



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.274, DE 2019

(Do Sr. Eli Corrêa Filho)

Dispõe sobre o Sistema Compartilhado de Micromobilidade como instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-10596/2018.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade insere-se como instrumento de mobilidade urbana para o transporte de pessoas em território nacional, de forma alternativa, eficiente e ambientalmente sustentável, integrada aos diferentes modais de transporte coletivos de passageiros.

Parágrafo único. O Sistema Compartilhado de Micromobilidade atende ao previsto no Art. 2º, incisos II, III e IV, do Art. 6º e incisos III e IV do Art. 7º, da Lei nº 12.857, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Art. 2º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade é o conjunto de modais ativos ou elétricos de transporte, públicos ou privados, e todos os serviços e infraestrutura urbana postos à disposição da população, com ou sem custo para o usuário, que permitam a realização de deslocamentos de curta ou média distância, de maneira ecologicamente correta e eficiente, acessíveis através de sistema de tecnologia e georreferenciamento.

Parágrafo único. Inserem-se no sistema os veículos de micromobilidade compartilhados movidos à tração humana ou eletricidade, voltados ao transporte de passageiros de forma alternativa ao veículo automotor, incluindo, mas não limitando-se às bicicletas, elétricas ou não, e patinetes elétricas, para uso compartilhado.

Seção I

Das Definições

Art. 3º - Para os fins desta Lei, considera-se:

I – bicicletas compartilhadas: veículo de micromobilidade de propulsão humana de duas rodas, não equiparadas à motocicletas, motonetas ou ciclomotores, dotadas de equipamentos de segurança e sinalização previstos no inciso VI, do art. 105 da Lei nº 9.503/97, de natureza pública ou privada, e cujas regras de circulação e condutas de trânsito estão dispostas no Art. 58 da citada lei;

II – bicicleta elétrica: veículo de micromobilidade dotado de duas rodas, originalmente composto por motor elétrico auxiliar ou dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, dotada de

equipamentos de segurança e sinalização definidos pela Resolução 465/2013 do Contran, de natureza pública ou privada;

II – equipamentos de segurança: são os equipamentos obrigatórios exigidos dos usuários previstos na Resolução 465/13 do Contran e atualizações;

IV – infraestrutura cicloviária: ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas definitivas ou operacionais utilizadas preferencialmente para a circulação dos modais ativos ou elétricos inseridos no Sistema Compartilhado de Micromobilidade;

V – infraestrutura urbana: vias, bens e mobiliários urbanos à disposição da população, envolvidas na operação do sistema compartilhado de micromobilidade, respeitada a legislação municipal aplicável ao ordenamento dos elementos da paisagem urbana;

VI – operadoras de tecnologia do serviço de micromobilidade compartilhada – partícipes do Sistema Compartilhado de Micromobilidade que prestam os serviços sob o regime público, mediante contrato de prestação de serviços ou de concessão, ou privado, mediante credencianento, que envolve a locação de veículos de micromobilidade à população, através de sistema de tecnologia;

VII – partícipes do sistema de mobilidade urbana: todos aqueles envolvidos na prestação dos serviços de transporte público ou privado de passageiros e que se deslocam nas cidades utilizando-se de veículos de transporte de passageiros e/ou cargas;

VIII – patinete compartilhada: veículo de micromobiliade elétrico, de uso compartilhado, voltado ao transporte de passageiros no espaço urbano, dotados de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao veículo, com dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas previstas na NBR 9050/2004;

IX – serviço compartilhado de micromobilidade – operação do sistema compartilhado de micromobilidade por meio da disponibilização de veículos de micromobilidade através do uso de estações físicas inseridas no espaço urbano, ou sem estações, ou ainda de forma híbrida (dock, dockless ou híbirda), e o uso de sistema de tecnologia disponibilizado aos usuários;

X – sistema de tecnologia: sistema de tecnologia com georreferenciamento adequado às normas da Anatel, disponibilizados aos usuários por meio de aplicativo compatível com os principais sistemas operacionais dos aparelhos móveis de comunicação, para localização dos

veículos e da infraestrutura urbana envolvida, acesso aos serviços compartilhados de micromobilidade e pagamento pelo uso, quando houver custos ao usuário.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos do Sistema Compartilhado de Micromobilidade

Art. 4º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade observará os seguintes princípios:

- I – universalização e democratização do acesso;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades;
- III – fomento às alternativas de transporte sustentáveis e eficientes;
- III - racionalização dos meios de transporte urbano;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
- V - segurança nos deslocamentos dos usuários.
- VI – incentivo às práticas inovadoras de mobilidade.

