



**EMENDA**

**COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA  
SUBSTITUTO AO PROJETO DE LEI Nº 826/19**

**Dispõe sobre a criação do Programa Distrital de incentivo ao uso de Bicicletas de Propulsão Elétrica nos serviços de entrega de mercadorias e serviços de comércio na modalidade ambulante no âmbito do Distrito Federal.**

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

**Art. 1º** Esta Lei estabelece normas gerais para o incentivo e uso de bicicletas de propulsão elétrica, dotadas ou não de pedais acionadas pelos condutores destinadas ao uso em atividades de serviços de entrega de mercadorias e ou atividades de comércio ambulantes.

*Parágrafo único.* Para efeitos desta norma consideram-se como serviços de entrega de mercadorias e ou atividades de comércio ambulante, respectivamente:

I – Aqueles realizados no transporte de produtos demandados por meio de aplicativos eletrônicos, comércio em geral e demais atividades de serviços;

II – Atividades de comércio efetivadas por vendedores ambulantes ou autônomos com o auxílio de veículos tipo bicicletas.

**Art. 2º** São objetivos desta Lei:

I – contribuir para melhoria da qualidade ambiental no Distrito Federal.

II – incentivar as atividades comerciais realizadas com o uso de veículos tipo bicicletas elétricas.

III – melhorar as condições laborais dos condutores e proporcionar maior agilidade na prestação dos serviços previstos no art. 1º desta Lei.

IV – fortalecer o uso do modal elétrico de bicicletas em benefício da sociedade e melhoria da qualidade de vida do cidadão, sejam eles ciclistas ou não.

**Art. 3º** Para fins desta lei, considera-se bicicleta elétrica para uso em atividades de serviço de entrega de mercadorias e ou atividades de comércio ambulantes, os veículos dotados de duas ou três rodas, contendo ou não caixa para carga na parte dianteira e ou traseira, providos de motorização de propulsão elétrica, possuindo ou não pedais acionados pelo condutor.

**Art. 4º** O Governo do Distrito Federal poderá, por meio de suas Secretarias, Autarquias e demais Órgãos responsáveis pelas atividades de trânsito, transporte, mobilidade, trabalho e ou programas sociais, desenvolver políticas públicas de incentivo ao uso de bicicletas elétricas definidas nesta lei.

**Art. 5º** As políticas públicas citadas no parágrafo anterior consistem:

I – promover incentivos econômicos e fiscais para empresas e trabalhadores que adquirirem, adaptarem a propulsão ou utilizarem bicicletas elétricas consoante disposto nesta lei.

II – propiciar aos trabalhadores, empregadores e demais interessados condições subsidiadas e financiamentos populares para aquisição ou adaptação das bicicletas com propulsão elétrica.

III - executar programas educacionais voltados para a segurança viária, segurança do trabalhador e preservação da qualidade de vida destes.

IV – promover o treinamento e a qualificação das partes envolvidas no programa – empresários, trabalhadores e condutores – proporcionando melhorias nas atividades desempenhadas e um melhor atendimento para os tomadores dos serviços.

**Art. 6º** Linhas de crédito, subsídios e programas de financiamento com o objetivo de proporcionar a aquisição ou adaptação de bicicletas de propulsão elétrica, para o uso nas atividades que especifica, poderão ser desenvolvidas pelo Banco de Brasília – BRB ou outras instituições interessadas.

**Art. 7º** Os benefícios e os incentivos estabelecidos por este regramento destinam-se exclusivamente para atender empresas e trabalhadores abrangidos pelas atividades constantes deste.

**Art. 8º** Os órgãos da administração pública distrital, na forma do Decreto nº 32.716/2011 e instituições privadas, incentivadas pelo poder público, poderão disponibilizar em suas dependências, pontos/postos de recarga e apoio para usuários de bicicletas elétricas previstas na forma desta lei.

**Art. 9º** Observadas as normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – é indispensável aos usuários dos veículos previstos nesta lei a utilização de equipamentos de segurança, sinalização e proteção individual.

**Art. 10** Resoluções estabelecidas pela CONTRAN, em especial as de número 315/2019 e 846/2021, bem como as demais resoluções e regramentos sobre trânsito e mobilidade urbana devem ser pormenorizadamente observadas na aplicação desta lei.

**Art. 11** Ato do Poder Executivo regulamentará esta norma, no que couber e que não conste desta no prazo máximo de 90 dias após sua publicação.

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

## JUSTIFICAÇÃO

Desde da dia 07/03/2022, o serviço de delivery de comida Uber Eats está oficialmente encerrado no Brasil. O anúncio, foi feito nos primeiros dias de 2022 pela Uber, pegando usuários e empresários de surpresa, já que os restaurantes cadastrados terão uma plataforma a menos de entrega.

