



PL 273 /2019

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_**  
**(Do Senhor Deputado Eduardo Pedrosa)**

L I D O  
Em. 26/03/19  
R  
Secretaria Legislativa

**Altera a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que "dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Distrito Federal e dá outras providências", para disciplinar o sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes e a instalação de paraciclos em vias e logradouros públicos.**

**A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL** decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

I – é acrescido o art. 14-A com a seguinte redação:

**Art. 14-A.** O Poder Público incentivará o uso de veículos não poluentes compartilhados, incluindo bicicletas e patinetes.

**§ 1º** Entende-se por veículos não poluentes os movidos a propulsão humana - não motorizados, ou movidos por energia elétrica ou outra forma de energia que não resulte em poluição atmosférica e ruídos.

**§ 2º** Os sistemas de bicicletas, patinetes e similares compartilhados, podem ser prestados diretamente pelo ente público ou por entidades privadas, observados os princípios da Administração Pública, em particular os princípios que regem a licitação.

**§ 3º** Os prestadores de serviço de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares devem fornecer informações por meio de aplicativo de celular, nas estações de compartilhamento e nos próprios veículos compartilhados, sobre:

I - segurança no trânsito, em especial sobre o devido cuidado com os pedestres, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro; e

II - a devolução, de forma a não bloquear ou impedir a circulação de pessoas e outros veículos.

**§ 4º** Os prestadores de serviço de que trata esta Lei devem disponibilizar estações de autoatendimento com estrutura compatível para a disponibilização de bicicletas à população de forma eletrônica e automatizada.

SECRETARIA LEGISLATIVA - EMER2009 1454

8.70302

Setor: Protocolo Legislativo

PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 01



**§ 5º** As estações de bicicletas, patinetes e similares compartilhados devem dispor de painéis de informações a respeito do funcionamento do serviço e mapa de localização das estações para retirada ou entrega das bicicletas ou patinetes.

**§ 6º** O Poder Público deve promover a integração dos sistemas compartilhados ao sistema de transporte público.

**§ 7º** Entre as ações de fomento à integração entre os veículos não poluentes compartilhados e o transporte público, estão:

I - disponibilização de bicicletas, patinetes e similares nas proximidades dos terminais de transporte coletivo, próximos aos pontos de ônibus, estações do metrô, órgãos públicos, estabelecimentos comerciais e de serviços, escolas e instituições de ensino públicas e privadas, bibliotecas, cinemas e outros pontos com grande movimentação de pessoas; e

II - possibilidade de utilização do cartão bilhete único utilizado no transporte coletivo no sistema de bicicletas, patinetes e similares compartilhados, incluindo a possibilidade de utilização do passe estudantil e do vale-transporte.

**§ 8º** A instalação de estações físicas pelos prestadores de serviço, com suportes para os veículos compartilhados, deve ocorrer:

I - em locais bem iluminados, seguros, de fácil acesso e visíveis, e

II - ao longo de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo.

**§ 9º** Para a instalação de estações físicas em locais públicos é necessária autorização do Poder Público, que avaliará com base nos seguintes critérios:

I - o projeto e a execução;

II - os impactos no espaço de entorno; e

III - o incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema.

**§ 10.** Quanto a sua localização, as estações físicas devem obedecer aos seguintes critérios:

I - não obstruir a circulação de pedestres ou configurar perigo ou impedimento à locomoção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

II - não obstruir o acesso a faixas de travessias de pedestres, escadas rolantes ou entradas e saídas de público, sobretudo as de emergência;

III - não estar localizado em refúgios de travessia de pedestre;

IV - não estar localizado nas proximidades dos poços de visita, caixas de passagem e similares, devendo ser observado também as passagens das redes subterrâneas dessas infraestruturas; e

Processo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 02



V - não obstruir a área de embarque e desembarque de escolares.

**§ 11.** Em caso de retirada de estações físicas, o prestador de serviço de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares se obriga a restaurar as condições anteriores das vias utilizadas, atendendo às normas de acessibilidade.

**§ 12.** A expansão do sistema poderá adequar a oferta do serviço de bicicletas compartilhadas levando em consideração estudos de demanda para identificação de bairros e regiões com maior potencial de viagens, que apresentem alta densidade residencial e de empregos, assim como distribuição equilibrada de atividades complementares.

**§ 13.** O sistema compartilhado que permite aos usuários alugar bicicletas por intermédio de aplicativo sem estação física deve ser estacionada sem prejuízo da livre circulação de pedestres.

**§ 14.** Os sistemas de compartilhamento que permitem aos usuários alugar, reservar e desbloquear bicicletas utilizando um aplicativo ou por Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas – OTTCs de localização automática via GPS com uso de smartphone ou tablets será regulamentado por Lei.

**§ 15.** Na prestação indireta dos serviços de compartilhamento bicicletas, patinetes e similares por meio de entidades privadas, o Poder Público deve dispor, no contrato ou termo de cooperação firmado, sobre a abrangência do sistema e requisitos de inclusão social, de forma a viabilizar a utilização por pessoas de baixa renda e a viabilizar a expansão dos sistemas compartilhados para todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal.

**§ 16.** É permitido o funcionamento de sistemas independentes de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares, que atendam a regiões específicas, ou funcionem exclusivamente para atender a determinadas empresas e entes públicos.

**§ 17.** O Poder Executivo poderá regulamentar outros aspectos relativos ao compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 3º** Revogam-se as disposições em contrário.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A grande frota de automóveis em circulação resulta em significativos impactos negativos nas grandes cidades, tais como: poluição atmosférica, poluição sonora, congestionamentos, sedentarismo e perda de produtividade em razão do tempo perdido nos deslocamentos.

