



C0062355A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.604, DE 2016

(Do Sr. Mário Heringer)

Esta Lei modifica as leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "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", e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que "Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências", para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

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 modifica as leis nºs 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e 10.257, de 10 de julho de 2001, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º. Os artigos 3º e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....
§ 3º

II – estacionamentos, **bicicletários e paraciclos**;

.....” (NR)

“Art. 24.

VIII – as áreas de estacionamentos **e bicicletários** públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

.....” (NR)

Art. 3º. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida de artigo 19-A com a seguinte redação:

“Art. 19-A. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos

Municípios deverá implantar e manter estrutura bicicletária, na forma do Regulamento, destinada a servidores, colaboradores, terceirizados e estagiários nas instalações onde funcionam seus órgãos, entidades e unidades administrativas, operacionais e assemelhadas.

§1º A estrutura bicicletária das instituições de ensino públicas contemplará os estudantes como usuários.

§2º A Administração Pública tem o prazo máximo de quarenta e oito meses a partir da publicação desta Lei para a instalação da estrutura bicicletária de que trata este artigo.”

Art. 4º. O §2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41.

.....

§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, **com previsão obrigatória de estrutura bicicletária destinada ao ciclista.**” (NR)

Art. 5º. As despesas decorrentes da execução do disposto no art. 3º desta Lei correrão por conta de dotações próprias consignadas no orçamento do respectivo órgão, entidade ou unidade, suplementadas se necessário.

Parágrafo único. As escolas públicas de educação básica, adicionalmente, poderão fazer uso dos recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola, na forma da Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009, para os fins do disposto nesta Lei.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A utilização de bicicletas para o deslocamento cotidiano do trabalhador de casa para o trabalho e do estudante de casa para a escola tem se apresentado como uma tendência irreversível no mundo contemporâneo. São notórios os benefícios da atividade ciclista cotidiana para a saúde física e mental daquele que assim se movimenta pelas cidades, bem como dos benefícios ambientais para a própria cidade. Não à toa, os governos municipais têm invertido recursos em escala crescente para a demarcação de ciclofaixas, construção de ciclovias, reserva de espaço para transporte de bicicletas em ônibus urbanos, vagões de metrô e trem e até instalação de paraciclos entre outras iniciativas que visam à definitiva incorporação desse modal de transporte na vida urbana brasileira. Nossa contribuição a essa tendência que tem se mostrado inexorável é a incorporação da questão dos bicicletários e até dos paraciclos no planejamento da mobilidade urbana municipal.

O uso de recursos de segurança viária para o ciclista encontra-se previsto no Código de Trânsito Brasileiro, seguindo o entendimento legislativo de que esse é e deve ser um modal de elevada popularidade nos deslocamentos urbanos, dadas as suas positivas características, tais como, baixo custo de implantação/adaptação de vias e logradouros, não emissão de poluentes, potencial de benefícios à saúde do usuário, entre outros.

Grandes cidades do mundo, a exemplo de Copenhagen e Amsterdã, onde, respectivamente, 52% e 57% da população pedalam diariamente, há muito naturalizaram a bicicleta como meio regular de deslocamento cotidiano, seja isoladamente ou combinado a outros modais de transporte coletivo, como ônibus, metrô, VLT, BRT, trem etc.

A despeito da notória ampliação da malha cicloviária em vários municípios brasileiros, alguns dos quais de grande porte, como Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, estudos indicam que os trabalhadores de maior remuneração apresentam menor aceitação ao uso do modal ciclista para os deslocamentos cotidianos casa-

trabalho, necessitando, pois, ser estimulados a mudanças em sua cultura de mobilidade.

Nossa proposta vem somar-se a outras que já tramitam nesta Casa, cujo escopo é, justamente, o de criar elemento de estímulo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos cotidianos dos servidores públicos e, no caso das instituições de ensino públicas, também dos estudantes: a implantação de estrutura bicicletária para uso do ciclista. Para aqueles que, independentemente dessas facilidades, já optaram pelo modal ciclístico, nossa proposta servirá, ao menos, para oferecer maior segurança.

Sites especializados em ciclismo de fato apontam a falta de bicicletários seguros e de vestiários equipados com recursos para banho e troca/guarda de roupas como dois dos principais elementos de dificuldade no uso de bicicleta para fins de trabalho em cidades ou áreas onde há boa malha cicloviária instalada. Não raro, empresas privadas e públicas, bem assim órgãos da administração pública direta e indireta são alvos de demandas provenientes dos trabalhadores com vistas à implantação dessas melhorias.

