



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## **PROJETO DE LEI N.º 2.583-B, DE 2011**

**(Do Sr. Fábio Faria)**

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 7680/14, 2457/15, 6604/16, 2851/19, 3577/19, 4705/19 e 4395/21, apensados, com substitutivo (relator: DEP. DUDA RAMOS); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e dos de nºs 7680/14, 2457/15, 6604/16, 2851/19, 3577/19, 4705/19 e 4395/21, apensados, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relatora: DEP. TALÍRIA PETRONE).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
DESENVOLVIMENTO URBANO;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 7680/14, 2457/15, 6604/16, 2851/19, 3577/19, 4705/19 e 4395/21

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

## **PROJETO DE LEI N° , DE 2011**

**(Do Sr. Fábio Faria)**

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os órgãos públicos federais ficam obrigados a construir e manter bicicletários, de acordo com as regras estabelecidas nesta Lei.

Art. 2º Para efeito desta lei entende-se por:

I – suporte: a parte do bicicletário onde a bicicleta é apoiada e presa.

II – bicicletário: o conjunto de um ou mais suportes soldados numa mesma base ou colocados a intervalos regulares e fixados numa mesma área demarcada;

III - corredor: espaço entre dois conjuntos de suportes, necessário para o acesso aos suportes e a circulação dos ciclistas, medido de ponta a ponta dos pneus das bicicletas estacionadas no bicicletário.

Art. 3º O suporte deve apresentar as seguintes características:

I - sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;

II - Impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;

III - permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;

IV - ser adequado para bicicletas que tenham quadro sem tubo superior;

V - permitir que uma tranca "U" prenda a roda dianteira e o tubo inferior do quadro de uma bicicleta convencional;

VI - permitir que uma tranca "U" prenda a roda traseira e o tubo do selim do quadro de uma bicicleta convencional.

§ 1º A distância entre os suportes deve ser de no mínimo 75 (setenta e cinco) centímetros.

§ 2º O suporte deve ser resistente o bastante para não ser cortado ou arrancado com ferramentas comuns como alicates cortadores de arames, cortadores de tubos, chaves ou pés-de-cabra.

§ 3º Os grampos usados para prender os suportes no chão devem ser resistentes a vandalismo.

Art. 4º A largura do corredor entre conjuntos de suportes deve ser de no mínimo 120 (cento e vinte) centímetros.

Parágrafo único. Em áreas de tráfego intenso, onde muitos usuários estacionam ou tiram bicicletas ao mesmo tempo, a largura mínima do corredor deve ser de 180 (cento e oitenta) centímetros.

Art. 5º O bicicletário deve ser localizado respeitando-se as seguintes disposições:

I - deve situar-se ao longo da linha principal da aproximação do edifício e ser claramente visível ao longo desta linha de aproximação;

II - não pode estar distante mais do que 40 (quarenta) metros da entrada principal;

III – não pode obstruir a entrada do edifício ou prejudicar o fluxo de entrada e saída de pedestres.

Art. 6º O número de vagas do bicicletário deve ser adequado ao número de funcionários e de usuários do órgão público.

Parágrafo único. A construção ou ampliação do bicicletário deverá ser precedida da elaboração de estudo técnico que verifique o número de vagas demandadas.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Transitar pelas grandes cidades brasileiras, de carro ou ônibus, é um problema que se agrava a cada dia. O cidadão perde horas, de vida e de trabalho, preso nos engarrafamentos, que se multiplicam e aumentam cada vez mais. Em muitas áreas das grandes cidades a velocidade média dos automóveis e ônibus é menor do que a de uma carroça. As soluções viárias que envolvem obras de engenharia, como duplicação de pistas e construção de tuneis e viadutos, são dispendiosas, ou seja, drenam recursos que poderiam ser destinados para outras necessidades, como educação e saúde. Quando envolvem a desapropriação de imóveis residenciais e comerciais, além do altíssimo custo, geram sérios problemas sociais. Essas obras, em muitos casos, também roubam das comunidades áreas verdes e espaços para os pedestres.

Os engarrafamentos custam caro para o bolso e a saúde das pessoas: aumentam o gasto com combustíveis, causam estresse e obrigam os passageiros e motoristas a respirarem gases poluentes. São danosos também para a economia em geral, principalmente em função das horas de trabalho perdidas. Além disso, agravam o problema de poluição do ar urbano e consequentemente, contribuem para o aumento das doenças respiratórias e dos gastos dos serviços públicos de saúde.

O uso da bicicleta como transporte nas cidades pode ajudar muito a melhorar o trânsito urbano, a qualidade do ar e a qualidade de vida das pessoas. Convém lembrar também que as bicicletas não produzem

gases de efeito-estufa, o que é especialmente importante nesse momento em que a humanidade enfrenta, muito provavelmente, o mais grave problema ambiental da sua história, vale dizer, o aquecimento global da atmosfera. A substituição dos meios de transporte movidos a combustíveis fósseis é importante para reduzir a magnitude do problema.

O apoio ao uso da bicicleta como meio de transporte pode ser visto em inúmeras cidades, especialmente nos países mais desenvolvidos, com excelentes resultados. A transformação da bicicleta em um meio de transporte viável exige a construção de ciclovias seguras mas, também, de bicicletários adequados. A ausência de um local adequado e seguro para estacionar a bicicleta muitas vezes desestimula o seu uso.

