



RQ 602 /2019

REQUERIMENTO Nº \_\_\_\_\_  
(Do Senhor Deputado Eduardo Pedrosa)

L I D O  
Em 28/05/19  
Secretaria Legislativa

Requer o desapensamento do Projeto de Lei nº 273, de 2019 do Projeto de Lei nº 328, de 2019.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos Regimentais, o **desapensamento da tramitação conjunta**, com a conseqüente tramitação em separado, **do Projeto de Lei nº 273, de 2019 do Projeto de Lei nº 328, de 2019**, ambos de minha autoria, com fundamento nas razões adiante expostas.

### JUSTIFICAÇÃO

A correta análise é que as proposições devem correr de modo separado. Isto porque, da análise criteriosa das proposições, **percebe-se que os projetos tratam de matérias distintas e não são de igual teor.**

O **ponto de convergência** "analogia" (semelhança entre as disposições) ou de "correlação" (interdependência entre as disposições), ainda que em sentido "oposto" ou "diverso" das proposições **dizem respeito a expressão "Patinetes"**, senão vejamos:

O **Projeto de Lei nº 273, de 2019** pretende alterar a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que "*dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Distrito Federal e dá outras providências*", **para disciplinar o sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes e a instalação de paraciclos em vias e logradouros públicos.**

Neste sentido, a proposição está em harmonia com a **LC nº 13/96**, em seus **arts. 120 e 121**, contemplam que a consolidação das leis será feita pela inserção, no texto da lei, das alterações ocorridas, num só texto e de modo sistemático, de todas as leis esparsas sobre a mesma matéria, *in verbis*:

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 01

"Art. 120. A consolidação das leis tem por finalidade tornar sua consulta acessível aos cidadãos, nos termos do que dispõe o art. 60, X, da Lei Orgânica.

Art. 121. A consolidação das leis será feita:

I - pela inserção, no texto da lei, das alterações ocorridas;

II - pela compilação, num só texto e de modo sistemático, de todas as leis esparsas sobre a mesma matéria;" (grifos nossos)

O cerne principal do **PL nº 273/2019** é dispor acerca de **conceitos e objetivos relacionados a política de incentivo ao uso de bicicletas e patinetes como meio de transporte economicamente e ecologicamente viável**, haja vista os impactos negativos nas grandes cidades, tais como: poluição atmosférica, poluição sonora, congestionamentos, sedentarismo e perda de produtividade em razão do tempo perdido nos deslocamentos.



Por seu turno, a proposição supramencionada, aborda, também, como questões principais, **as normas relacionadas ao ordenamento urbano, em especial, a construção de estacionamento para bicicletas e patinetes em áreas públicas.**

Prevê ainda, regras para instalações de estações de autoatendimento com estrutura compatível à população de forma eletrônica e automatizada; disposição de painéis de informações a respeito do funcionamento do serviço; mapa de localização das estações para retirada ou entrega das bicicletas ou patinetes; critérios para localização das estações físicas; normas de acessibilidade e expansão dos sistemas compartilhados para todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Além disso, **a proposição inclui na norma vigente, o disciplinamento de regras de colocação de bicicletas, patinetes e similares** nas proximidades dos terminais de transporte coletivo, pontos de ônibus, estações do metrô, órgãos públicos, estabelecimentos comerciais e de serviços, escolas e instituições de ensino públicas e privadas, bibliotecas, cinemas e outros pontos com grande movimentação de pessoas, além da possibilidade de utilização do cartão bilhete único utilizado no transporte coletivo, incluindo a possibilidade de utilização do passe estudantil e do vale-transporte.

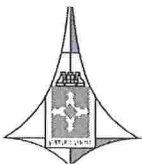
Há, ainda, **a previsão de regras para a instalação em áreas públicas**, de estações físicas pelos prestadores de serviço, com suportes para os veículos compartilhados, em locais bem iluminados, seguros, de fácil acesso e visíveis e ao longo de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo.

Noutro toar, o **foco principal do Projeto de Lei nº 328, de 2019 é estabelecer regras e normas para a exploração do serviço de compartilhamento de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos, mediante adoção de plataforma tecnológica**; bem como a observância da legislação de trânsito – velocidade, acessórios de segurança do usuário -; além de disciplinar regras de responsabilidade pelo uso do equipamento, respeito as sinalizações de trânsito, dentre outras.

