



LEI Nº 6.458, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2019

(Autoria do Projeto: Poder Executivo e Deputado Eduardo Pedrosa)

Institui a Política Distrital de Incentivo à Mobilidade Ativa – PIMA, com o objetivo de incentivar a mobilidade a pé e o uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes no 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:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei cria a Política de Incentivo à Mobilidade Ativa – PIMA.

§ 1º A Política de Incentivo à Mobilidade Ativa – PIMA consiste em diretrizes, projetos e ações com o objetivo de incentivar a mobilidade a pé e o uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes no Distrito Federal.

§ 2º Para fins da Política prevista no *caput*, entendem-se por veículos similares não poluentes os movidos a propulsão humana não motorizados, ou movidos por energia elétrica não superior a uma potência de 35 quilowatts.

**CAPÍTULO II
DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA DE INCENTIVO À
MOBILIDADE ATIVA**

Art. 2º A PIMA tem por objetivos:

I – estimular o transporte a pé e o uso de bicicletas, patinetes e outros veículos não poluentes;

II – reduzir a participação do transporte individual motorizado nos deslocamentos realizados no Distrito Federal;

III – garantir a inclusão dos requisitos de acessibilidade e segurança à mobilidade ativa no planejamento territorial e nos projetos urbanísticos e de habitação;

IV – aumentar a integração entre os modos ativos e coletivos de transporte;

V – promover melhorias na circulação de pedestres e usuários da mobilidade ativa, incluindo ações de infraestrutura, educação e fiscalização de trânsito;

VI – eliminar barreiras arquitetônicas e urbanísticas para a mobilidade ativa, de forma a tornar a cidade acessível e amigável aos usuários dos meios de transporte não poluentes;



VII – estimular a conexão entre as regiões administrativas, por meio de rotas de longa distância para a mobilidade ativa, de forma a garantir o deslocamento seguro e promover o lazer e o turismo.

Art. 3º A PIMA é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática por meio da participação popular;

II – conforto e segurança nos deslocamentos dos pedestres e usuários da mobilidade ativa;

III – redução dos impactos negativos decorrentes do transporte individual motorizado;

IV – distribuição justa do espaço viário, de forma a priorizar os modos ativos e coletivos de transporte nos projetos e obras viárias no Distrito Federal, em detrimento do transporte individual motorizado;

V – inserção da mobilidade ativa de forma transversal nas diversas políticas públicas, tais como educação, saúde, lazer, meio ambiente, habitação e turismo.

CAPÍTULO III DA MOBILIDADE ATIVA COMPARTILHADA

Art. 4º Insere-se na PIMA o Sistema de Mobilidade Ativa Compartilhada – SMAC.

§ 1º O SMAC é o conjunto dos produtos, serviços e equipamentos de infraestrutura urbana públicos e privados postos à disposição da população, com ou sem custos para o usuário, que permitam a realização de deslocamentos pelos meios de transportes inclusos na PIMA.

§ 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 – a segurança no trânsito, em especial sobre o devido cuidado com os pedestres, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro;

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.

§ 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 incentivar 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 a 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;

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;

II – ao longo de ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas.

§ 9º Para a instalação de estações físicas em locais públicos, é necessária autorização do poder público, que avalia com base nos seguintes critérios:

I – o projeto e a execução;

II – os impactos no espaço de entorno;

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

§ 10. Quanto à 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 localizadas em refúgios de travessia de pedestre;

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

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 pode 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. No sistema compartilhado de bicicletas, patinetes e similares por intermédio de aplicativo sem estação física, os veículos devem ser estacionados 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 Sistema de Posicionamento Global – GPS com uso de smartphone ou tablets serão regulamentados por Lei.

§ 15. Na prestação indireta dos serviços de compartilhamento de 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 os 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. Os patinetes elétricos vinculados ao sistema de compartilhamento devem ter identidades próprias, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação, mediante aprovação do poder público, respeitando-se a legislação vigente.

CAPÍTULO IV DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE

Art. 5º O poder público deve promover a participação da sociedade, individualmente ou por meio de associações e grupos, nos projetos e ações de mobilidade urbana.

§ 1º Em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, pedestres e usuários da mobilidade ativa, bem como associações e grupos com atuação em acessibilidade e mobilidade urbana, têm o direito de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana.

§ 2º Entre os instrumentos de participação da sociedade, estão audiências públicas, comitês e conselhos consultivos e deliberativos e canais de ouvidoria.

