



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.596, DE 2018 **(Do Sr. Felipe Carreras)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), para criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1155/2015.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 24

.....

§7º - em Municípios acima de 100.000 (cem mil) habitantes deverá criar um sistema de compartilhamento de bicicletas nas áreas urbanas de suas municipalidades. ” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, poucos sistemas de transporte se espalharam tão rapidamente como os de bicicletas compartilhadas. Eles já estão presentes em mais de 600 cidades do mundo, e são elementos cada vez mais importantes nas políticas de mobilidade urbana.

Caracterizados pela disponibilização de bicicletas espalhadas pelo território (em geral posicionadas em estações próprias), estes sistemas permitem que um mesmo veículo seja utilizado por mais de uma pessoa ao longo do dia. Seu potencial reside na conveniência ofertada aos usuários, que podem complementar as viagens feitas em modos coletivos (ônibus, metrô ou trens) ou realiza-las exclusivamente por meio destes sistemas.

Além disso, trazem benefícios indiretos, tais como o estímulo à adoção da bicicleta por mais cidadãos, a melhoria das condições ambientais, a ampliação do alcance do transporte coletivo e a redução dos congestionamentos.

A implementação e operação destes sistemas ainda demanda um processo de planejamento e gestão complexo para a maior parte dos municípios brasileiros e tem um custo relativamente elevado (ainda que baixo se comparado a outros modos de transporte), necessitando certo nível de governança e articulação

institucional para garantir a sustentabilidade financeira e operacional em médio e longo prazos.

Em linhas gerais, um bom sistema de bicicletas compartilhadas é aquele que permite o deslocamento do maior número de pessoas com o menor custo possível. Para isso, algumas características de planejamento e operação devem ser respeitadas.

No Brasil, o primeiro sistema de bicicletas compartilhadas de terceira geração foi implementado no Rio de Janeiro, em 2008. Até novembro de 2015, outras 12 cidades brasileiras desenvolveram sistemas semelhantes: Porto Alegre (RS), Fortaleza (CE), Recife (PE), Aracaju (SE), Santos (SP), Sorocaba (SP), Salvador (BA), Petrolina (PE), São Paulo (SP), Brasília (DF), Belo Horizonte (MG) e Bertioga (SP, (com estações apenas no bairro de Riviera de São Lourenço). Outros sistemas de terceira geração também estão em operação, com funcionamento em formatos diferenciados, nas seguintes localidades: Universidade Federal de Juiz de Fora (MG, para uso restrito no interior do campus universitário) e na cidade de Ipaussu (SP, com apenas uma estação)

Para que esse sistema possa alcançar todas as cidades brasileiras, contamos com o apoio de nossos Pares para aprovação dessa medida.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2018.

Deputado **FELIPE CARRERAS**
PSB-PE

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

LEI Nº 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. 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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)
- 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 compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)*](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

§ 6º [*\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)*](#)

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.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