**Versa, ainda o PL nº 328/2019 sobre regras atinentes as responsabilidades administrativas, civis, penais para usuário e a empresa, que dizem respeito a utilização dos patinetes elétricos nas vias destinadas ao tráfego de veículos automotores, bem como a contratação de seguro de responsabilidade civil.**

Conforme se denota acima, embora tenham similaridades em seus dispositivos, o objetivo final dos projetos de lei em tela, guardam diversidades no modo de execução:

- Setor - Protocolo Legislativa  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 02
- O **PL nº 273/2019** propõe **atualização na norma que trata do Sistema Cicloviário no Distrito Federal**, ou seja, disciplina questões relativas **ao ordenamento urbano, construção de estacionamento e uso das ciclovias e das ciclofaixas, bem como de colocação e**



**instalação dos equipamentos de paraciclo em área pública, para bicicletas e patinetes.**

➤ Com efeito, o **PL nº 328/2019**, tem como foco principal a **criação de normas para a exploração do serviço de compartilhamento de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos, mediante adoção de plataforma tecnológica**, bem como estabelece **regras e responsabilidades administrativas, civis e penais para o usuário e a empresa**, que dizem respeito a utilização dos patinetes elétricos nas vias destinadas ao tráfego de veículos automotores, **bem como a contratação de seguro de responsabilidade civil.**

Deste modo, é evidente que o tema discutido em cada uma das propostas merece análise individual, pois, não possuem a semelhança temática que indique o pensamento ora combatido, eis que assuntos diversos. Portanto, é adequado que as proposições sejam desapensadas, a fim de serem examinadas separadamente, evitando assim, prejuízos às iniciativas legislativas.

Ademais, corrobora com o nosso entendimento as informações constantes na **Consulta nº 765/2019/ASSEL/UCJ**, sobre o teor do Requerimento nº 504/2019, que assim se posicionou: "***as matérias não são de igual teor. Enquanto o PL 273/2019 tem como cerne a regulação do compartilhamento de veículos não poluentes, o PL 328/2019 regula o uso e a circulação de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos***". (grifos nossos)

Considerando os argumentos acima expostos e ressaltando as disparidades entre o **Projeto de Lei nº 273/2019 e o Projeto de Lei nº 328/2019**, **requero a Vossa Excelência o desapensamento das referidas proposições** e a consequente reconsideração de decisão adotada pela Portaria-GMD nº 112, de 22 de maio de 2019.

Certo da compreensão e análise, pede e espera deferimento ao Requerimento.

Sala das Comissões, em

  
**DEPUTADO EDUARDO PEDROSA**

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 03 UPE



PL 273 /2019

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_**  
**(Do Senhor Deputado Eduardo Pedrosa)**

LPD O  
Em. 26/03/19  
R  
Secretaria Legislativa

**Altera a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que "dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Distrito Federal e dá outras providências", para disciplinar o sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes e a instalação de paraciclos em vias e logradouros públicos.**

**A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:**

**Art. 1º** A Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

**I** – é acrescido o art. 14-A com a seguinte redação:

**Art. 14-A.** O Poder Público incentivará o uso de veículos não poluentes compartilhados, incluindo bicicletas e patinetes.

**§ 1º** Entende-se por veículos não poluentes os movidos a propulsão humana - não motorizados, ou movidos por energia elétrica ou outra forma de energia que não resulte em poluição atmosférica e ruídos.

**§ 2º** Os sistemas de bicicletas, patinetes e similares compartilhados, podem ser prestados diretamente pelo ente público ou por entidades privadas, observados os princípios da Administração Pública, em particular os princípios que regem a licitação.

**§ 3º** Os prestadores de serviço de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares devem fornecer informações por meio de aplicativo de celular, nas estações de compartilhamento e nos próprios veículos compartilhados, sobre:

I - segurança no trânsito, em especial sobre o devido cuidado com os pedestres, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro; e

II - a devolução, de forma a não bloquear ou impedir a circulação de pessoas e outros veículos.

**§ 4º** Os prestadores de serviço de que trata esta Lei devem disponibilizar estações de autoatendimento com estrutura compatível para a disponibilização de bicicletas à população de forma eletrônica e automatizada.

SECRETARIA LEGISLATIVA 25/03/2019 14:54  
8.70503  
Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 01

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 04

Setor Protocolo Legislativo  
**SEM EFEITO**  
Folha Nº 07



§ 5º As estações de bicicletas, patinetes e similares compartilhados devem dispor de painéis de informações a respeito do funcionamento do serviço e mapa de localização das estações para retirada ou entrega das bicicletas ou patinetes.

§ 6º O Poder Público deve promover a integração dos sistemas compartilhados ao sistema de transporte público.

§ 7º Entre as ações de fomento à integração entre os veículos não poluentes compartilhados e o transporte público, estão:

I - disponibilização de bicicletas, patinetes e similares nas proximidades dos terminais de transporte coletivo, próximos aos pontos de ônibus, estações do metrô, órgãos públicos, estabelecimentos comerciais e de serviços, escolas e instituições de ensino públicas e privadas, bibliotecas, cinemas e outros pontos com grande movimentação de pessoas; e

II - possibilidade de utilização do cartão bilhete único utilizado no transporte coletivo no sistema de bicicletas, patinetes e similares compartilhados, incluindo a possibilidade de utilização do passe estudantil e do vale-transporte.

