



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.721-A, DE 2025 **(Da Sra. Duda Salabert)**

Institui a obrigatoriedade de previsão de espaço para bicicletas nos trens operados por ente público, concessionária ou permissionária, visando à promoção da intermodalidade; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. TALÍRIA PETRONE).

DESPACHO:

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

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025

(Da Sra. Duda Salabert)

Institui a obrigatoriedade de previsão de espaço para bicicletas nos trens operados por ente público, concessionária ou permissionária, visando à promoção da intermodalidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica instituída a obrigatoriedade de operador que faz a execução de transporte ferroviário regular interestadual de passageiros no país, quer seja de cargas e passageiros ou apenas passageiros, em regime de direito público ou privado, concessionário ou permissionário, vinculado ou desvinculado à gestão da infraestrutura ferroviária, de prever um número mínimo de espaços para o transporte de bicicletas não desmontadas, doravante designados "espaços para bicicletas", no transporte ferroviário regular interestadual de passageiros, nos trens que operam linhas já existentes no País e outras que vierem a ser implantadas no futuro.

§ 1º - Para fins desta Lei, trem é entendido como qualquer veículo automotriz ferroviário, uma locomotiva ou várias locomotivas acopladas, com ou sem vagões, com carros de passageiros, em condições normais de circulação, regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT ou outro órgão federal com mesma competência.

§ 2º - Para o cumprimento do exposto no caput deste artigo, entende-se como "operador de trem" ou "operador de trens", o ente público ou privado, concessionário ou permissionário, que usa ou goza de uma via





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

férrea, e em cujo contrato se estabelecem as vantagens e obrigações das partes, conforme legislação vigente.

§ 3º - Para fins desta Lei, bicicleta é o veículo de propulsão humana, assistida ou não, conforme previsto na legislação e regulamentação vigente, dotado de duas ou mais rodas, não sendo, para efeito desta Lei, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

§ 4º - A obrigação prevista no caput deste artigo não se aplica ao operador de metrô, trens urbanos e trens metropolitanos, mas tão somente aos operadores de transporte ferroviário regular interestadual de passageiros.

Art. 2º. Ao ente público ou privado operador de trem fica instituída a obrigatoriedade de renovação, modificação ou substituição das partes interiores dos carros, ou vagões, com vistas a implantar o "espaço para bicicletas".

§ 1º - Para o atendimento do caput deste artigo, fica proibida a remoção das cadeiras ou assentos reservados às pessoas com este direito previsto na legislação, tal como a pessoa idosa, pessoas com deficiência, entre outras.

§ 2º - O espaço para bicicleta deve, preferencialmente, estar centralizado em apenas um vagão ou carro e ter acesso fácil pelos proprietários de bicicletas.

§ 3º - Em casos excepcionais, para o cumprimento no disposto nesta Lei, aceita-se que o espaço para bicicleta seja designado em dois vagões ou carros.

§ 4º - Os suportes para bicicletas que compõem o espaço para bicicletas não podem restringir o acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

§ 5º - Os suportes para bicicletas que compõem o espaço para bicicletas devem permitir armazenar as bicicletas sem que estas tenham de ser desmontadas, dobradas, cobertas ou guardadas em qualquer tipo de espaço de armazenagem.

§ 6º - Os suportes para bicicletas que compõem o espaço para bicicletas podem ser adaptados para permitir outras utilizações quando não estão ocupados por bicicletas.

§ 7º - Os espaços para bicicletas são identificados por pictogramas afixados no exterior e no interior do carro onde ele estará localizado.

§ 8º - Para o atendimento do previsto nesta Lei, ente público ou privado operador de trem poderá instalar o espaço para bicicletas em vagões exclusivo de cargas, desde que seja garantida a segurança e a integridade das bicicletas, respeitando a capacidade do vagão.

§ 9º - Para fins desta Lei, o número mínimo de vagas para bicicletas no espaço para bicicletas, por trem, é de dez vagas ou um número superior a 10 que corresponda a, pelo menos, 3% do número total de lugares fixos, excluindo os dobráveis, disponíveis a bordo.

Art. 3º. O operador de trem deverá, no ato da venda do bilhete ao passageiro, informar a quantidade atualizada de vagas para bicicletas disponíveis no espaço para bicicletas.

§ 1º - A adequação às disposições desta Lei não poderá resultar em qualquer aumento de tarifas para os usuários ou qualquer ônus ao Poder Executivo Concedente, exceto ao proprietário da bicicleta, desde que o valor cobrado não exceda o valor integral da tarifa cobrado do usuário.

§ 2º - O operador de trem pode estabelecer condições relativas à dimensão e ao peso total das bicicletas autorizadas a bordo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

§ 3º - Caso o número máximo de vagas disponíveis no espaço para bicicletas tenha sido atingido, o embarque de bicicletas pode ser recusado pelo operador do trem de passageiro ou empresa que preste serviço de bilheteria para o ente público ou à concessionária ou permissionária.