§ 3º Nos canais para registro de reclamações da população sobre acessibilidade e mobilidade ativa, os órgãos públicos competentes devem dar prioridade ao atendimento, informando o prazo para resolução dos problemas registrados ou justificativa para os casos de não atendimento da demanda.



§ 4º Os órgãos públicos do Distrito Federal devem disponibilizar nos portais eletrônicos na Internet, de forma ativa, independentemente de solicitação, informações sobre projetos, ações e recursos voltados aos pedestres e à mobilidade ativa, sendo que, entre as informações disponibilizadas, devem constar:

I – mapa da infraestrutura cicloviária: ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas e bicicletários;

II – projetos urbanísticos de acessibilidade e mobilidade urbana;

III – formas de integração entre a mobilidade ativa e o transporte coletivo;

IV – ações e projetos voltados à segurança no trânsito;

V – recursos orçamentários destinados ao transporte a pé e à mobilidade ativa;

VI – metas a médio e longo prazo de aumento da participação da mobilidade ativa nos deslocamentos diários da população;

VII – balanço anual das ações e dos investimentos em acessibilidade e mobilidade ativa.

§ 5º As empresas e entidades que administram sistemas de veículos não poluentes compartilhados devem disponibilizar ao Poder Executivo informações sobre o funcionamento, tais como:

I – quantidade de veículos e usuários cadastrados;

II – número de viagens realizadas;

III – mapa com a localização dos veículos e das estações.

§ 6º Os projetos e parcerias que forem financiados com os recursos previstos nesta Lei devem estabelecer metas para avaliação visando melhorar os indicadores na área afetada com base nos dados coletados pelo sistema de informações mencionados no § 5º.

§ 7º As informações disponibilizadas na Internet pelo poder público ou por empresas e entidades prestadoras de serviços relacionados à mobilidade devem estar, preferencialmente, em formato aberto, de forma a viabilizar o fácil manuseio dos dados.

§ 8º As empresas e entidades que administram sistemas de veículos não poluentes compartilhados se comprometem a fornecer equipamentos confiáveis, seguros e de qualidade aos usuários, respeitando todas as normas brasileiras e mediante apresentação de certificado do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro.

CAPÍTULO V DO CHAMAMENTO PÚBLICO

Art. 6º O Poder Executivo pode criar chamamentos e ajustes público-privados para a expansão da infraestrutura urbana de apoio à PIMA, podendo, para isto, contar com o apoio das operadoras do SMAC, nos projetos a serem



desenvolvidos no Distrito Federal, em estreita observância da Lei nº 3.792, de 2 de fevereiro de 2006.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º O Poder Executivo instituirá campanhas educativas e de fiscalização para auxiliar a implementação da política de incentivo definida nesta Lei, especialmente com o objetivo de garantir boa convivência nas vias e proteger os mais vulneráveis no trânsito: pedestres e usuários da mobilidade ativa.

Art. 8º Os órgãos de trânsito do Distrito Federal devem manter ações permanentes de educação e fiscalização com foco na convivência pacífica e na proteção de pedestres e usuários da mobilidade ativa.

Art. 9º As reparações por eventuais danos, de qualquer natureza, aos usuários, terceiros ou ao Distrito Federal, salvo em caso de culpa exclusiva destes, são suportadas pela operadora ou empresa prestadora ou credenciada, a qual deve obedecer às normas e cautelas pertinentes, especialmente as relativas à segurança no trânsito, cabendo-lhe orientar os usuários sobre seu cumprimento.

Parágrafo único. É obrigatório informar ao usuário, de forma clara, no momento da contratação dos serviços, o valor e as coberturas estipuladas na apólice do seguro contratado e demais esclarecimentos a respeito da responsabilidade civil.

Art. 10. As empresas ou operadoras que disponibilizam os patinetes elétricos, bem como os condutores, são solidariamente responsáveis civil, penal ou administrativamente pelo uso indevido dos equipamentos.

Parágrafo único. Em complemento às obrigações a seu cargo, a empresa ou operadora credenciada deve contratar seguro de responsabilidade civil.

Art. 11. Compete ao Poder Executivo regulamentar os dispositivos previstos nesta Lei.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 26 de dezembro de 2019
132º da República e 60º de Brasília

IBANEIS ROCHA

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, de 27/12/2019.