§ 8º A instalação de estações físicas pelos prestadores de serviço, com suportes para os veículos compartilhados, deve ocorrer:

I - em locais bem iluminados, seguros, de fácil acesso e visíveis, e  
II - ao longo de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo.

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

I - o projeto e a execução;  
II - os impactos no espaço de entorno; e  
III - o incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema.

§ 10. Quanto a sua localização, as estações físicas devem obedecer aos seguintes critérios:

I - não obstruir a circulação de pedestres ou configurar perigo ou impedimento à locomoção de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;  
II - não obstruir o acesso a faixas de travessias de pedestres, escadas rolantes ou entradas e saídas de público, sobretudo as de emergência;  
III - não estar localizado em refúgios de travessia de pedestre;  
IV - não estar localizado nas proximidades dos poços de visita, caixas de passagem e similares, devendo ser observado também as passagens das redes subterrâneas dessas infraestruturas; e

Setor Protocolo Legislativo  
RR Nº 602 / 2019  
Folha Nº 05

PL Nº 373 / 2019  
Folha Nº 02



V - não obstruir a área de embarque e desembarque de escolares.

**§ 11.** Em caso de retirada de estações físicas, o prestador de serviço de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares se obriga a restaurar as condições anteriores das vias utilizadas, atendendo às normas de acessibilidade.

**§ 12.** A expansão do sistema poderá adequar a oferta do serviço de bicicletas compartilhadas levando em consideração estudos de demanda para identificação de bairros e regiões com maior potencial de viagens, que apresentem alta densidade residencial e de empregos, assim como distribuição equilibrada de atividades complementares.

**§ 13.** O sistema compartilhado que permite aos usuários alugar bicicletas por intermédio de aplicativo sem estação física deve ser estacionada sem prejuízo da livre circulação de pedestres.

**§ 14.** Os sistemas de compartilhamento que permitem aos usuários alugar, reservar e desbloquear bicicletas utilizando um aplicativo ou por Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas – OTTCs de localização automática via GPS com uso de smartphone ou tablets será regulamentado por Lei.

**§ 15.** Na prestação indireta dos serviços de compartilhamento bicicletas, patinetes e similares por meio de entidades privadas, o Poder Público deve dispor, no contrato ou termo de cooperação firmado, sobre a abrangência do sistema e requisitos de inclusão social, de forma a viabilizar a utilização por pessoas de baixa renda e a viabilizar a expansão dos sistemas compartilhados para todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal.

**§ 16.** É permitido o funcionamento de sistemas independentes de compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares, que atendam a regiões específicas, ou funcionem exclusivamente para atender a determinadas empresas e entes públicos.

**§ 17.** O Poder Executivo poderá regulamentar outros aspectos relativos ao compartilhamento de bicicletas, patinetes e similares.

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

**Art. 3º** Revogam-se as disposições em contrário.

Setor Protocolo Legislativo

RR Nº 602 / 2019

Folha Nº 06

### JUSTIFICAÇÃO

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 273 / 2019

Folha Nº 03

A grande frota de automóveis em circulação resulta em significativos impactos negativos nas grandes cidades, tais como: poluição atmosférica, poluição sonora, congestionamentos, sedentarismo e perda de produtividade em razão do tempo perdido nos deslocamentos.



Como forma de reduzir a dependência do transporte individual motorizado e incentivar a qualidade de vida, a mobilidade ativa ("não motorizada") tem sido incentivada nos centros urbanos.

Além do investimento em infraestrutura voltada a pedestres, ciclistas e outros usuários da mobilidade ativa (por exemplo, calçadas acessíveis e ciclovias) e de medidas de moderação de tráfego (por exemplo, redução do limite de velocidade), tem-se investido em sistemas de compartilhamento de bicicletas e patinetes com o objetivo de ampliar as alternativas de transporte e reduzir o uso de carro e moto nos deslocamentos diários.

Entre as vantagens dos sistemas de compartilhamento estão a facilidade de integração com o transporte coletivo, com bicicletas próximas aos terminais de transporte; a possibilidade de utilização dos veículos por pessoas que não tenham bicicleta ou patinete próprio.

