

PROJETO DE LEI Nº 4.708, DE 18 DE SETEMBRO DE 2025

Institui o **Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados** no Município de Timóteo e dá outras providências

O PREFEITO MUNICIPAL DE TIMÓTEO aprova:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de Timóteo, o **Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados**, com a finalidade de ampliar as opções de deslocamento da população, promover o uso de modos de transporte não motorizados, incentivar a mobilidade urbana sustentável, assegurando a integração modal e o uso racional, eficiente e seguro do espaço público, nos termos da Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, do Código de Trânsito Brasileiro, do Plano Diretor Municipal e demais legislações aplicáveis.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I – bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito do Código de Trânsito Brasileiro -CTB, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

II – equipamento de mobilidade individual autopropelido: equipamento com as seguintes características:

- a) dotado de uma ou mais rodas;
- b) dotado ou não de sistema de autoequilíbrio que estabiliza dinamicamente o equipamento inerentemente instável por meio de sistema de controle auxiliar composto por giroscópio e acelerômetro;
- c) provido de motor de propulsão com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);
- d) velocidade máxima de fabricação não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);
- e) largura não superior a 70 cm (setenta centímetros) e distância entre eixos de até 130 cm (cento e trinta centímetros).

III – bicicleta elétrica: veículo de propulsão humana, com duas rodas, com as seguintes características:

- a) provido de motor auxiliar de propulsão, com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);

- b) provido de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar – pedal assistido;
- c) não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência; e
- d) velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora).

IV – sistema de compartilhamento: modalidade de uso coletivo, não exclusivo, com tempo e distância limitados, operado por meio de tecnologia de controle e rastreamento, com retirada e devolução do equipamento em estações ou zonas designadas.

V – operador: pessoa jurídica autorizada a implantar, manter e gerir o sistema.

Art. 3º O Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados deverá observar as seguintes diretrizes, em consonância com as normas da Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais legislações vigentes:

I – promover a integração física e tarifária com as demais redes de transporte público coletivo de passageiros do Município, facilitando o deslocamento intermodal dos usuários;

II – garantir a conexão com a rede cicloviária municipal, assegurando infraestrutura adequada e segura para a circulação dos equipamentos compartilhados;

III – promover a expansão gradual do sistema, visando a operação equilibrada e a cobertura territorial abrangente que atenda a todas as regiões da cidade, com especial atenção às áreas com menor oferta de transporte;

IV – incentivar o desenvolvimento e a adoção de tecnologias inovadoras que aprimorem a gestão, o uso eficiente dos recursos e a experiência dos usuários;

V – implantar políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e demais equipamentos e a sua boa convivência com os demais veículos;

VI – estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

Art. 4º São considerados integrantes do Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados:

I – bicicletas, convencionais ou elétricas;

II – equipamentos autopropelidos elétricos de uso individual, como patinetes, monociclos e similares, limitados a até duas rodas;

III – sistemas de travamento, liberação e rastreamento dos equipamentos, com tecnologia integrada de controle;

IV – estações físicas de estacionamento, ancoragem ou suporte, destinadas à disponibilização, retirada e devolução dos equipamentos;

V – outras infraestruturas físicas e tecnológicas necessárias à operação, manutenção, integração, segurança, informação e suporte aos usuários do Programa, nos termos definidos em regulamentos.

Art. 5º A implantação e a operação do Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados poderão ser executadas diretamente pelo Poder Público ou indiretamente, mediante delegação à iniciativa privada, por meio de concessão, parceria público-privada ou outro instrumento compatível, nos termos das legislações vigentes e demais diretrizes estabelecidas pelo Poder Executivo Municipal.

§ 1º A implementação do programa poderá ser custeada com recursos públicos, privados ou por meio de modelo híbrido, inclusive com previsão de contrapartidas financeiras, incentivos fiscais, exploração publicitária ou outras formas de compensação previstas em edital ou instrumento específico.

§ 2º Caberá ao Poder Executivo definir, por meio de regulamentação ou instrumento convocatório, os critérios técnicos e operacionais aplicáveis à implantação, à operação e à manutenção do programa, e à forma de delegação e fiscalização das atividades das entidades parceiras ou concessionárias.

Art. 6º As ações relativas ao Programa poderão ser custeadas com recursos provenientes de dotações orçamentárias próprias, bem como de outras fontes, observadas as disposições da Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000, e da Lei n.º 4.320, de 17 de março de 1964.

§ 1º Constituem fontes de recursos do Programa:

I – patrocínio, mediante exposição de marca, identidade visual ou cor institucional nas bicicletas, estações, plataformas digitais, painéis informativos e veículos de apoio e manutenção;

II – exploração publicitária, por meio de veiculação de conteúdo promocional em equipamentos e meios associados ao Programa, inclusive bicicletas, estações, plataformas tecnológicas e veículos de serviço, desde que:

a) não comprometa a função urbanística, a visibilidade da sinalização viária, a segurança e a acessibilidade do espaço público;

b) esteja em conformidade com as normas municipais relativas à

publicidade, ao uso do solo e à paisagem urbana;

c) esteja expressamente prevista no contrato ou instrumento jurídico de delegação;

III – receitas tarifárias, decorrentes da cobrança ao usuário, mediante assinatura, bilhete ou outro modelo tarifário, observado o princípio da modicidade, da transparência e da acessibilidade econômica, nos termos da política pública de mobilidade urbana definida pelo Município.

§ 2º O Município poderá vincular a autorização para exploração publicitária ou patrocínio à exigência de contrapartidas financeiras, urbanísticas, operacionais ou ambientais, destinadas à manutenção, expansão, qualificação ou subsídio do Programa, conforme previsto em regulamento ou instrumento de delegação.

Art. 7º A política tarifária do Programa será definida observados os seguintes princípios:

I – transparência, modicidade e clareza na divulgação dos valores praticados, condições de uso e formas de pagamento;

II – acessibilidade tarifária, com possibilidade de gratuidade, subsídios ou descontos progressivos para pessoas em situação de vulnerabilidade social, conforme critérios a serem definidos em regulamento;

III – compatibilidade entre tarifa, tempo e distância de uso, de forma a evitar abusos e promover a justiça tarifária;

IV – incentivo à rotatividade, com modelos tarifários que estimulem deslocamentos curtos, favorecendo o uso contínuo e eficiente do sistema por diferentes usuários;

V – diversidade de modalidades de cobrança, incluindo assinatura, bilhete avulso, pacotes de uso e integração com outros modais, inclusive por meio de bilhetagem eletrônica ou aplicativos.

§ 1º A cobrança direta ao usuário, quando adotada, deverá garantir a inclusão social e a não discriminação, podendo contemplar tarifas sociais, isenções, bônus por frequência de uso ou outras formas de incentivo.

§ 2º O Poder Executivo poderá regulamentar mecanismos de revisão, monitoramento e auditoria da política tarifária, inclusive com base em dados de desempenho do sistema e nos custos operacionais informados pelas operadoras.

Art. 8º A circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual

autopropelido nas vias urbanas do Município observará as normas do Código de Trânsito Brasileiro, normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e demais legislações aplicáveis.

Art. 9º O Poder Executivo poderá expedir os atos regulamentares necessários para a implementação, o funcionamento e a fiscalização do Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados, podendo firmar parcerias e celebrar contratos, convênios ou ajustes com a iniciativa privada e demais órgãos públicos.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 18 de setembro de 2025

Adriano Alvarenga
Vereador

JUSTIFICATIVA

Com os nossos cumprimentos, submetemos a apreciação dos Nobres Pares o Projeto de Lei que “Institui o Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados no Município de Timóteo”.

A presente Proposição tem por finalidade instituir o Programa de Bicicletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados no Município de Timóteo, como instrumento de promoção da mobilidade urbana sustentável, da equidade no acesso aos meios de transporte e da melhoria da qualidade de vida da população.

O Programa visa incentivar o uso de bicicletas e equipamentos autopropelidos em deslocamentos no Município e em integração com outros modais, promovendo uma alternativa eficiente, não poluente e economicamente acessível frente aos desafios da mobilidade urbana. Alinhado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), o sistema contribuirá para a redução das emissões de carbono, o uso racional do espaço urbano, o estímulo ao transporte ativo e a democratização do acesso ao território urbano.

Além de promover a eficiência no deslocamento diário e reduzir a sobrecarga sobre o sistema viário tradicional, o Programa reforça o direito à cidade, ao viabilizar a circulação plena da população por meio de modos de transportes alternativos e acessíveis.

A medida também dialoga com os princípios do planejamento urbano integrado, promovendo a ocupação equilibrada do solo, a integração entre os bairros e o uso qualificado dos espaços públicos. Entre as premissas do Programa, destacam-se: confiabilidade, densidade e distribuição equitativa de estações, acessibilidade tarifária,

conforto, segurança, transparência de dados, incentivo à adesão popular, integração intermodal, participação social, eficiência operacional e inclusão.

Especial atenção será dada à implantação de bicicletários em áreas com menor oferta de transporte público, bem como ao uso de tecnologias que qualifiquem a gestão do sistema.

Os sistemas de bicicletas compartilhadas possuem caráter complementar e integrado ao transporte coletivo. Por essa razão, as estações serão preferencialmente implantadas facilitando a conexão dos passageiros com seus destinos finais.

Essa integração contribui para a eficiência da mobilidade urbana, promovendo deslocamentos mais rápidos, confortáveis e sustentáveis. A implantação e a operação do sistema poderão ocorrer de forma direta ou por meio de delegação à iniciativa privada, mediante concessão, parceria público-privada ou instrumento similar, observadas as normas legais. Poderá haver custeio com recursos públicos e/ou privados, incluindo mecanismos de contrapartida, exploração publicitária e incentivos que assegurem sua viabilidade financeira, expansão territorial e tarifa acessível.

Dessa forma, o Município de Timóteo dá um passo importante na estruturação de uma política pública orientada para o futuro, fortalecendo o uso da bicicleta e de equipamentos de mobilidade individual autopropelido como componentes estratégicos de uma cidade mais humana, integrada e resiliente.

Sendo assim, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas na aprovação da matéria

Sala das Sessões, 18 de setembro de 2025

Adriano Alvarenga
Vereador

PARECER JURÍDICO

De : Procuradoria-Geral da Câmara

Para : Mesa Diretora

Matéria : O Projeto de Lei nº 4.708, de de 18 de setembro de 2025, de iniciativa do Vereador Adriano Alvarenga, que "Institui o Programa de Bicycletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados no Município de Timóteo e dá outras providências", com foco na questão da competência/iniciativa para deflagrar o processo legislativo.

Autoria : Adriano Alvarenga

Data : 01/10/2025

Relatório

O presente parecer visa analisar a constitucionalidade do Projeto de Lei 4.708, de 18 de setembro de 2025, a principal questão deste projeto está vinculada a constitucionalidade que se levanta em relação a projetos de lei de autoria de Vereadores que versam sobre a criação de programas ou serviços públicos é a observância do princípio da separação dos Poderes (art. 2º da Constituição Federal de 1988, replicado nas Constituições Estaduais e implícito na Lei Orgânica Municipal) e a regra da iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo (Prefeito).

A. A Matéria do Projeto de Lei

O Projeto de Lei 4.708/2025:

1. Institui um programa (Programa de Bicycletas e Equipamentos de Mobilidade Individual Compartilhados - Art. 1º).
2. Define diretrizes para o programa (Art. 3º).
3. Estabelece que a implantação e a operação poderão ser executadas diretamente pelo Poder Público ou indiretamente, mediante delegação (*concessão, ou outro instrumento*) (Art. 5º).
4. Define fontes de custeio, inclusive com recursos orçamentários próprios (Art. 6º).
5. Trata da política tarifária (Art. 7º).
6. Remete ao Poder Executivo a definição dos critérios técnicos e operacionais, a regulamentação, a fiscalização, a celebração de parcerias e a expedição de atos regulamentares

A matéria em questão que versa sobre instituição, organização, operação, custeio e gestão de um serviço ou programa de mobilidade urbana (transporte/uso do espaço público) — possui natureza administrativa e executiva primária. Trata-se da organização de um serviço público de interesse local, com reflexos diretos na gestão administrativa e orçamentária do Município.

De acordo com a jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal e dos Tribunais de Justiça Estaduais, são de iniciativa privativa do Chefe do Executivo as leis que:

1. Criem, estruturem e atribuam competências a órgãos ou entidades da administração pública.
2. Disciplinem a organização e o funcionamento da administração municipal.
3. Impliquem criação ou aumento de despesa (o que ocorre indiretamente ao instituir um programa que pode ser custeado com dotações orçamentárias próprias - Art. 6º).
4. Tratem da concessão, permissão ou autorização de serviços públicos (A instituição do programa é o passo inicial para a eventual delegação à iniciativa privada - Art. 5º).
5. Organizarem serviços públicos (como o é o programa de compartilhamento de bicicletas).

A lei, ao instituir um programa que envolve a gestão do espaço público, a organização de um novo modal de transporte, a possibilidade de custeio com recursos públicos e a delegação a terceiros, invade o âmbito da reserva de administração e a iniciativa privativa do Prefeito, prevista geralmente na Lei Orgânica do Município (e com fundamento na Constituição Federal/Estadual).

Embora o Projeto de Lei remeta diversos atos de regulamentação e execução ao Poder Executivo (o que seria correto), o ato de instituir e organizar a estrutura fundamental do programa (a base legal), definindo inclusive fontes de custeio, é o que está sob a reserva de iniciativa.

Vale ressaltar que um projeto com extrema semelhança foi aprovado pelo Legislativo Ipatinguense, porém a iniciativa da matéria foi proveniente do poder executivo, o que corrobora nossos apontamentos.

II. Conclusão da Análise de Constitucionalidade

O Projeto de Lei 4.708/2025, devido à autoria por parte do Legislativo, padece de vício de inconstitucionalidade formal orgânica, por usurpação da iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Heyder Torre

Advogado

De acordo com o PARECER.

Marcelo Vianello

Procurador Geral/