das ciclovias, a previsão de espaços e equipamentos urbanos que permitam a guarda das bicicletas em condições de conforto e segurança, dando aos usuários a real possibilidade da adoção desses veículos em seus deslocamentos cotidianos.

Nesse contexto é que propomos a modificação na Lei nº 12.587, de 2012, para que os entes federativos tenham ainda esse novo instrumento de política pública para promoverem o uso da bicicleta, contribuindo para a melhoria significativa da mobilidade urbana.

Esperamos que a proposição receba o apoio dos nobres Pares para sua célere tramitação, sendo bem-vindas propostas que visem ao seu aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em 02 de julho de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO

| |
|--|
| LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA |
| Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG |
| Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL |
| Seção de Legislação Citada - SELEC |

LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE

MOBILIDADE URBANA

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

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

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

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

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

.....
.....

| |
|-------------------------|
| FIM DO DOCUMENTO |
|-------------------------|