§ 4º - O operador, no ato da venda da passagem, precisa garantir a identificação da bicicleta, no mínimo, pela cor prioritária da mesma e dimensão do aro.

§ 5º - O operador de trem precisa garantir que as condições gerais de acesso das bicicletas a bordo do trem de passageiros estejam dispostas em seu sítio web, ou site, e em meio físico na bilheteria - se houver.

Art. 4º. O ente público ou privado, concessionário e permissionário, que na entrada em vigor desta Lei for operador de trem de passageiro, terá o prazo de 120 (cento e vinte) dias, prorrogáveis por mais 120 dias, a pedido do operador de trem ao Ministério dos Transportes, contados da data de publicação desta Lei, para promoverem a implantação do espaço para bicicletas em seus carros ou vagões.

Art. 5º - O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao operador de trem as seguintes penalidades:

I - advertência, na primeira infração;

II - multa, em valor a ser regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de até 60 (sessenta) dias, aplicada por veículo em situação irregular, em caso de reincidência;

III - suspensão do contrato de concessão ou permissão, em caso de descumprimento das normas contratuais e da legislação vigente por período superior a 365 dias.

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

JUSTIFICAÇÃO

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 840 | CEP 70160-900 – Brasília – DF
(61) 3215-5840 | dep.dudasalabert@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

O Brasil é um país de dimensões continentais e, infelizmente, possui uma restritíssima malha ferroviária para transporte de passageiros. No entanto, as ferrovias existentes e as planejadas podem garantir maior capilaridade aos brasileiros às belezas naturais e às construídas pelo povo, como as cidades. Neste sentido, é preciso garantir que a integração modal, prevista como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, seja garantida. Além de um direito do usuário, a integração entre modos de transporte é uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 6º).

A promoção da integração entre modos ferroviários e ativos, como a bicicleta, é uma forma de garantir o cumprimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, também, promover o turismo sustentável no país.

Resta dizer que tal proposição é, também, uma resposta ao anseio de pessoas¹, instituições e movimentos que querem, conforme previsto na legislação nacional, exercer o direito à intermodalidade. Conforme mencionado no abaixo-assinado, os benefícios são inúmeros, para todos os atores envolvidos no processo: ciclistas, operadores, municípios e ao meio ambiente.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 5 de agosto de 2025.

Deputada DUDA SALABERT
PDT/MG

1 Um abaixo assinado pela liberação das bicicletas em uma rota de trem de passageiros foi criado em maio de 2025. Disponível em <https://www.change.org/p/liberar-o-transporte-de-bicicletas-no-trem-de-passageiros-da-vale-vit%C3%B3ria-a-minas>. Acesso em 21 de maio de 2025.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Duda Salabert - PDT/MG

OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL CORRELACIONADOS A ESTE PROJETO DE RESOLUÇÃO



Pretende-se contribuir com o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.



Pretende-se contribuir com a atuação ativa, efetiva e eficaz da Câmara dos Deputados no endereçamento das mudanças climáticas.



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 3.721, DE 2025

Institui a obrigatoriedade de previsão de espaço para bicicletas nos trens operados por ente público, concessionária ou permissionária, visando à promoção da intermodalidade.

Autora: Deputada DUDA SALABERT

Relatora: Deputada TALÍRIA PETRONE

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'a', do inciso VII, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 3.721, de 2025. A proposta pretende obrigar operadores de transporte ferroviário a admitir o embarque de passageiros com bicicletas dentro dos vagões de passageiros.

O texto estabelece que a imposição se limita ao serviço de transporte ferroviário regular interestadual de passageiros, que deverá ter os "carros ou vagões" renovados, modificados ou substituídos para dar cumprimento à lei. Estabelece, ainda, que a infraestrutura disponibilizada deve ser tal que as bicicletas possam ser acomodadas "sem que estas tenham de ser desmontadas, dobradas, cobertas ou guardadas em qualquer tipo de espaço de armazenagem". Por fim, veda o reajuste de tarifas em decorrência da obrigação imposta.

Na justificação a Autora destaca a tímida participação das ferrovias no transporte brasileiro e pondera que as ferrovias existentes garantem acesso a "belezas naturais e às construídas pelo povo, como as



idades”. Diante disso, entende, “é preciso garantir que a integração modal, prevista como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, seja garantida”.

A matéria foi distribuída a esta CDU e à Comissão de Viação e Transportes para análise de mérito e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para avaliação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O projeto de lei em análise pretende obrigar operadores de transporte ferroviário a admitir o embarque de passageiros com bicicletas dentro dos vagões de passageiros. A medida propõe que os trens prevejam um número mínimo de espaços para o transporte das bicicletas não desmontadas, visando promover a intermodalidade.

