



C0076444A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.705, DE 2019 (Do Sr. Francisco Jr.)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para promover a integração entre modais e estabelecer a obrigatoriedade de espaços exclusivos para estacionamentos dedicados a meios de transporte motorizados e não motorizados nas estações e nos terminais do transporte público coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2851/2019.

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 promover a integração entre modais e estabelecer a obrigatoriedade de espaços exclusivos para estacionamentos dedicados a meios de transporte motorizados e não motorizados nas estações e terminais do transporte público coletivo.

Art. 2º O inciso V do Art. 23 da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 fica acrescido da alínea “a” com o seguinte teor:

“Art. 23º

V –

- a) as estações e os terminais do transporte público coletivo deverão ter espaço exclusivo dedicado a estacionamentos para meios de transporte motorizados e não motorizados, inseridos num raio de no máximo duzentos metros de seus limites com o logradouro público;”

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

Justificativa

Os sistemas de circulação nas cidades brasileiras vêm sendo degradados em função de um conjunto de aspectos relacionados ao transporte, trânsito, infraestrutura e gestão da mobilidade urbana, o que tem levado à desumanização dos espaços urbanos.

Na cultura de circulação do Brasil há notadamente o predomínio do uso intensivo do automóvel que resulta em um cenário de congestionamentos, privatização do espaço público, concentração da mobilidade urbana e impactos ambientais. Para transpor esta barreira cultural de forma ambiental e socialmente sustentável são necessárias soluções criativas e integradas no âmbito do Planejamento de Transportes Urbanos.

Nesse cenário em que as cidades se desenvolvem, o emprego de infraestrutura direcionada à circulação de bicicletas e o incentivo ao seu uso como meio de transporte desempenham importante papel para a sustentabilidade e humanização do trânsito. O incentivo à mobilidade por bicicleta gera benefícios para os usuários, para o meio ambiente urbano e o sistema de transportes como um todo. Para tornar esta afirmativa uma prática corrente é preciso enfrentar as dificuldades estruturais e buscar alterações de comportamento.

É possível promover mudanças, desde que haja vontade política, planejamento, distribuição equitativa dos espaços de circulação e educação para o trânsito (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007b). Neste sentido cabe compreender que alguns aspectos das cidades representam pontos de permanente conflito para o uso das bicicletas.

Entre os desafios a serem dirimidos está a não previsão, por lei, de estacionamentos para bicicletas em terminais de transportes o que dificulta sobremaneira a formação de uma

nova ordem na mobilidade urbana que inclua em larga escala os ciclistas que necessitam de integração com outros meios de transportes.

Assim, o presente Projeto de Lei propõe a alteração das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana inserindo a previsão de estacionamentos dedicados a meios de transportes motorizados e não motorizados, nos quais se incluem as bicicletas, de forma a transpor para a legislação as condições e incentivos necessários para promover o seu uso intensivo.

Câmara dos Deputados, em 27 de agosto de 2019.

Deputado FRANCISCO JR

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, 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*)

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO