

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 3.599, DE 2020

Apensados: PL nº 4.033/2020, PL nº 4.112/2020 e PL nº 358/2021

Regulamenta o serviço de entrega de mercadorias com o uso de bicicleta por intermédio de empresa de plataforma digital.

**Autor:** Deputado EDUARDO BISMARCK

**Relator:** Deputado RODRIGO COELHO

### I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, por força da alínea 'g', inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 3.599, de 2020. Trata-se de proposta do Deputado Eduardo Bismark, a qual tenciona regulamentar os serviços de entrega por meio de bicicletas, intermediados por plataformas digitais.

O texto proposto impõe requisitos para desempenho da função de entregador por bicicleta, limites de jornada de trabalho, remuneração mínima, obrigações de disponibilização de espaços de descanso e de equipamentos, além de acessórios a serem instalados nas bicicletas. Também altera o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer multas pelo não cumprimento de algumas das determinações.

Apensados encontram-se três proposições:

- PL nº 4.033, de 2020: Altera a Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 2012, para prever o transporte remunerado privado não-motorizado individual de cargas. Atribui aos Municípios a competência para regulamentar a atividade e impõe diretrizes como exigência de contribuição



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Coelho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD212813309700>



ao INSS, remuneração mínima, seguros e espaços para descanso.

- PL nº 4.112, de 2020: Altera a Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 2012, para prever o “transporte privado na modalidade delivery por aplicativos”. Atribui aos Municípios a competência para regulamentar a atividade e impõe a efetiva cobrança de tributos e a disponibilização de espaços para descanso.
- PL nº 358, de 2021: Impõe às empresas de aplicativo de entrega obrigações como disponibilização de pontos de apoio e de descanso para motociclistas e ciclistas prestadores dos serviços, adicional de risco, equipamentos de proteção individual e seguro de vida coletivo.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; e Trabalho, de Administração e Serviço Público, para apreciação de mérito. Posteriormente, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa serão avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise pretende regulamentar os serviços de entrega por meio de bicicletas, intermediados por plataformas digitais. O texto proposto impõe requisitos para desempenho da função de entregador por bicicleta, limites de jornada de trabalho, remuneração mínima, obrigações de disponibilização de espaços de descanso e de equipamentos, além de



acessórios a serem instalados nas bicicletas. Também altera o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer multas pelo não cumprimento de algumas das determinações.

Dos três Projetos de Lei apensados, dois propõem alterações na Lei de Mobilidade Urbana para prever o transporte de mercadorias por bicicleta e atribuir aos Municípios competência para regular a atividade. O terceiro apensado impõe às empresas de aplicativo de entrega obrigações como disponibilização de pontos de apoio e de descanso para motociclistas e ciclistas prestadores dos serviços, adicional de risco, equipamentos de proteção individual e seguro de vida coletivo.

O surgimento de aplicativos de celular capazes de conectar oferta e demanda causou forte impacto nas economias em todo mundo. A chamada “uberização” dos serviços transformou vários setores de maneira profunda e com velocidade capaz de desafiar os formuladores de políticas públicas e legisladores.

No caso das entregas de alimentos, o fenômeno foi acelerado pela pandemia que ainda enfrentamos e fez com que muitos brasileiros se dispusessem a fazer entregas, boa parte em bicicletas, como forma de complementar a renda ou como atividade principal. As bicicletas, que até então eram basicamente utilizadas em deslocamentos curtos e no lazer, se tornaram veículos que compõem as engrenagens de uma complexa e importante cadeia logística de alimentos, remédios e outros itens essenciais.

A velocidade com que esse fenômeno se deu, e seu acentuado caráter de ineditismo, culminaram em um cenário no qual as regras vigentes não são capazes de garantir o bom andamento dessas atividades. Natural e infelizmente, os mais prejudicados com a falta de regras claras para essa nova dinâmica laboral são os ciclistas entregadores. Equipamentos de proteção essenciais não vêm sendo utilizados, não há infraestrutura para estacionamento das bicicletas nem estrutura de apoio aos entregadores.