O objetivo do presente projeto é obrigar os órgãos públicos federais a instalarem, de forma adequada, bicicletários para seus funcionários e usuários. Estamos seguros de que a medida estimulará o uso da bicicleta como meio de transporte, com os benefícios ambientais, sociais e econômicos acima indicados. Contamos, portanto, com o apoio dos ilustres pares nesta casa para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2011.

Deputado FABIO FARIA

# PROJETO DE LEI N.º 7.680, DE 2014

**(Do Sr. Zé Vieira)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 2.583/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

Art. 19-A. Todos os órgãos e entidades da administração direta e indireta nas esferas federal, estadual e municipal deverão instalar, em suas dependências, bicicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos para o local de trabalho.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A edição da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), entre outras providências, representou um passo importantíssimo para a melhoria das condições de mobilidade urbana em nosso País. A referida norma legal traz os princípios sobre os quais se fundamenta a PNMU e as diretrizes que deverão orientá-la, entre as quais destacamos a prioridade para os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e para os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Não obstante, o texto da lei confere importância maior à

regulação do serviço de transporte público coletivo, perdendo a oportunidade de introduzir mecanismos de incentivo à adoção dos modos de transportes não motorizados, entre os quais a bicicleta desponta com grande relevância. O uso da bicicleta como meio de transporte vem sendo cada vez mais comum nas cidades brasileiras, com reflexos positivos para a mobilidade urbana e para a promoção da qualidade de vida dos usuários. Ademais, o incentivo a esse tipo de transporte é medida ecologicamente correta, contribuindo para a melhoria dos níveis de poluição nos centros urbanos.

Diante desses fatos, e considerando que a Lei nº 12.587/2012 também dedica um capítulo às atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no campo da PNMU, decidimos sugerir a inclusão, entre tais atribuições, da obrigação de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Trata-se de medida simples, mas capaz de colaborar para que um número cada vez maior de pessoas utilizem a bicicleta em seus deslocamentos diários. Por esse motivo, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 05 de junho de 2014.

**Deputado Zé Vieira**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**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 IV  
DAS ATRIBUIÇÕES**

.....

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para

os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

---



---

## **PROJETO DE LEI N.º 2.457, DE 2015**

**(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)**

Acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos e entidades públicas, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Os órgãos e entidades da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverão instalar bicicletários no interior de seus estacionamentos e ficarão responsáveis pela guarda e vigilância das bicicletas.

Parágrafo 1º Os órgãos e entidades mencionados no *caput* deste artigo deverão oferecer aos ciclistas banheiros com duchas, guarda-volumes e vestiário”. (NR)

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana elenca o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, bem como a diretriz de prioridade dos modos de transportes não

motorizados sobre os motorizados. Apesar disso, referida norma não apresenta instrumentos indispensáveis para incentivar, dar concretude e tornar efetivo o uso de bicicletas como meio de locomoção.

Atualmente, o indivíduo que se dispõe a se exercitar e contribuir para a melhoria do trânsito e da qualidade do ar se vê impedido de adotar o uso da bicicleta, seja porque não dispõe de um ambiente seguro para a guarda do objeto, nem tampouco de um local adequado para higienizar-se antes de iniciar as atividades laborais.

Faz-se necessário, portanto, assegurar aos ciclistas a instalação de bicicletários no interior dos estacionamentos de órgãos e entidades da Administração Pública, que ficarão responsáveis pela vigilância do local, além de banheiros com duchas, guarda volumes e vestiários.

Em face do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares na aprovação deste projeto de lei, que visa a aprimorar a mobilidade urbana, retirar veículos automotores das ruas e proteger o meio ambiente.

Sala das Sessões, em 20 de julho de 2015.

Deputado Carlos Henrique Gaguim

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b> Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC
--

### **LEI N° 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 IV** **DAS ATRIBUIÇÕES**

---

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

.....  
.....

## **PROJETO DE LEI N.º 6.604, DE 2016**

**(Do Sr. Mário Heringer)**

Esta Lei modifica as leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "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", e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que "Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências", para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura biciletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica as leis nºs 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e 10.257, de 10 de julho de 2001, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura biciletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º. Os artigos 3º e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

.....  
§ 3º .....

.....  
**II – estacionamentos, bicicletários e paraciclos;**  
.....” (NR)

.....  
“Art. 24. ....

.....  
**VIII – as áreas de estacionamentos e bicicletários públicos e privados, gratuitos ou onerosos;**

.....” (NR)

Art. 3º. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida de artigo 19-A com a seguinte redação:

**“Art. 19-A. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverá implantar e manter estrutura bicicletária, na forma do Regulamento, destinada a servidores, colaboradores, terceirizados e estagiários nas instalações onde funcionam seus órgãos, entidades e unidades administrativas, operacionais e assemelhadas.**

**§1º A estrutura bicicletária das instituições de ensino públicas contemplará os estudantes como usuários.**

**§2º A Administração Pública tem o prazo máximo de quarenta e oito meses a partir da publicação desta Lei para a instalação da estrutura bicicletária de que trata este artigo.”**

Art. 4º. O §2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....  
“Art. 41. ....

.....  
**§2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, com previsão obrigatória de estrutura bicicletária destinada ao ciclista.” (NR)**

Art. 5º. As despesas decorrentes da execução do disposto no art. 3º desta Lei correrão por conta de dotações próprias consignadas no orçamento do respectivo órgão, entidade ou unidade, suplementadas se necessário.