Art. 5º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade observará as seguintes diretrizes:

- I – integração com as demais redes de transporte, em especial o sistema de transporte coletivo de passageiros;
- II – integração à rede cicloviária existente nas cidades;
- III - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias;
- IV – garantir condições de segurança à circulação dos usuários, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana;
- V – garantir condições isonômicas de acesso à infraestrutura cicloviária e infraestrutura urbana aos usuários dos serviços, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana, para o direito de ir e vir e de circulação e estacionamento em território nacional;

VI – respeito à livre iniciativa e livre concorrência das operações privadas do sistema compartilhado de micromobilidade;

Art. 6º - O Sistema Compartilhado de Micromobilidade possui como objetivos:

I – reduzir as externalidades negativas do transporte de pessoas nos centros urbanos;

II – proporcionar melhoria nas condições urbanas de mobilidade;

III – promover a operação equilibrada, de forma a progressivamente atender a todas as regiões do território nacional;

VI – promover a qualidade de vida nas cidades;

V – promover a expansão da infraestrutura cicloviária nos municípios;

VI – contribuir para o atingimento das metas de mobilidade urbana, a partir do uso de dados e evidências relativas às operações de compartilhamento;

VII – garantir condições de uso e deslocamento dos veículos compartilhados de micromobilidade no território nacional, na condições de meios eficazes de transporte de passageiros nos centros urbanos;

IX – proporcionar o crescimento sustentável das cidades.

Seção III

Das Diretrizes para a Regulação do Sistema Compartilhado de Micromobilidade

Art. 7º - A regulação do Sistema Compartilhado de Micromobilidade terá como diretriz:

I – promover a expansão da infraestrutura cicloviária nas cidades;

II – integração física e operacional com os diferentes modos de transporte público de passageiros;

III – contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços;

IV – compartilhamento de dados e estatísticas das operações com o poder público municipal, preservado o sigilo de dados, para políticas públicas voltadas à mobilidade urbana;

V – promover a expansão do sistema de acordo a oferta e a demanda;

VI – publicidade de parâmetros de qualidade dos serviços públicos ou privados;

VII – permitir o uso do espaço público para a operação do sistema, de maneira ordenada, de acordo com as competências municipais;

VIII – respeito aos princípios da livre iniciativa e concorrência que regem as operações de natureza privada, pelas operadoras de tecnologia credenciadas para operação em regime privado, nas condições definidas em norma municipal;

IX – respeito aos princípios licitatórios incidentes e normas de direito público a serem definidos em edital e contrato administrativo, nas operações públicas que envolvem prestadores de serviços contratados pelo poder público municipal ou concessionários.

X – fiscalização de práticas abusivas e desleais de operadoras de tecnologia;

XI – exigência e fiscalização pelos órgãos e entidades municipais competentes do cumprimento pelas operadoras públicas ou privadas do Sistema Compartilhado de Micromobilidade dos requisitos técnicos e de segurança básicos aplicáveis aos veículos de micromobilidade e do uso de sistemas de tecnologias certificadas pela Anatel;

XII – fiscalização pelos órgãos executivos inseridos no Sistema Nacional de Trânsito das condutas do usuário no trânsito, assim definidas no Código de Trânsito Brasileiro, nas disposições do Contran e nas regras de circulação previstas nesta lei.

XIII – prever formas razoáveis e proporcionais de contrapartida pelo uso da infraestrutura urbana para a prestação dos serviços compartilhados, tomando-se por base as externalidades positivas do sistema.

CAPÍTULO II

Do Serviço Compartilhado de Micromobilidade.

Art. 8º - A operação dos serviços compartilhados de micromobilidade, de natureza pública ou privada, poderá ser feita através do uso de infraestrutura urbana dedicada aos serviços, que poderão ser prestados por operadoras de tecnologia públicas ou privadas utilizando-se de estações físicas e/ou não (dock, dockless ou híbrido), por meio do aluguel por prazo determinado, de veículos de micromobilidade, tais como bicicletas compartilhadas, elétricas ou não, e patinetes compartilhadas, em território nacional.

Parágrafo único. A operação do serviço de compartilhamento será realizada por meio de plataforma tecnológica disponibilizada aos usuários, assegurada a proteção a dados pessoais e a promoção do amplo acesso ao serviço.

Art. 9º - As contrapartidas recebidas em bens, serviços ou por meio da arrecadação de preço público ou outorgas provenientes do Sistema Compartilhado de Micromobilidade, serão prioritariamente revertidos ao cumprimento das metas de mobilidade urbana, estabelecidas na Lei nº 13.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Micromobilidade Urbana) e respectivos planos municipais de mobilidade urbana, especialmente para a manutenção e expansão da malha cicloviária, de acordo com as normas definidas pelos entes federativos municipais.

Art. 10 - Os serviços de compartilhamento de micromobilidade deverão ser prestados pelas operadoras de forma a atender às regras estabelecidas para os veículos de micromobilidade previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) e Contran, especialmente na Resolução 465/13 e suas atualizações, cabendo-lhes conjuntamente com os entes federativos municipais, através de suas prefeituras e órgãos executivos de trânsito, promover medidas educativas junto aos usuários, que tenham por ênfase as regras de conduta no trânsito, segurança e urbanidade com os demais partícipes do sistema de mobilidade urbana e pedestres.

