



**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.

### **APRECIÇÃO:**

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

.....

.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------