O Distrito Federal conta com dois sistemas de compartilhamento de bicicletas, com e sem estações fixas: o *+ Bike*, lançado em 2014, e a *Yellow*, lançada em 2019. As notícias revelam a importância do sistema de bicicletas compartilhadas, com grande número de viagens realizadas. Segundo reportagem do G1-DF, de 2014 a dezembro de 2018 foram realizadas 1.237.479 viagens com as bicicletas do sistema *+ Bike*.<sup>1</sup>

Há uma clara tendência de disseminação dos sistemas de bicicletas e patinetes compartilhados. Segundo o Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas, do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), os sistemas de bicicletas compartilhadas estão presentes em mais de 400 cidades de todo o mundo.

No livro "Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia", a autora Elly Blue comenta os efeitos positivos dos sistemas de bicicletas compartilhadas:

O efeito do lançamento de um novo programa de compartilhamento de bicicletas é instantâneo e transformador. Pedalar se torna um meio de transporte público; surgem grupos de pessoas que passam a usar a bicicleta para ir ao trabalho, turistas e entregadores que abrem espaços para si e para os outros nas ruas e, assim, produzem a visibilidade e a necessidade que deve estimular os gestores públicos a criarem ruas que sejam seguras e confortáveis para pedalar.<sup>2</sup>

A Lei Distrital nº 4.397/2009 dispõe sobre o sistema cicloviário no Distrito Federal e traz importantes dispositivos de incentivo à mobilidade ativa. A lei traz conceitos e objetivos relacionados a ciclovias, ciclofaixas e estacionamento para bicicletas. De forma a aprimorar e atualizar a lei de 2009, propõe-se este projeto de lei.

<sup>1</sup> Link da notícia: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2018/12/26/bikes-compartilhadas-fizeram-mais-de-1-milhao-de-viagens-no-df-desde-2014-so-no-plano-piloto.ghtml>

<sup>2</sup> Blue, Elly. Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2016. p. 87.

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 07

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 04



É importante incluir na referida lei essa nova modalidade de transporte: bicicletas, patinetes e outros veículos não poluentes compartilhados. Assim, há maior segurança jurídica na prestação do serviço e ficam estabelecidos preceitos importantes a serem observados.

Ante o exposto, conto com o apoio dos nobres parlamentares para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em

**Deputado EDUARDO PEDROSA**

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 08

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 05



**LEI Nº 4.397, DE 27 DE AGOSTO DE 2009**  
(Autoria do Projeto: Deputado Roney Nemer)

**Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.**

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,  
Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** Fica criado o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

*Parágrafo único.* O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

**Art. 2º** O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

**Art. 3º** O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – implantar trajetos ciclovitários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender;

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V – permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de ciclistas com suas bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VII – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

**Art. 4º** Caberá ao Governo do Distrito Federal, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, considerando as propostas contidas no Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.

**Art. 5º** A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 09

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273 / 2019  
Folha Nº 06



I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

**Art. 6º** A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

*Parágrafo único.* A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

**Art. 7º** A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deverá ser utilizada somente em casos especiais, para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

**Art. 8º** Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação.

**Art. 9º** A elaboração de projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000m<sup>2</sup> (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

**Art. 10.** O Governo do Distrito Federal deverá viabilizar a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.



*Parágrafo único.* A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

**Art. 11.** As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

**Art. 12.** O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas, Metrô e VLT em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

*Parágrafo único.* Os projetos dos parques lineares previstos nos Planos Diretores e nos Planos de Desenvolvimento setoriais deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

**Art. 13.** A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

**Art. 14.** Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II – utilização de patins, patinetes e *skates* nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

**Art. 15.** O Governo do Distrito Federal deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

**Art. 16.** Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo de trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

**Art. 17.** As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 18.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 19.** Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 2009  
121º da República e 50º de Brasília

**JOSÉ ROBERTO ARRUDA**

Setor Protocolo Legislativo

RQ Nº 602 / 2019

Folha Nº 11

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 273 / 2019

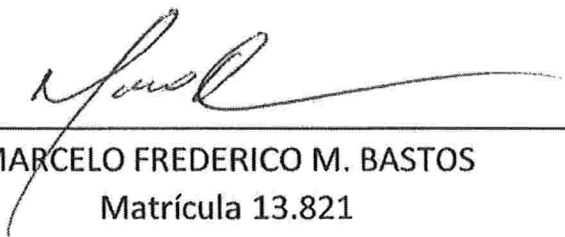
Folha Nº 08

**Assunto:** Distribuição do **Projeto de Lei nº 273/19** que “Altera a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que “dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Distrito Federal e dá outra providência”, para disciplinar o sistema de compartilhamento de bicicletas e patinetes e a instalação de paraciclos em vias e logradouros públicos”.

**Autoria:** Deputado(a) **Eduardo Pedrosa (PTC)**

Ao **SACP**, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito, na **CDESCTMAT** (RICL, art. 69-B, “h”), em análise de mérito e admissibilidade na **CEOF** (RICL, art. 64, II, “a”) e, em análise de admissibilidade na **CCJ** (RICL, art. 63, I).