Parágrafo único. As escolas públicas de educação básica, adicionalmente, poderão fazer uso dos recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola, na forma da Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009, para os fins do disposto nesta Lei.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICATIVA**

A utilização de bicicletas para o deslocamento cotidiano do trabalhador de casa para o trabalho e do estudante de casa para a escola tem se apresentado como uma tendência irreversível no mundo contemporâneo. São notórios os benefícios da atividade ciclista cotidiana para a saúde física e mental daquele que assim se movimenta pelas cidades, bem como dos benefícios ambientais para a própria cidade. Não à toa, os governos municipais têm invertido recursos em escala crescente para a demarcação de ciclofaixas, construção de ciclovias, reserva de espaço para transporte de bicicletas em ônibus urbanos, vagões de metrô e trem e até instalação de paraciclos entre outras iniciativas que visam à definitiva incorporação desse modal de transporte na vida urbana brasileira. Nossa contribuição a essa tendência que tem se mostrado inexorável é a incorporação da questão dos bicicletários e até dos paraciclos no planejamento da mobilidade urbana municipal.

O uso de recursos de segurança viária para o ciclista encontra-se previsto no Código de Trânsito Brasileiro, seguindo o entendimento legislativo de que esse é e deve ser um modal de elevada popularidade nos deslocamentos urbanos, dadas as suas positivas características, tais como, baixo custo de implantação/adaptação de vias e logradouros, não emissão de poluentes, potencial de benefícios à saúde do usuário, entre outros.

Grandes cidades do mundo, a exemplo de Copenhagen e Amsterdã, onde, respectivamente, 52% e 57% da população pedalam diariamente, há muito naturalizaram a bicicleta como meio regular de deslocamento cotidiano, seja isoladamente ou combinado a outros modais de transporte coletivo, como ônibus, metrô, VLT, BRT, trem etc.

A despeito da notória ampliação da malha cicloviária em vários municípios brasileiros, alguns dos quais de grande porte, como Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, estudos indicam que os trabalhadores de maior remuneração apresentam menor aceitação ao uso do modal ciclista para os deslocamentos cotidianos casa-trabalho, necessitando, pois, ser estimulados a mudanças em sua cultura de mobilidade.

Nossa proposta vem somar-se a outras que já tramitam nesta Casa, cujo escopo é, justamente, o de criar elemento de estímulo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos cotidianos dos servidores públicos e, no caso das instituições de ensino públicas, também dos estudantes: a implantação de estrutura bicletária para uso do ciclista. Para aqueles que, independentemente dessas facilidades, já optaram pelo modal ciclístico, nossa proposta servirá, ao menos, para oferecer maior

segurança.

Sites especializados em ciclismo de fato apontam a falta de bicicletários seguros e de vestiários equipados com recursos para banho e troca/guarda de roupas como dois dos principais elementos de dificuldade no uso de bicicleta para fins de trabalho em cidades ou áreas onde há boa malha cicloviária instalada. Não raro, empresas privadas e públicas, bem assim órgãos da administração pública direta e indireta são alvos de demandas provenientes dos trabalhadores com vistas à implantação dessas melhorias.

No ano de 2013, a sede da Petrobrás, na cidade do Rio de Janeiro, foi objeto de ampla mobilização dos servidores em favor da instalação de um bicicletário no novo prédio. Lastimavelmente, à ocasião, a empresa ofereceu a seguinte resposta ao justo pleito dos trabalhadores: “*Tendo em vista a falta de cicloviárias e de segurança para os ciclistas no centro do Rio de Janeiro, a Petrobras não incentiva o uso de bicicleta como meio de transporte para a força de trabalho. Por essa razão, não haverá bicicletário no Centro Empresarial Senado.*” No mesmo ano, a empresa Itaú Unibanco inaugurava seu segundo conjunto de bicicletários-vestiários: o primeiro no bairro do Jabaquara; e este na região da Bela Vista, fazendo uso de contêineres marítimos como vestiários.

Cumpre destacar, por fim, nossa condição climática tropical para reforçar a relevância dos vestiários na estrutura bicicletária aqui proposta. Em virtude do forte calor que caracteriza a maior parte do território brasileiro na maioria dos meses do ano, é seguro que o estímulo aqui pretendido dependa não apenas de vias reservadas ao ciclismo e locais seguros para a guarda de bicicletas, mas, sempre que possível, da existência de vestiários onde o ciclista possa tomar banho e trocar suas roupas, antes de dar início à sua jornada diária de trabalho ou estudo. Essa seria, a nosso ver, uma estrutura bicicletária mínima para a promoção do estímulo pretendido. Contudo, tendo em vista detalhamentos técnicos e especificidades que porventura caracterizem este ou aquele edifício público, optamos por deixar a cargo do regulamento a caracterização da estrutura bicicletária que pretendemos ver implantada nos órgãos públicos brasileiros.

Propomos, outrossim, que a implantação de estruturas bicicletárias pela Administração Pública corra à conta de recursos orçamentários próprios aos respectivos órgãos, entidades, unidades e afins, sendo permitido o uso de recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola – PDDE para a instalação dessa facilidade nas escolas de educação básica. Entendemos que, sendo de uso estendido aos estudantes, as estruturas bicicletárias aqui propostas constituem-se em melhorias infraestruturais físicas da escola, encontrando, pois, amparo no art. 23 da Lei nº 11.947, de 2009.

Entendemos que a exigência apresentada na presente proposta, ainda que necessária e até urgente, demanda tempo para sua plena execução, razão pela qual concedemos o prazo máximo de quatro anos contados a partir da promulgação da

Lei.