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 03



Como forma de reduzir a dependência do transporte individual motorizado e incentivar a qualidade de vida, a mobilidade ativa (“não motorizada”) tem sido incentivada nos centros urbanos.

Além do investimento em infraestrutura voltada a pedestres, ciclistas e outros usuários da mobilidade ativa (por exemplo, calçadas acessíveis e ciclovias) e de medidas de moderação de tráfego (por exemplo, redução do limite de velocidade), tem-se investido em sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes com o objetivo de ampliar as alternativas de transporte e reduzir o uso de carro e moto nos deslocamentos diários.

Entre as vantagens dos sistemas de compartilhamento estão a facilidade de integração com o transporte coletivo, com bicicletas próximas aos terminais de transporte; a possibilidade de utilização dos veículos por pessoas que não tenham bicicleta ou patinete próprio.

O Distrito Federal conta com dois sistemas de compartilhamento de bicicletas, com e sem estações fixas: o *+ Bike*, lançado em 2014, e a *Yellow*, lançada em 2019. As notícias revelam a importância do sistema de bicicletas compartilhadas, com grande número de viagens realizadas. Segundo reportagem do G1-DF, de 2014 a dezembro de 2018 foram realizadas 1.237.479 viagens com as bicicletas do sistema *+ Bike*.<sup>1</sup>

Há uma clara tendência de disseminação dos sistemas de bicicletas e patinetes compartilhados. Segundo o Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas, do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), os sistemas de bicicletas compartilhadas estão presentes em mais de 400 cidades de todo o mundo.

No livro “Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia”, a autora Elly Blue comenta os efeitos positivos dos sistemas de bicicletas compartilhadas:

O efeito do lançamento de um novo programa de compartilhamento de bicicletas é instantâneo e transformador. Pedalar se torna um meio de transporte público; surgem grupos de pessoas que passam a usar a bicicleta para ir ao trabalho, turistas e entregadores que abrem espaços para si e para os outros nas ruas e, assim, produzem a visibilidade e a necessidade que deve estimular os gestores públicos a criarem ruas que sejam seguras e confortáveis para pedalar.<sup>2</sup>

A Lei Distrital nº 4.397/2009 dispõe sobre o sistema cicloviário no Distrito Federal e traz importantes dispositivos de incentivo à mobilidade ativa. A lei traz conceitos e objetivos relacionados a ciclovias, ciclofaixas e estacionamento para bicicletas. De forma a aprimorar e atualizar a lei de 2009, propõe-se este projeto de lei.

<sup>1</sup> Link da notícia: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2018/12/26/bikes-compartilhadas-fizeram-mais-de-1-milhao-de-viagens-no-df-desde-2014-so-no-plano-piloto.ghtml>

<sup>2</sup> Blue, Elly. Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2016. p. 87.



É importante incluir na referida lei essa nova modalidade de transporte: bicicletas, patinetes e outros veículos não poluentes compartilhados. Assim, há maior segurança jurídica na prestação do serviço e ficam estabelecidos preceitos importantes a serem observados.

Ante o exposto, conto com o apoio dos nobres parlamentares para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em

**Deputado EDUARDO PEDROSA**

**Sector Protocolo Legislativo**  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 05



**LEI Nº 4.397, DE 27 DE AGOSTO DE 2009**

(Autoria do Projeto: Deputado Roney Nemer)

**Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.**

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,  
Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** Fica criado o Sistema Cicloviário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

*Parágrafo único.* O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

**Art. 2º** O Sistema Cicloviário do Distrito Federal será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

**Art. 3º** O Sistema Cicloviário do Distrito Federal deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender;

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V – permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de ciclistas com suas bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VII – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

**Art. 4º** Caberá ao Governo do Distrito Federal, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal, considerando as propostas contidas no Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.

**Art. 5º** A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:

Sector Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Nº 06



I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

**Art. 6º** A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

*Parágrafo único.* A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

**Art. 7º** A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deverá ser utilizada somente em casos especiais, para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

**Art. 8º** Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação.

**Art. 9º** A elaboração de projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000m<sup>2</sup> (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

**Art. 10.** O Governo do Distrito Federal deverá viabilizar a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 07



*Parágrafo único.* A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

**Art. 11.** As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

**Art. 12.** O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas, Metrô e VLT em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

*Parágrafo único.* Os projetos dos parques lineares previstos nos Planos Diretores e nos Planos de Desenvolvimento setoriais deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

**Art. 13.** A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

**Art. 14.** Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II – utilização de patins, patinetes e *skates* nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

**Art. 15.** O Governo do Distrito Federal deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

**Art. 16.** Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo de trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

**Art. 17.** As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 18.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 19.** Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 2009  
121º da República e 50º de Brasília

**JOSÉ ROBERTO ARRUDA**

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 08

**Assunto:** Distribuição do **Projeto de Lei nº 273/19** que “Altera a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que “dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Distrito Federal e dá outra providência”, para disciplinar o sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes e a instalação de paraciclos em vias e logradouros públicos”.

**Autoria:** Deputado(a) **Eduardo Pedrosa (PTC)**

Ao **SACP**, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito, na **CDESCTMAT** (RICL, art. 69-B, “h”), em análise de mérito e admissibilidade na **CEOF** (RICL, art. 64, II, “a”) e, em análise de admissibilidade na **CCJ** (RICL, art. 63, I).

Em 27/03/19



---

MARCELO FREDERICO M. BASTOS  
Matrícula 13.821  
Assessor Legislativo

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273/2019  
Folha Nº 09