Em 27/03/19



---

MARCELO FREDERICO M. BASTOS  
Matrícula 13.821  
Assessor Legislativo

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 12

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 273/2019  
Folha Nº 09



PL 328 / 2019

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_**  
**(Do Senhor Deputado Eduardo Pedrosa)**

L I D O  
Em 11 04 19  
Secretaria Legislativa

**Estabelece regras a serem observadas para o uso e circulação de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos e em ciclovias e ciclo faixas no âmbito do Distrito Federal.**

**A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:**

**Art. 1º** Esta Lei estabelece regras quanto ao uso e a circulação de patinetes elétricos e seus similares, em vias e logradouros públicos do Distrito Federal, bem como a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, deve garantir a segurança dos usuários e pedestres, assegurando-lhes a adequação do espaço viário seguro.

*Parágrafo único.* Para fins desta Lei, entende-se por patinete elétrico e seus similares todo equipamento de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 20 Km/h.

**Art. 2º** As empresas prestadoras do serviço de exploração de compartilhamento de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos, devem observar os seguintes critérios:

- I** - otimizar a demanda pela utilização de patinetes compartilhados;
- II** - cadastrar os usuários e gerir a utilização dos patinetes mediante adoção de plataforma tecnológica;
- III** - disponibilizar o serviço de compartilhamento de patinetes com base nos conceitos de cidadania e urbanidade, sem ferir a legislação de trânsito e o ordenamento urbano;
- IV** - promover campanhas de educação no trânsito direcionadas aos usuários de patinetes compartilhados; e
- V** - atender a legislação em vigor.

**Art. 3º** As empresas prestadoras do serviço de compartilhamento de patinetes elétricos, no ato de cadastramento do usuário condutor, realizado mediante aceite de Termo de Uso e Política de Privacidade, devem observar as seguintes condições mínimas, dentre outras a serem definidas pelo Poder Público:

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 13

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 / 2019  
Folha Nº 01





**I** - idade mínima de 18 anos de idade para realizar o cadastro, mediante uso do CPF, visando a vinculação e responsabilização pelo uso do equipamento,

**II** - prever o fornecimento dos dados dos usuários/condutores, aos órgãos de transporte, trânsito ou de segurança pública, sempre que solicitados em virtude de questões envolvendo crimes ou contravenções; e

**III** - informar sobre a necessidade de se observar todas as regras descrita na legislação pertinente e diretrizes quanto a circulação, incluído as contidas na presente Lei.

*Parágrafo único.* O usuário portador do CPF cadastrado no ato da retirada do equipamento, é o responsável pelos danos que o condutor vier a causar, ainda que o condutor seja pessoa diversa do cadastro que liberou o mesmo.

**Art. 4º** As empresas prestadoras do serviço de que trata esta Lei, comprometem-se a criar um dispositivo de manutenção e controle evitando a concentração excessiva de equipamentos de patinetes e seus similares elétricos estacionados na via ou logradouros públicos.

**§ 1º** Para tanto, considera-se concentração excessiva a aglomeração em número acima de 5 unidades, em local que prejudique o trânsito de pedestres ou veículos.

**§ 2º** Em caso de concentração excessiva acima de 5 unidades em um mesmo local, que prejudique a circulação de pedestres, a empresa prestadora do serviço de compartilhamento deverá providenciar de imediato a redistribuição dos equipamentos.

**§ 3º** O quantitativo de patinetes elétricos a ser disponibilizado pelas prestadoras do serviço de exploração de compartilhamento de patinetes elétricos será definido pelo Poder Público, mediante manifestação técnica de impacto viário, nos termos em que preceituam a Lei nº 5.623, de 9 de março de 2016 e a Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Distrito Federal.

**Art. 5º** Em caso de descumprimento desta Lei ou da legislação de trânsito por parte de empresa prestadora de serviço de exploração de compartilhamento de patinetes elétricos, a empresa fica sujeita a notificação do órgão de trânsito, para que faça o devido ajuste no prazo indicado.

**Art. 6º** A utilização dos patinetes elétricos somente será permitida nas áreas de circulação de pedestres, com velocidade máxima de 06 km/h, e nas ciclovias e ciclofaixas, com velocidade máxima de 20 km/h, em conformidade com a Resolução nº 315, de 2009, com a redação dada pela Resolução nº 465, de 2013, ambas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, ou outra que vier a substituí-la.

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 14 / 166

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 / 2019  
Folha Nº 02 / 2019



**§ 1º** É dever das empresas de que trata esta Lei, alertar seus usuários quanto às normas de trânsito, inclusive por meio de campanhas educativas.