Pelo exposto, solicitamos apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 1º de dezembro de 2016.

Deputado **MÁRIO HERINGER**  
PDT/MG

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI N° 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 I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## CAPÍTULO V

### DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

---

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;
- 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 integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

## CAPÍTULO VI

### DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

\* Vide Medida Provisória 748, de 11 de outubro de 2016.

---



---

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24. ....

---

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei." (NR)

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 11 de outubro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER  
Bruno Cavalcanti de Araújo

## LEI N° 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

### CAPÍTULO II DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

---

## Seção VI

### Da concessão de uso especial para fins de moradia

- Art. 15. (VETADO)
- Art. 16. (VETADO)
- Art. 17. (VETADO)
- Art. 18. (VETADO)
- Art. 19. (VETADO)
- Art. 20. (VETADO)

## Seção VII

### Do direito de superfície

Art. 21. O proprietário urbano poderá conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º A concessão do direito de superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

§ 3º O superficiário responderá integralmente pelos encargos e tributos que incidirem sobre a propriedade superficiária, arcando, ainda, proporcionalmente à sua parcela de ocupação efetiva, com os encargos e tributos sobre a área objeto da concessão do direito de superfície, salvo disposição em contrário do contrato respectivo.

§ 4º O direito de superfície pode ser transferido a terceiros, obedecidos os termos do contrato respectivo.

§ 5º Por morte do superficiário, os seus direitos transmitem-se a seus herdeiros.

---

## CAPÍTULO III

### DO PLANO DIRETOR

---

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

- I - com mais de vinte mil habitantes;
- II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;
- IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
- VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (*Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012*)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele

inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.  
(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III - sistema de acompanhamento e controle.

---



---

## **LEI Nº 11.947, DE 16 DE JUNHO DE 2009**

Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica; altera as Leis nºs 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a Lei nº 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá outras providências.

**O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

Art. 23. Os recursos financeiros repassados para o PDDE serão destinados à cobertura de despesas de custeio, manutenção e de pequenos investimentos, que concorram para a garantia do funcionamento e melhoria da infraestrutura física e pedagógica dos estabelecimentos de ensino.

Art. 24. O Conselho Deliberativo do FNDE expedirá normas relativas aos critérios de alocação, repasse, execução, prestação de contas dos recursos e valores per capita, bem como sobre a organização e funcionamento das unidades executoras próprias.

Parágrafo único. A fixação dos valores per capita contemplará, diferenciadamente, as escolas que oferecem educação especial de forma inclusiva ou especializada, de modo a assegurar, de acordo com os objetivos do PDDE, o adequado atendimento às necessidades dessa modalidade educacional.

---

# PROJETO DE LEI N.º 2.851, DE 2019

## (Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em prédios públicos.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos destinado ao atendimento de prédios públicos, devidamente sinalizadas, em número equivalente a 10% (dez por cento) do total, com especificações que atendam às normas técnicas vigentes.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

Art. 24-A. Para efeito do disposto no inciso VIII do art. 24, o Plano de Mobilidade Urbana deverá prever reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos destinados a prédios públicos, devidamente sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes.

Parágrafo único. Compete aos órgãos disciplinados no caput oferecer infraestrutura de vestiários para seus funcionários ‘que comprovadamente utilizem da bicicleta como meio de transporte’.

Art. 3º Esta lei entra em vigor 180 dias da data de sua publicação.

### JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das

pessoas e cargas no território do Município, constituindo um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

A referida Lei tem como princípio priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Entre os objetivos da mesma Política estão a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Entendemos que para fazer a devida alteração que atende ao princípio da mudança faz-se necessário que o poder público de o exemplo, e para isso acreditamos que os prédios públicos devam reservar pelo menos 10% das vagas que hoje são destinadas aos carros serem destinadas para as bicicletas.

Muitos não fizeram a migração do modal de transporte do carro para a bicicleta devido a falta de estrutura para permitir que ele deixe seu patrimônio de forma segura.

Tal medida acarretará um maior incremento na utilização da bicicleta e isso vai de acordo com a necessidade de adequação para melhoria na utilização dos espaços públicos da mesma forma que melhorará a saúde dos cidadãos e o meio ambiente por redução de emissão de gases poluentes.

Conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, 14 de maio de 2019.

**Deputado Felipe Carreras  
PSB/PE**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988  
PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

## TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

---

### CAPÍTULO II DA UNIÃO

---

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995*)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; (*Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995*)

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação*)

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de

programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; (Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; (Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa

destes; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação*)

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*)

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

## TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

### CAPÍTULO II DA POLÍTICA URBANA

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinqüenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

---



---

## **LEI N° 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. 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](#))

## CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....  
.....

# **PROJETO DE LEI N.º 3.577, DE 2019** **(Do Sr. Felipe Carreras)**

Dispõe sobre a instalação de paraciclos em escolas e universidades.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-6604/2016.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam obrigadas as escolas e universidades, públicas e

privadas, implantar paraciclos em suas dependências.

Parágrafo único – os estabelecimentos disciplinados no caput terão o prazo de 3 anos para se adaptarem ao disposto nesta Lei.

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

#### **JUSTIFICATIVA**

A referida Lei tem como princípio priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, entendemos que devemos fomentar o uso da bicicleta na fase de formação educacional do indivíduo para que tenhamos um ganho cultural na mudança de modal.