O tema é justo e meritório e deve ser acatado por este Colegiado. Qualquer medida em favor da integração modal e da mobilidade ativa será bem-vinda e dialoga diretamente com a urgência de democratizar o acesso à cidade e mitigar os efeitos da crise climática.

Como bem destaca a Autora na justificação da proposição, a integração entre modos de transporte é uma das diretrizes fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana. No entanto, é fundamental aprofundarmos o debate político sobre a função da bicicleta no Brasil: ela vai muito além do lazer ou do esporte; trata-se de um meio de transporte estruturante para o dia a dia dos trabalhadores e trabalhadoras.

Segundo dados recentes do Censo Demográfico 2022, divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), cerca de



4,4 milhões de brasileiros (6,2% das pessoas ocupadas) utilizam a bicicleta como principal meio de deslocamento para o trabalho. Paradoxalmente, o mesmo IBGE aponta que apenas 1,9% da população vive em ruas com alguma infraestrutura cicloviária. Garantir que o trabalhador possa embarcar no trem com sua bicicleta é, portanto, uma política de inclusão socioespacial e de reparação histórica de infraestrutura.

Ainda que a medida proposta se limite ao transporte ferroviário interestadual, é preciso desmistificar a ideia de que esses trens atendem exclusivamente à contemplação de belezas naturais ou ao turismo. O transporte de passageiros de longa distância no Brasil possui uma centralidade social indiscutível para milhares de famílias, especialmente nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste.

Exemplo disso é Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) que transporta cerca de 1 milhão de passageiros por ano, interligando mais de 50 localidades. Já a Estrada de Ferro Carajás (EFC) movimentou 423 mil pessoas em 2024. Para dezenas de comunidades do interior e da Amazônia Legal, a ferrovia não é lazer, mas a única via segura de acesso a empregos, saúde e educação, sobretudo nos períodos de chuvas intensas.

A forma como foi construído o texto, contudo, merece ajustes. São propostos excessivos detalhes para a implementação da medida. Tal granularidade é incompatível com a generalidade e nível de abstração exigidos da legislação emanada pelo Congresso Nacional. A Lei deve estabelecer as diretrizes gerais e os pormenores indispensáveis à sua aplicação devem ser definidos em regulamento, pelas agências e órgãos que, no dia a dia, estão mais próximos dos casos concretos e podem adaptar as regras de forma otimizada.

Assim, propomos texto substitutivo que promove alterações na Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil, definindo que os usuários têm o direito de embarcar com as bicicletas e remetendo ao regulamento o detalhamento das regras para a efetivação desse direito.



Pelo exposto, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 3.721, de 2025,
na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputada TALÍRIA PETRONE
Relatora



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**SUBSTITUTIVO AO PL Nº 3.721, DE 2025**

Altera a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil, para permitir o embarque de usuários com bicicletas no transporte ferroviário interestadual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil, para permitir o embarque de usuários com bicicletas no transporte ferroviário interestadual.

Art. 2º A Lei nº 13.724, de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

5º

.....

.

VIII – a adaptação de vagões do sistema de transporte ferroviário para o transporte seguro de bicicletas dos usuários.

.....” (NR)

“Art. 7º-A Nos termos do regulamento, é permitido o transporte de bicicletas nos vagões dos veículos de transporte ferroviário de passageiros interestadual.”

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

Sala da Comissão, em de de 2025.



Deputada TALÍRIA PETRONE
Relatora

6

Apresentação: 16/03/2026 15:17:51.350 - CDU
PRL 1 CDU => PL 3721/2025

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262517411900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 3.721, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.721/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Talíria Petrone.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Keniston Braga - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, Icaro de Valmir, Joseildo Ramos, Luiza Erundina, Natália Bonavides, Denise Pessôa, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, Max Lemos, Talíria Petrone, Thiago Flores e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 13 de maio de 2026.

Deputado KENISTON BRAGA
Presidente



SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PL Nº 3.721, DE 2025

Altera a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil, para permitir o embarque de usuários com bicicletas no transporte ferroviário interestadual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil, para permitir o embarque de usuários com bicicletas no transporte ferroviário interestadual.

Art. 2º A Lei nº 13.724, de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

5º

.....

.

VIII – a adaptação de vagões do sistema de transporte ferroviário para o transporte seguro de bicicletas dos usuários.

.....” (NR)

“Art. 7º-A Nos termos do regulamento, é permitido o transporte de bicicletas nos vagões dos veículos de transporte ferroviário de passageiros interestadual.”

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

Sala da Comissão, em 13 de maio de 2025.



Deputado **KENISTON BRAGA**
Presidente

Apresentação: 13/05/2026 17:38:21.050 - CDU
SBT-A I.CDU => PL 3721/2025

SBT-A n.1



FIM DO DOCUMENTO