**§ 2º** As empresas que operam os patinetes elétricos, devem realizar campanhas educativas informando aos usuários sobre a importância da utilização de acessórios de segurança, bem como as normas de velocidade e locais de circulação.

**§ 3º** Além das campanhas educativas de que tratam os § 1º e § 2º deste artigo, as empresas devem instalar placas aos usuários, informando sobre a utilização dos acessórios de segurança nos locais de retirada dos equipamentos, bem como as seguintes recomendações de uso dos patinetes:

**I** - o capacete é responsabilidade do usuário, use-o sempre bem preso à cabeça e ajustado adequadamente;

**II** - dê sempre preferência ao pedestre, que é o mais vulnerável em caso de colisão;

**III** - nunca trafegue com mais de uma pessoa em cima do patinete;

**IV** - jamais use celular ou fone de ouvido enquanto conduz o patinete;

**V** - respeite sempre as sinalizações de trânsito;

**VI** - jamais conduza o patinete se houver ingerido álcool; e

**VII** - segure sempre o guidão com as duas mãos.

**§ 4º** Fica autorizada a utilização dos patinetes elétricos nas vias destinadas ao tráfego de veículos automotores quando fechadas a eles pelo poder público para a prática de atividades de lazer, obedecidas as regras do CONTRAN.

**§ 5º** As empresas de que trata esta Lei, se comprometem a fornecer equipamentos confiáveis, seguros e de qualidade aos usuários, respeitando todas as normas brasileiras e mediante apresentação de certificado do INMETRO.

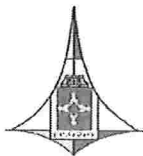
**Art. 7º** Os patinetes elétricos vinculados ao sistema de compartilhamento devem ter identidades próprias, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação, mediante aprovação do Poder Público, respeitando-se a legislação vigente.

**Art. 8º** As empresas que disponibilizam os patinetes elétricos, bem como os condutores, são solidariamente responsáveis civil, penal, ou administrativamente, pelo uso indevido dos equipamentos.

**Art. 9º** As reparações por eventuais danos, de qualquer natureza, aos usuários, terceiros ou ao Distrito federal, serão suportadas pela empresa credenciada, a qual deverá obedecer às normas e cautelas pertinentes, especialmente as relativas à segurança no trânsito, cabendo-lhe orientar os usuários sobre seu cumprimento.

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 15

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 / 2019  
Folha Nº 03 *Paula*



§ 1º Em complemento às obrigações a seu cargo, a empresa credenciada deve contratar seguro de responsabilidade civil.

§ 2º É obrigatório informar ao usuário, de forma clara, no momento da contratação dos serviços, o valor e as coberturas estipuladas na apólice do seguro contratado e demais esclarecimentos a respeito da responsabilidade civil.

**Art. 10.** As empresas que disponibilizam patinetes elétricos deverão proporcionar e divulgar número de telefone ou outra forma para contato com a central de atendimento 24h, a fim de viabilizar o acesso a informações acerca dos equipamentos que estiverem estacionados de maneira irregular.

**Art. 11.** As empresas que já exploram o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos intermediados por plataformas digitais terão o prazo de sessenta dias para se adequar às regras desta Lei.

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

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

### JUSTIFICAÇÃO

De início, insta destacar que a proposição ora apresentada não regula matéria de trânsito, cuja competência é privativa da União nos termos do art. 22, incisos IX e XI, da Constituição Federal, em especial, quanto a velocidade máxima dos patinetes elétrico, cuja matéria é disciplinada pela Resolução nº 315, de 2009, com a redação dada pela Resolução nº 465, de 2013, ambas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Não é o que ocorre, v.g., em sede de competência legislativa concorrente, eis que ao Estado-membro é deferido o exercício da competência legislativa plena, ante a inexistência de legislação federal sobre normas gerais, ou mesmo, o exercício da competência suplementar, se existente, nos termos dos §§ 2º e 3º, do art. 24, da CF. Neste sentido, o Distrito Federal tem competência comum para estabelecer e implantar política de educação de trânsito para a segurança do transito, nos termos em que preceitua o art. 23, XII, da CF e do art. 16, inciso XII da LODF.

Por seu turno, a matéria trata sobre uso e disponibilidade de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos, nos termos do art. 58 da LODF, cabendo à esta Casa de Leis dispor sobre matéria de concessão ou permissão para a exploração de serviços públicos, bem como a promoção e o desenvolvimento da circulação e a segurança dos usuários e pedestres.

Os patinetes elétricos em pé são uma forma de transporte inovador e em rápida expansão, com potencial para aliviar o congestionamento do tráfego, fornecendo transporte acessível a população de todas as rendas e remodela a forma como os passageiros viajam por modais para casa, trabalho ou lazer.