Assim, apresentamos substitutivo no qual propomos a criação da Política Federal de Ciclogística. A proposta representa um marco na modernização da legislação aderente às entregas feitas por meio de veículos



de propulsão humana. O objetivo da medida é “regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável no Brasil”.

No texto substitutivo apresentado, define-se ciclogística, estabelecem-se os equipamentos de segurança mínimos e criam-se condições para a disponibilização de bicicletários e de pontos de apoio aos ciclistas entregadores, nos quais terão acesso a banheiros, água e meios de recarregar seus dispositivos celulares.

Acredito que a medida será capaz de contribuir com o desenvolvimento da ciclogística no Brasil e incentivará iniciativas de logística sustentável. Dessa forma, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.599, de 2020, e dos apensados PL nº 4.033, de 2020, PL nº 4.112, de 2020 e PL nº 358, de 2021, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2021.

Deputado RODRIGO COELHO  
Relator



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.599, DE 2020

E aos apensados: PL nº 4.033/2020, PL nº 4.112/2020 e PL nº 358/2021

Cria a Política Federal de Ciclogística, para regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável no Brasil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei cria a Política Federal de Ciclogística, para regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável no Brasil.

Art. 2º. Fica criada a Política Federal de Ciclogística, com o objetivo de regulamentar, promover, estimular e monitorar a logística sustentável no Brasil.

§ 1º. Entende-se por ciclogística o transporte de bens e serviços feitos por meio de bicicletas e triciclos à propulsão humana ou eletricamente assistidos.

§ 2º. Considera-se bicicleta e triciclo à propulsão humana ou eletricamente assistidos o equipamento de mobilidade individual dotado originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclofaixas e, quando não houver essa estrutura, permitida a circulação pelas vias públicas, conforme o art. 58 Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 3º. As bicicletas cargueiras e os triciclos dotados de motor elétrico auxiliar deverão obedecer aos limites de potência e de velocidade estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 4º. As bicicletas e triciclos de carga utilizados para entregas devem estar equipados com retrovisor, luz e campainha ou buzina.



Art . 5ª. Não poderão os bicicletários públicos ou privados, quando possuírem vagas livres, proibir o estacionamento de bicicletas ou triciclos de carga.-

§1º. Os bicicletários públicos implementados a partir dessa Lei deverão ser projetados de modo a abrigar adequadamente bicicletas e triciclos cargueiros.

§2º. Os bicicletários públicos poderão disponibilizar armários com cadeado para guarda de pertences pessoais dos entregadores durante o período de trabalho

Art. 6ª. Os bicicletários de edifícios públicos e de edifícios privados de natureza exclusivamente comercial poderão ser usados para parada rápida, durante horário comercial, por entregadores, quando estes forem realizar entrega solicitada por usuário localizado naquele edifício.

Art. 7º. Fica permitido o estacionamento de bicicletas e triciclos cargueiros nas vagas existentes em vias públicas.

Parágrafo único. Em áreas de intensa atividade comercial, poderão ser delimitadas vagas específicas para esse fim ou criados bolsões de parada rápida com paraciclos.

Art. 8º. A Administração Pública poderá estabelecer parcerias com pontos de comércio e serviços para que estes disponibilizem seu espaço aos ciclo-entregadores, para paradas rápidas para carregamento de bateria de celular, uso de banheiros e acesso à água potável.

Art. 9º. Programas de formação e capacitação para o setor de ciclogística, realizados pelo Poder Público local, serão instituídos por decreto regulamentador e deverão priorizar jovens em primeiro emprego, pessoas em situação de vulnerabilidade social e pessoas com deficiência.

Art. 10. A Administração Pública poderá, sempre que a natureza do serviço permitir, priorizar a ciclogística para a realização de serviços públicos.



Art. 11. A Administração Pública poderá permitir sistema de compartilhamento de bicicletas e triciclos de carga, incentivando a economia colaborativa e a logística sustentável no país.

Art. 12. As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13. As disposições desta Lei serão regulamentadas por decreto do Poder Executivo.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em        de        de 2021.

Deputado RODRIGO COELHO  
Relator