Esse serviço estava operando desde o ano de 2016, e rapidamente se popularizou em diversas cidades brasileiras. De acordo com a empresa, a desativação do Uber Eats faz parte de sua mudança de estratégia de Delivery e que irá focar tanto no Cornershop by Uber (serviço de entregas de supermercados e outros) quanto no Uber Flash.

Pois bem, essa emenda substitutiva fez-se necessária devido ao encerramento do serviço visando recolocar os trabalhadores no mercado de trabalho, gerando assim dignidade, fomentando o empreendedorismo e, gerando renda a todos os envolvidos.

Em suma, este substitutivo versa sobre a criação de programas/políticas públicas voltadas para o incentivo de uso de bicicletas com propulsão elétrica com ou sem pedais, para uso em atividades de comércio de ambulantes, serviços de entrega de por aplicativos, outras atividades comerciais e serviços em geral.

Como é de largo conhecimento, os modais com apelo sustentável vêm ganhando cada

vez mais adesão e espaço na sociedade. As bicicletas, anteriormente utilizadas para atividades de lazer, agora passaram a ter importância e relevante papel no cenário econômico, uma vez que, com o advento dos serviços de entrega, diversas empresas e trabalhadores autônomos, adoram o veículo para suas atividades em perímetros de curta e média distância.

Atualmente, os serviços executados por bicicletas cargueiras são efetivados por empresas que se dedicam ao ramo de doces, balas, pipocas, sorvetes, picolés e venda de bebidas não alcoólicas. São equipamentos robustos, pesando cerca de 25 kg, podendo transportar até 130 kg, exigindo grande esforço físico do seu condutor.

Muito embora o Distrito Federal tenha uma geografia plana, topografia favorável e uma boa malha de ciclovias, é necessário destacar as condições e outras características do serviço de entrega e comércio por meio de bicicletas.

Segundo informações colhidas junto aos trabalhadores, as rotas percorridas durante um dia de laboro podem somar quilômetros consideráveis, algo próximo de 200 km, a depender da quantidade de pedidos. Percursos feitos com bicicletas pesadas, suplementadas com cargas expressivas que causam desconforto e podem, a médio e longo prazo, trazer prejuízos a saúde do trabalhador.

Neste mesmo foco, é necessário considerar o volume das mercadorias transportadas, o peso do equipamento, somado ao peso das caixas de acondicionamento para o transporte. Todos esses fatores, aliados as condições de trabalho, trazem desgastes e desconforto para a classe trabalhadora. A migração para equipamentos com motorização elétrica poderá amenizar os efeitos negativos supracitados, ao tempo em que, contribuirá para preservação e melhoria das condições de trabalho e principalmente na melhoria da qualidade de vida dos condutores.

Na perspectiva patronal, certamente com implantação do sistema de entregas e comércio com bicicletas, haveria maior agilidade e economia dos serviços, potencializando lucros e resultados.

Consideradas as vantagens acima descritas, ao projetar para o terceiro polo envolvido no sistema ora apresentado, qual seja, o consumidor final, podemos inferir que estes seriam grandemente beneficiados, pois receberiam seus produtos de forma mais célere, ficando motivados a cada vez mais usar os préstimos da categoria de entregadores, movimentando a economia e prestigiando a pauta sustentável.

Considerando a popularização dos serviços de entrega por aplicativos, de forma empírica, inferimos que o uso das bicicletas teve aumentos significativos. De toda sorte, a contemporaneidade do modelo, ainda não permitiu conferência mais detalhada, restando ainda ausência de números exatos sobre a quantidade atual de prestadores usuários desse modal.

Por derradeiro, temos convicção que este substitutivo irá fomentar áreas importantes da sociedade – economia, ecológica e social, e, também, proporcionará relevantes ganhos na saúde e qualidade de vida dos trabalhadores que têm as bicicletas como principal ferramenta/equipamento laboral.

Sala das Comissões, em                      de 2022

**VALDELINO BARCELOS**

*Deputado Distrital*

*Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana*



Documento assinado eletronicamente por **VALDELINO RODRIGUES BARCELOS - Matr. 00157, Deputado(a) Distrital**, em 31/03/2022, às 10:48, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

[http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

Código Verificador: **0735339** Código CRC: **30C75F62**.

---

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 4º Andar, Gab 18 - CEP 70094-902 - Brasília-DF - Telefone: (61)3348-8182  
www.cl.df.gov.br - dep.valdelinobarcelos@cl.df.gov.br

---

00001-00012693/2022-79

0735339v4