Setor Protocolo Legislativo  
RR Nº 602 / 2019  
Folha Nº 16

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 328 / 2019

Folha Nº 04



Os patinetes elétricos são a última moda para locomoção, sendo sucesso fora do país. O meio de transporte chegou ao Brasil e no Distrito Federal no ano passado e já mudou a rotina e o tráfego de nossas cidades. Empresas que oferecem patinetes elétricos em pé estão se expandindo rapidamente no Distrito Federal. Atualmente, várias empresas oferecem serviços de patinetes elétricos.

Por seu turno, a nova modalidade de transporte deve ser regulada de forma segura, em especial, aos usuários, pedestres e transeuntes, a fim de evitar riscos de acidentes, pois, bem diferente do brinquedo infantil, o novo patinete é elétrico e chega a 25 quilômetros por hora. O problema é que uma queda ou freada brusca nessa velocidade, sem o equipamento de segurança adequado pode causar sérios acidentes.

Infelizmente, a maioria dos usuários não utilizam os equipamentos de segurança, o que pode a curto prazo aumentar os acidentes e lesões, inclusive, com acidentes graves e onerosos, com traumatismo ortopédico e neurológico, aos usuários e terceiros (pedestres).

Um estudo publicado recentemente no periódico científico "**JAMA Network Open**"<sup>1</sup>, mostrou que no período de um ano, no mínimo 249 pessoas chegaram à emergência de dois hospitais na Carolina do Sul, nos Estados Unidos, após terem sofrido acidente com patinetes elétricos. Os machucados incluíam inchaço, ossos quebrados, contusões e até lesões na cabeça, com hemorragias.

Além dos próprios riscos de acidente envolvendo o uso dos patinetes, **quem opta por esse transporte precisa fazer uma escolha complicada: dividir as vias com os carros - o que é perigoso - ou dividir as ruas e as calçadas com os pedestres - o que é perigoso e ilegal.**

**Outro fato chama atenção:** a imprudência de usuários, que, por exemplo, optam por trafegar pela rua, o que não é permitido. Pode-se usar em calçadas e ciclovia.

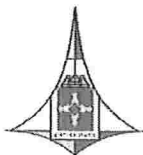
**Um outro problema grave e recorrente observado é o uso de patinetes por menores (crianças e adolescentes)**, sendo que a idade mínima estipulada pelo CONTRAN é de 18 anos, sendo que, caso ocorra acidente ou atropelamento, os pais, responsáveis ou o usuário que permitiu o uso, podem responder por reparações por eventuais danos, de qualquer natureza ou suportadas pela empresa credenciada, cabendo-lhe orientar os usuários sobre o as normas de trânsito.

A proposição, portanto, visa preservar a vida das pessoas. Se um adulto que passa por uma auto escola, tem aula de legislação, direção defensiva e tudo mais, já comete barbaridades no trânsito, então imagina uma criança de dez anos, por exemplo?

1 (<https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2722574?questAccessKey=c8d43986-1131-4af7-b3bc-a9f9415cd3b3>)

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 / 2019  
Folha Nº 17

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 328 / 2019  
Folha Nº 05



Por isso, uma das reivindicações dos usuários e da população é de que o uso dos equipamentos nas vias e logradouros públicos seja regulamentado por lei. Neste sentido, se verte a presente proposição, ao ouvir o clamor da população do Distrito Federal para que se regule o uso dos patinetes elétricos.

Em matéria pública no dia 07/04/2019, o "Portal Metrôpoles", traz matéria intitulada "**Patinetes elétricos circulam sem regras e entram na mira do Detran-DF**", segundo a matéria, "as autoridades não sabem a quantidade de patinetes que circulam pelas ruas do DF. As empresas que fornecem o serviço acionadas pelo Metrôpoles também não informaram o número".

Deveras destacar, que a ascensão do sistema de compartilhamento de patinetes elétricos mostrou o potencial de empresas que investem em mobilidade limpa, prática e alternativa para os viajantes urbanos, como uma alternativa mais prática para percorrer curtas distâncias.

Assim a presente proposição visa atender a demanda da sociedade quanto a regulamentação do uso dos patinetes elétricos nas vias e logradouros públicos, sobretudo, em razão dos riscos envolvendo o uso, a segurança, o trânsito e o convívio com diferentes modais, reconhecendo, contudo, que os patinetes elétricos são uma opção de mobilidade ágil e ecologicamente correta.

Destacamos, por oportuno, que assim como no Distrito Federal vários Estados estão regulamentando a utilização desses equipamentos, a fim de garantir a segurança das pessoas, em face de diversas denúncias e reclamações de mau uso e oferecimento de riscos a usuários e transeuntes.