Entre os elementos que podem dar maior sustentabilidade ao uso da bicicleta por parte dos estudantes está a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Muitos não fizeram a migração do modal de transporte público para a bicicleta devido a falta de estrutura para permitir que ele deixe seu patrimônio de forma segura.

Tal medida acarretará um maior incremento na utilização da bicicleta e isso vai de acordo com a necessidade de adequação para melhoria na utilização dos espaços públicos da mesma forma que melhorará a saúde dos estudantes e o meio ambiente por redução de emissão de gases poluentes.

Conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2019.

**Deputado Felipe Carreras  
PSB/PE**

## **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.

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 trazer 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 N° 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*)

.....  
.....

## **PROJETO DE LEI N.º 4.395, DE 2021**

**(Do Sr. José Nelto)**

Dispõe sobre a criação de estacionamentos públicos para bicicletas.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2583/2011.

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. JOSÉ NELTO)

Dispõe sobre a criação de estacionamentos públicos para bicicletas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecida a obrigatoriedade de inclusão de estacionamento para bicicletas em locais públicos ou privados de grande fluxo.

Art. 2º Para fins desta Lei entende-se como locais de grande fluxo os que transitem, no mínimo, 5.000 (cinco mil) pessoas por mês.

Art. 3º A implementação dos locais deverá ser indicada pelo poder público, quando se tratar de área pública, como por exemplo, em hospitais, instalações desportivas, parques e outros.

Art. 4º Em se tratando de local privado, como shopping center, supermercados, instituições de ensino e outros, a obrigação de implementação do local caberá ao referido local, que terá o prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua instalação, para a adequação do espaço.

Art. 5º Em qualquer caso, os locais deverão ser adequados e seguros.

Art. 6º Caberá ao poder público municipal disciplinar os meios de fiscalização desta Lei.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216312326100>



\* C D 2 1 6 3 1 2 3 2 6 1 0 0 \*

Muito tem se falado sobre **sustentabilidade** e práticas que colaboram com a **preservação do meio ambiente** e de seus recursos naturais.

Nesse contexto, para reduzir os níveis de CO<sub>2</sub> nas grandes e pequenas cidades ao redor do mundo, o uso da **bicicleta como meio de transporte sustentável** é cada vez mais incentivado. Além de contribuir com o meio ambiente, andar de bicicleta é econômico e também traz **benefícios para a saúde e o bem-estar** de muita gente que, apesar de enfrentar um cenário desafiador no que diz respeito à segurança e infraestrutura, adotou as magrelas como principal meio de locomoção.<sup>1</sup>

Apesar de tantos benefícios para a saúde e para a economia, diversas pessoas deixam de andar de bicicleta por conta da falta de locais adequados para estacionar ou guardar o seu veículo de duas rodas.

Em conformidade com o assunto o presente projeto visa estabelecer uma forma sustentável, segura, econômica e benficiente para todos. Demarcar com faixas pintadas no chão de bairros e avenidas comerciais os lugares para uso próprio de ciclistas é algo de extrema importância para segurança do mesmo e para a economia e sustentabilidade do planeta, por meio de um custo baixo comparado as decorrências do uso de outros meios de transporte.

Assim, rogo aos pares a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

Deputado **JOSÉ NELTO**  
(PODE/GO)

---

<sup>1</sup> <https://www.onmobih.com.br/>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216312326100>



\* C D 2 1 6 3 1 2 3 2 6 1 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR  
**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

PRL n.5

Apresentação: 07/05/2025 20:43:13.310 - CVT  
PRL 5 CVT => PL 2583/2011

## **PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011**

Apensados: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015, PL nº 6.604/2016, PL nº 2.851/2019, PL nº 3.577/2019, PL nº 4.705/2019 e PL nº 4.395/2021

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

**Autor:** Deputado FÁBIO FARIA

**Relator:** Deputado DUDA RAMOS

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe pretende trazer regras sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

Nesse contexto, os órgãos públicos federais ficam obrigados a construir e manter bicicletários, de acordo com as regras estabelecidas na proposição em tela. Para tanto, a proposição define alguns conceitos relativos ao tema, tais como:

I – suporte: a parte do bicicletário onde a bicicleta é apoiada e presa;

II – bicicletário: o conjunto de um ou mais suportes soldados numa mesma base ou colocados a intervalos regulares e fixados numa mesma área demarcada;

III - corredor: espaço entre dois conjuntos de suportes, necessário para o acesso aos suportes e a circulação dos ciclistas, medido de ponta a ponta dos pneus das bicicletas estacionadas no bicicletário.

Além disso, fica estabelecido que o suporte deve apresentar as seguintes características:



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 5 0 0 \*

- I - sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;
- II - impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;
- III - permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;
- IV - ser adequado para bicicletas que tenham quadro sem tubo superior;
- V - permitir que uma tranca "U" prenda a roda dianteira e o tubo inferior do quadro de uma bicicleta convencional;
- VI - permitir que uma tranca "U" prenda a roda traseira e o tubo do selim do quadro de uma bicicleta convencional.

Ademais, a distância entre os suportes deve ser de no mínimo 75 centímetros; o suporte deve ser resistente o bastante para não ser cortado ou arrancado com ferramentas comuns como alicates cortadores de arames, cortadores de tubos, chaves ou pés-de-cabra, os grampos usados para prender os suportes no chão devem ser resistentes a vandalismo, e a largura do corredor entre conjuntos de suportes deve ser de no mínimo 120 centímetros. Entretanto, em áreas de tráfego intenso, onde muitos usuários estacionam ou retiram bicicletas ao mesmo tempo, a largura mínima do corredor deve ser de 180 centímetros

Destacamos que o projeto de lei em comento determina ainda que o bicicletário deve ser localizado respeitando-se as seguintes disposições:

- I - deve situar-se ao longo da linha principal da aproximação do edifício e ser claramente visível ao longo desta linha de aproximação;
- II - não pode estar distante mais do que 40 metros da entrada principal;
- III – não pode obstruir a entrada do edifício ou prejudicar o fluxo de entrada e saída de pedestres.