No ano de 2013, a sede da Petrobrás, na cidade do Rio de Janeiro, foi objeto de ampla mobilização dos servidores em favor da instalação de um bicicletário no novo prédio. Lastimavelmente, à ocasião, a empresa ofereceu a seguinte resposta ao justo pleito dos trabalhadores: *“Tendo em vista a falta de ciclovias e de segurança para os ciclistas no centro do Rio de Janeiro, a Petrobras não incentiva o uso de bicicleta como meio de transporte para a força de trabalho. Por essa razão, não haverá bicicletário no Centro Empresarial Senado.”* No mesmo ano, a empresa Itaú Unibanco inaugurava seu segundo conjunto de bicicletários-vestiários: o primeiro no bairro do Jabaquara; e este na região da Bela Vista, fazendo uso de contêineres marítimos como vestiários.

Cumpre destacar, por fim, nossa condição climática tropical para reforçar a relevância dos vestiários na estrutura bicicletária aqui proposta. Em virtude do forte calor que caracteriza a maior parte do território brasileiro na maioria dos meses do ano, é seguro que o estímulo aqui pretendido dependa não apenas de vias reservadas ao ciclismo e locais seguros para a guarda de bicicletas, mas, sempre que possível, da existência de vestiários onde o ciclista possa tomar banho e trocar suas roupas, antes de dar início à sua jornada diária de trabalho ou estudo. Essa seria, a nosso ver, uma estrutura bicicletária mínima para a promoção do estímulo

pretendido. Contudo, tendo em vista detalhamentos técnicos e especificidades que porventura caracterizem este ou aquele edifício público, optamos por deixar a cargo do regulamento a caracterização da estrutura bicicletária que pretendemos ver implantada nos órgãos públicos brasileiros.

Propomos, outrossim, que a implantação de estruturas bicicletárias pela Administração Pública corra à conta de recursos orçamentários próprios aos respectivos órgãos, entidades, unidades e afins, sendo permitido o uso de recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola – PDDE para a instalação dessa facilidade nas escolas de educação básica. Entendemos que, sendo de uso estendido aos estudantes, as estruturas bicicletárias aqui propostas constituem-se em melhorias infraestruturais físicas da escola, encontrando, pois, amparo no art. 23 da Lei nº 11.947, de 2009.

Entendemos que a exigência apresentada na presente proposta, ainda que necessária e até urgente, demanda tempo para sua plena execução, razão pela qual concedemos o prazo máximo de quatro anos contados a partir da promulgação da Lei.

Pelo exposto, solicitamos apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 1º de dezembro de 2016.

Deputado **MÁRIO HERINGER**

PDT/MG

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 I DISPOSIÇÕES GERAIS

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

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

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

* Vide Medida Provisória 748, de 11 de outubro de 2016.

.....
.....

MEDIDA PROVISÓRIA N° 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

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

"Art. 24.

.....

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

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei." (NR)

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 11 de outubro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Bruno Cavalcanti de Araújo

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 II DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

Seção VI Da concessão de uso especial para fins de moradia

- Art. 15. (VETADO)
- Art. 16. (VETADO)
- Art. 17. (VETADO)
- Art. 18. (VETADO)
- Art. 19. (VETADO)
- Art. 20. (VETADO)

Seção VII Do direito de superfície

Art. 21. O proprietário urbano poderá conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º A concessão do direito de superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

§ 3º O superficiário responderá integralmente pelos encargos e tributos que incidirem sobre a propriedade superficiária, arcando, ainda, proporcionalmente à sua parcela de ocupação efetiva, com os encargos e tributos sobre a área objeto da concessão do direito de superfície, salvo disposição em contrário do contrato respectivo.

§ 4º O direito de superfície pode ser transferido a terceiros, obedecidos os termos do contrato respectivo.

§ 5º Por morte do superficiário, os seus direitos transmitem-se a seus herdeiros.

CAPÍTULO III DO PLANO DIRETOR

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

I - com mais de vinte mil habitantes;
II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012*)

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

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

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (*Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação*)

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 N° 11.947, DE 16 DE JUNHO DE 2009

Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica; altera as Leis nºs 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a Lei nº 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá outras providências.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

Art. 23. Os recursos financeiros repassados para o PDDE serão destinados à cobertura de despesas de custeio, manutenção e de pequenos investimentos, que concorram para a garantia do funcionamento e melhoria da infraestrutura física e pedagógica dos estabelecimentos de ensino.

Art. 24. O Conselho Deliberativo do FNDE expedirá normas relativas aos critérios de alocação, repasse, execução, prestação de contas dos recursos e valores per capita, bem como sobre a organização e funcionamento das unidades executoras próprias.

Parágrafo único. A fixação dos valores per capita contemplará, diferenciadamente, as escolas que oferecem educação especial de forma inclusiva ou especializada, de modo a assegurar, de acordo com os objetivos do PDDE, o adequado atendimento às necessidades dessa modalidade educacional.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