Por fim, a presente proposição visa regulamentar o vazio jurídico causado pela ausência de leis sobre o uso e a disponibilidade de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos no âmbito do Distrito Federal, **cujo objetivo buscar o respeito às leis de trânsito, a segurança do usuário, a atenção que deve ser dirigida aos pedestres, como pessoas idosas, crianças, ou deficientes físicos, além do uso do equipamento como ferramenta de lazer, trabalho e deslocamento.**

Certo da importância do presente Projeto de Lei e os benefícios que dele poderão advir, conto com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões,

  
Deputado EDUARDO PEDROSA

Setor Protocolo Legislativo  
RA Nº 602 / 2019  
Folha Nº 18

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 / 2019  
Folha Nº 06



RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013  
MINISTÉRIO DAS CIDADES

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

**Dá nova redação ao art. 1º da Resolução nº 315, de 8 de maio de 2009, do Contran, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.**

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da Lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;

considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito;

considerando o que consta no Processo Administrativo nº 80001.003430/2008-78, resolve:

Art. 1º - O parágrafo único do parágrafo único do artigo 1º da Resolução Contran nº 315/2009 fica renumerado para § 1º.

Art. 2º - Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução Contran nº 315/2009, com a seguinte redação:

"Art. 1º - .....

§ 1º - .....

§ 2º - Fica excepcionalizado da equiparação prevista no *caput* deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

- I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
- II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;
- III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;
- IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.

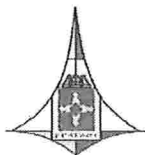
§ 3º - Fica excepcionalizada da equiparação prevista no *caput* deste artigo a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motor agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

- I - com potência nominal máxima de até 350 watts;
- II - velocidade máxima de 25 km/h;
- III - serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;

Setor Protocolo Legislativo

RR Nº 602 / 2019

Folha Nº 19 / 111



IV - não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência;

V - estarem dotadas de:

- a) indicador de velocidade;
- b) campainha;
- c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral;
- d) espelhos retrovisores em ambos os lados;
- e) pneus em condições mínimas de segurança.

VI - uso obrigatório de capacete de ciclista.

§ 4º - Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e da bicicleta elétrica de que tratam os parágrafos 2º e 3º do presente artigo."

Art. 3º - Fica revogada a Resolução Contran nº 375/11, de 18 de março de 2011.

Art. 4º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MORVAM COTRIM DUARTE - Presidente do Conselho em exercício

MARIO FERNANDO DE ALMEIDA RIBEIRO - Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA - Ministério dos Transportes

JOSÉ MARIA RODRIGUES DE SOUZA - Ministério da Educação

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA - Ministério da Saúde

PAULO CESAR DE MACEDO - Ministério do Meio Ambiente

DOU de 13/12/2013 (nº 242, Seção 1, pág. 194)

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 002 / 2019  
Folha Nº 20

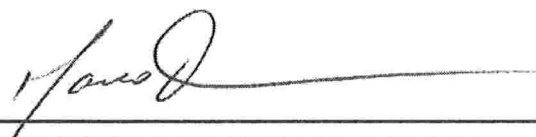
Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 / 2019  
Folha Nº 08 Paula

**Assunto:** Distribuição do **Projeto de Lei nº 328/19** que “Estabelece regras a serem observadas para o uso e circulação de patinetes elétricos em vias e logradouros públicos e em ciclovias e ciclo faixas no âmbito do Distrito Federal”.

**Autoria:** Deputado (a) **Eduardo Pedrosa (PTC)**

Ao **SPL** para indexações, em seguida ao **SACP**, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito na **CTMU** (RICL, art. 69-D, I, “a”, “b” e “c”) e, em análise de admissibilidade na **CCJ** (RICL, art. 63, I).

Em 12/04/19



MARCELO FREDERICO M. BASTOS

Matrícula 13.821

Assessor Especial

Setor Protocolo Legislativo  
RQ Nº 602 12018  
Folha Nº 21

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 328 12019  
Folha Nº 09 Paula



CÂMARA  
LEGISLATIVA  
DISTRITO FEDERAL

# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Unidade responsável: Secretaria Legislativa

**Assunto:** Resposta ao Requerimento nº 602/19.

**Autoria:** Deputado (a) Eduardo Pedrosa (PTC)

Ao SPL para indexações, em seguida a Secretaria Legislativa, para providências cabíveis:

- a) Juntada a proposição; e
- b) Análise da admissibilidade do Requerimento (Art. 175 do RI).

Em 29/05/19

MARCELO FREDERICO M. BASTOS

Matrícula 13.821

Assessor Especial

Setor Protocolo Legislativo

RA Nº 602 / 2019

Folha Nº 27 166