Por fim, foi também definido na proposição em análise que o número de vagas do bicicletário deve ser adequado ao número de funcionários



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*

e de usuários do órgão público e a construção ou ampliação do bicicletário deverá ser precedida da elaboração de estudo técnico que verifique o número de vagas demandadas.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria.

Encontram-se apensadas as seguintes proposições:

- PL nº 7.680/2014 (autor: Deputado Zé Vieira) - altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos;
- PL nº 2.457/2015 (autor: Deputado Carlos Henrique Gaguim) - acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências;
- PL nº 6.604/2016 (autor: Deputado Mário Heringer) - modifica a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; 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, 6.261, de 14 de novembro de 1975; e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.
- PL nº 2.851/2019 (autor: Deputado Felipe Carreras) - altera a Lei nº 12.587/2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em prédios públicos;



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 5 0 0 \*

- PL nº 3.577/2019 (autor: Deputado Felipe Carreras) – dispõe sobre a instalação de paraciclos em escolas e universidades;
- PL nº 4.705/2019 (autor: Deputado Francisco Jr.) – altera a Lei nº 12.587/2012, 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;
- PL nº 4.395/2021 (autor: Deputado José Nelto) – dispõe sobre a criação de estacionamentos públicos para bicicletas.

Em seguida, as proposições serão encaminhadas à Comissão de Desenvolvimento Urbano para análise de mérito, à Comissão de Finanças e Tributação para a análise da adequação financeira ou orçamentária e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas comissões e tramitam em rito ordinário.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposição em exame objetiva buscar formas que tragam melhoria na qualidade de vida no Brasil e criar meios que procuram facilitar o dia a dia da população. Todos sabem que a obrigação de os órgãos públicos federais construírem e manterem bicicleiros é de suma importância, visto que o uso da bicicleta no cotidiano está a cada dia mais comum.

É notório que o trânsito nas cidades brasileiras está cada vez mais complicado e que seus habitantes perdem bastante tempo em seus deslocamentos diários, muitas vezes por causa de engarrafamentos, que



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*

aumentam a cada dia. Assim, necessitamos pensar em meios de transporte que vão além dos mais usuais, ou seja, os ônibus e os carros.

A implantação de sistemas de transporte como o metrô é viável apenas em uma minoria dos municípios brasileiros. Da mesma forma, ampliar a malha viária para comportar mais veículos não se mostra uma solução eficiente. Além dessas limitações, enfrentamos problemas como a poluição, o estresse e outros impactos negativos. Nesse contexto, o uso da bicicleta como meio de transporte urbano surge como uma alternativa eficaz para melhorar o trânsito, a qualidade do ar e, consequentemente, a qualidade de vida nas cidades.

Diante desse cenário, diversos exemplos ao redor do mundo demonstram que incentivar o uso da bicicleta tem gerado resultados muito positivos. Para que essa transformação ocorra — tornando a bicicleta uma alternativa viável de transporte — é essencial investir na criação de ciclovias seguras e em bicicletários adequados. Vale ressaltar que a falta de espaços apropriados e seguros para estacionar as bicicletas é um fator que frequentemente desestimula sua utilização.

Nesse quadro, o propósito da presente proposição é obrigar os órgãos públicos federais a instalarem, de forma adequada, bicicletários para seus funcionários e usuários.

No entanto, o projeto de lei em exame traz muitos detalhes que não condizem com o que uma lei federal deve versar no que diz respeito ao assunto tratado. Nesse contexto, a competência da lei federal é traçar diretrizes gerais. Além disso, pensamos que tal tratativa deve ser feita a partir da inserção de um artigo na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Igualmente, tal diretriz deve abranger as esferas dos três níveis de governo. Portanto, entendemos por bem apresentar um Substitutivo.

Em relação aos projetos apensados, concluímos que:

- O PL nº 7.680/2014 (autor: Deputado Zé Vieira) – dispõe sobre o assunto na forma adequada, entretanto propomos um



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*

Substitutivo para modificar o prazo estabelecido para a vigência;

- PL nº 2.457/2015 (autor: Deputado Carlos Henrique Gaguim) – apesar de dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, traz certo detalhamento que consideramos incompatível, portanto propomos um Substitutivo;
- O PL nº 6.604/2016 (autor: Deputado Mário Heringer) – não dispõe sobre o assunto na forma de diretriz, portanto propomos um Substitutivo;
- PL nº 2.851/2019 (autor: Deputado Felipe Carreras) - apesar de dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, traz certo detalhamento que consideramos incompatível, portanto propomos um Substitutivo;
- PL nº 3.577/2019 (autor: Deputado Felipe Carreras) – apesar de dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, isso deve ser feito a partir da inserção de um artigo na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, portanto propomos um Substitutivo;
- PL nº 4.705/2019 (autor: Deputado Francisco Jr.) – apesar de dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, traz certo detalhamento que consideramos incompatível, portanto propomos um Substitutivo;
- PL nº 4.395/2021 (autor: Deputado José Nelto) – além de não dispor sobre o assunto na forma de uma diretriz geral, isso deve ser feito a partir da inserção de um artigo na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, portanto propomos um Substitutivo.

Em conclusão, entendemos que a medida aqui proposta estimulará o uso da bicicleta como meio de transporte, trazendo os benefícios ambientais, sociais e econômicos já relatados.

Diante de todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.583, de 2011, e de seus apensos, PL nº 7.680, de 2014, PL nº 2.457, de 2015, PL nº 6.604, de 2016, PL nº 2.851, de 2019, PL nº 3.577, de 2019, PL nº 4.705, de 2019, e PL nº 4.395, de 2021, na forma do Substitutivo anexo.



\* C D 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*

Sala da Comissão, em 07 de maio de 2025.

Deputado DUDA RAMOS  
Relator

2025-4570



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258946499500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duda Ramos



\* C D 2 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011

(E aos apensos: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015, PL nº 6.604/2016, PL nº 2.851/2019, PL nº 3.577/2019, PL nº 4.705/2019 e PL nº 4.395/2021)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem bicletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Todos os órgãos e entidades, com mais de cem servidores, da administração direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal deverão instalar, em suas dependências, bicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos para o local de trabalho.

§ 1º Caso haja inviabilidade técnica no edifício, comprovada por laudo de perícia oficial, a obrigatoriedade disposta no caput fica excluída.

§ 2º A obrigatoriedade disposta no caput pode ser cumprida por meio de compartilhamento de espaço, desde que a distância entre os órgãos ou entidades seja de, no máximo, 700 metros.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.



\*



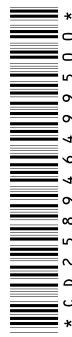
Sala da Comissão, em        de        de 2025.

Deputado DUDA RAMOS  
Relator

2025-4570

Apresentação: 07/05/2025 20:43:13.310 - CVT  
PRL 5 CVT => PL 2583/2011

PRL n.5



\* C D 2 2 5 8 9 4 6 4 9 9 5 0 0 \*



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD258946499500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duda Ramos



Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.583/2011 e dos PLs 7680/2014, 2457 /2015, 6604/2016, 2851/2019, 3577/2019, 4705/2019 e 4395/2021, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Duda Ramos.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Bebeto, Bruno Ganem, Coronel Tadeu, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Duda Ramos, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Ricardo Ayres e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 27/06/2025 10:49:35,363 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 2583/2011  
**SBT-A n.1**

**PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011**

Apensados: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015, PL nº 6.604/2016, PL nº 2.851/2019,  
PL nº 3.577/2019, PL nº 4.705/2019 e PL nº 4.395/2021

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de os órgãos públicos federais, estaduais e municipais instalarem biciletários, guarda-volumes e vestiários para atender os servidores que se deslocam de bicicleta para o local de trabalho.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 19-A:

*"Art. 19-A. Todos os órgãos e entidades, com mais de cem servidores, da administração direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal deverão instalar, em suas dependências, biciletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos para o local de trabalho.*

*§ 1º Caso haja inviabilidade técnica no edifício, comprovada por laudo de perícia oficial, a obrigatoriedade disposta no caput fica excluída.*



\* C D 2 5 4 4 3 7 3 3 5 0 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES  
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

*§ 2º A obrigatoriedade disposta no caput pode ser cumprida por meio de compartilhamento de espaço, desde que a distância entre os órgãos ou entidades seja de, no máximo, 700 metros.”*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente**

Apresentação: 27/06/2025 10:49:35,363 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 2583/2011

**SBT-A n.1**



\* C D 2 2 5 4 4 3 3 7 3 3 5 0 0 0 \*



## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011

Apensados: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015, PL nº 6.604/2016, PL nº 2.851/2019, PL nº 3.577/2019, PL nº 4.705/2019 e PL nº 4.395/2021

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

**Autor:** Deputado FÁBIO FARIA

**Relatora:** Deputada TALÍRIA PETRONE

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.583, de 2011, de autoria do Deputado Fábio Faria, dispõe sobre a obrigatoriedade da construção e manutenção de bicicletários em órgãos públicos federais. O PL estabelece normas técnicas para os suportes de bicicletas, largura dos corredores para circulação, e critérios para localização e dimensionamento dos bicicletários conforme o número de funcionários e usuários dos órgãos públicos.

A justificação do projeto ressalta a crescente problemática do trânsito nas grandes cidades brasileiras, com engarrafamentos que geram prejuízos econômicos, sociais e ambientais. Destaca-se o benefício do uso da bicicleta como meio de transporte saudável, ambientalmente sustentável e economicamente viável, além da importância da infraestrutura adequada para incentivar seu uso, como os bicicletários seguros previstos na proposição.

Foram apensados ao projeto original:

PL nº 7.680, de 2014, de autoria do Sr. Zé Vieira, que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos”;



\* C D 2 5 7 6 3 5 2 1 0 1 0 0 \*

PL nº 2.457, de 2015, de autoria do Sr. Carlos Henrique Gaguim, que “acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências”;

PL nº 6.604, de 2016, de autoria do Sr. Mário Heringer, cuja ementa assim dispõe: “esta Lei modifica as leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que ‘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’, e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que ‘Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências’, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências”;

PL nº 2.851, de 2019, de autoria do Sr. Felipe Carreras, que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em prédios públicos”;

PL nº 3.577, de 2019, de autoria do Sr. Felipe Carreras, que “dispõe sobre a instalação de paraciclos em escolas e universidades”;

PL nº 4.705, de 2019, de autoria do Sr. Francisco Jr., que “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”; e



\* C D 2 5 7 6 3 5 2 1 0 1 0 0 \*

PL nº 4.395, de 2021, de autoria do Sr. José Nelto, que dispõe sobre a criação de estacionamentos públicos para bicicletas.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Urbano; Finanças e Tributação (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, em 7/5/2025, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Duda Ramos, pela aprovação deste e dos PLs nº 7.680, de 2014, nº 2.457, de 2015, nº 6.604, de 2016, nº 2.851, de 2019, nº 3.577, de 2019, nº 4.705, de 2019 e nº 4.395, de 2021, apensados, com substitutivo e, em 17/6/2025, aprovado o parecer.

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

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

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

É amplamente reconhecido que o trânsito nas cidades brasileiras se agrava a cada dia, gerando congestionamentos, perda de tempo, aumento dos custos com combustíveis, estresse e problemas de poluição do ar. Essas questões afetam a qualidade de vida da população e a economia em geral. As soluções viárias tradicionais muitas vezes são dispendiosas e nem sempre eficientes.

Nesse cenário, o uso da bicicleta como meio de transporte urbano surge como alternativa eficaz para mitigar esses problemas. A bicicleta contribui significativamente para a melhoria do trânsito, da qualidade do ar e da qualidade de vida das pessoas. Além de ser econômica, ela traz benefícios



\* C D 2 5 7 6 3 5 2 1 0 1 0 0 \*

para a saúde e o bem-estar dos usuários. As bicicletas não produzem gases de efeito-estufa, o que é de extrema importância para a preservação do meio ambiente e o enfrentamento do aquecimento global.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), elenca o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades e a diretriz de prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados. Contudo, a norma ainda carece de instrumentos indispensáveis para incentivar e tornar efetivo o uso das bicicletas como meio de locomoção.

A ausência de um ambiente seguro para a guarda das bicicletas e de locais adequados para a higiene pessoal desestimula o uso deste modal. Para que a bicicleta se torne um meio de transporte viável, é fundamental a construção de ciclovias seguras e, igualmente importante, de bicicletários adequados e protegidos.

As proposições em exame buscam sanar essa lacuna, apresentando diversas abordagens para incentivar o uso da bicicleta. A Comissão de Viação e Transportes (CVT) examinou todas as proposições e concluiu que, embora os projetos fossem meritórios, muitos continham detalhamentos excessivos para uma lei federal ou não se inseriam de forma orgânica na Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Como bem apontado, a competência de uma lei federal é para traçar diretrizes gerais. Assim, a matéria deve ser tratada a partir da inserção de um artigo na PNMU, abrangendo as esferas federal, estadual e municipal. Por essa razão, tal Comissão apresentou Substitutivo que unifica as matérias e harmoniza as propostas.

Nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, em consonância com os objetivos da PNMU de promover o desenvolvimento sustentável e a melhoria das condições urbanas de acessibilidade e mobilidade, devemos também reconhecer a grande pertinência e a urgência das proposições em análise. Entendemos que o poder público tem o dever de dar o exemplo, assegurando aos ciclistas a infraestrutura necessária para a utilização da bicicleta como meio de transporte.



\* C D 2 5 7 6 3 5 2 1 0 1 0 0 \*

O Substitutivo apresentado pela CVT parece-nos adequado e eficaz ao unificar o mérito das diversas proposições, focando em diretrizes gerais. A inclusão de um artigo específico na PNMU abrange de forma coerente as esferas federal, estadual e municipal, garantindo um tratamento uniforme para a questão em todas as esferas. O dispositivo legal a ser acrescentado dispõe sobre a obrigatoriedade para todos os órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal, com mais de cem servidores, de instalar, em suas dependências, bicicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte para o local de trabalho.

O substitutivo prevê exceção, caso haja inviabilidade técnica no edifício, comprovada por laudo de perícia oficial. Ademais, é oportuno o dispositivo que permite o cumprimento da obrigação por meio de compartilhamento de espaço, desde que a distância entre os órgãos ou entidades seja de, no máximo, 700 metros.

Certamente, essa medida representa avanço significativo para estimular o uso da bicicleta, concretizando os princípios da mobilidade urbana sustentável, protegendo o meio ambiente e promovendo a saúde e o bem-estar dos cidadãos e servidores públicos.

Diante de todo o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 2.583, de 2011, e de seus apensos, PL nº 7.680, de 2014, PL nº 2.457, de 2015, PL nº 6.604, de 2016, PL nº 2.851, de 2019, PL nº 3.577, de 2019, PL nº 4.705, de 2019, e PL nº 4.395, de 2021, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em                   de                   de 2025.

**Deputada TALÍRIA PETRONE**  
**Relatora**

2025-14372



\* C D 2 5 7 6 3 5 2 1 0 1 0 0 \*



Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.583/2011, e dos PLs nºs 7.680/2014, 2.457/2015, 6.604/2016, 2.851/2019, 3.577/2019, 4.705/2019, e 4.395/2021, apensados, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Talíria Petrone.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Antônio Doido, Eli Borges, Joseildo Ramos, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Denise Pessoa, Hildo Rocha, Jilmar Tatto, Max Lemos, Paulo Litro, Rafael Simoes, Ricardo Guidi, Talíria Petrone e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO  
Presidente



**FIM DO DOCUMENTO**