Art. 11 - Toda a infraestrutura urbana posta à disposição para a operação dos serviços de compartilhamento de micromobilidade deverá estar amplamente fruível à população.

CAPÍTULO III

Das normas de circulação e conduta

Art. 12 - Patinete elétrica compartilhada é veículo de micromobilidade inserido no ambiente urbano, destinado ao transporte de pessoas, de maneira ecologicamente correta, eficiente e preferencialmente integrada aos meios de transporte coletivos de passageiros.

Art. 13 - A fim de garantir o uso das patinetes elétricas compartilhadas como meio de transporte nas cidades, e assegurar condições de segurança no deslocamento de seus usuários e de uso isonômico da infraestrutura urbana, a circulação será feita conforme normas federais vigentes e demais previstas nessa lei, com especial atenção ao direito de ir e vir do pedestre, na exata ordem de preferência:

I - na infraestrutura cicloviária, em velocidade máxima de 20km/h;

II - na estrita ausência de infraestrutura cicloviária, especialmente em locais de acesso ou de não interligação da malha cicloviária, a circulação dos patinetes poderá ser feita:

a) no bordo direito da via, quando lhe será assegurado o direito de preferência e de proteção pelos veículos de maior porte, tal como disposto no Art. 58 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB), em velocidade máxima de 20km/h;

b) em áreas de circulação de pedestres, preferencialmente nos locais de não circulação exclusiva de pedestres, em velocidade máxima de 6km/h ou, na sua ausência, nas calçadas, em velocidade compatível com a segurança do pedestre, nunca em velocidade superior a 6km/h.

Art. 14 - O estacionamento das patinetes elétricas compartilhadas pelos usuários poderá ser feita nos espaços livres destinados ao estacionamento de veículos, preferencialmente nas condições previstas no §2º do Art. 48 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB).

Art. 15 - Poderão os entes federativos municipais regularem condições de circulação e estacionamento de veículos compartilhados de micromobilidade, para garantia da segurança dos usuários, pedestres e demais partícipes do sistema de mobilidade urbana, bem como por motivos de interesses públicos, desde que com isso não inviabilize o sistema.

Art. 16 - Caberão aos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito de suas competências, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos compartilhados de micromobilidade, implantar, manter e operar o sistema de sinalização e controle viários, em interface com as operadoras do sistema compartilhado de micromobilidade e executar a fiscalização de trânsito dos usuários.

Art. 17 - Os equipamentos de segurança, cujo uso seja exigido dos usuários dos veículos inseridos no Sistema Compartilhado de

Micromobilidade são aqueles mínimos previstos pelo Contran, especialmente na Resolução 465/13 e suas atualizações.

Parágrafo único. As operadoras do Sistema Compartilhado de Micromobilidade em ações conjuntas com o poder público promoverão ações de conscientização sobre o uso de equipamentos de segurança pelos usuários e de educação sobre as regras de conduta no trânsito.

CAPÍTULO IV

Instrumentos de Apoio à Micromobilidade Urbana

Art. 18 - Os entes federativos, no exercício de suas competências, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, preverão ações e incentivos à expansão do Sistema Compartilhado de Micromobilidade, como política de mobilidade urbana.

Art. 19 - Deverão os municípios compatibilizar seus planos municipais de mobilidade urbana e normas que regulam o compartilhamento de veículos de micromobilidade por operadoras de tecnologia, aos princípios, diretrizes e objetivos previstos nesta Lei.

CAPÍTULO V

Disposições Finais

Art. 20. Esta Lei entra em vigor no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Justificativa

Em especial, as patinetes elétricas são consideradas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), assim como também o são as bicicletas, um veículo. Como tal, é necessário legislação de iniciativa da União, para respaldar a regulamentação de Estados e Municípios.

Tramitam na Câmara dos Deputados alguns projetos de lei que tratam do mesmo tema. A propositura, aqui apresentada, tem como objetivo trazer definições e contribuições para preencher possíveis lacunas na legislação já existente e propiciar uma nova norma mais próxima o possível do ideal e do que espera a sociedade.

Sala das Comissões, em 04 de junho de 2019.

Eli Corrêa Filho
Deputado Federal

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

LEI Nº 12.857, DE 2 DE SETEMBRO DE 2013

Cria cargos de Especialista em Infraestrutura Sênior, cargos das carreiras de Analista de Infraestrutura, de Especialista em Meio Ambiente e de Analista de Comércio Exterior, cargos nos quadros de pessoal da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e do Departamento Nacional de Auditoria do Sistema Único de Saúde (Denasus), cargos em comissão e funções gratificadas; altera as Leis nºs 9.620, de 2 de abril de 1998, e 11.539, de 8 de novembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, 330 (trezentos e trinta) cargos de provimento efetivo de Analista de Comércio Exterior, da carreira de mesma denominação, criada pela Lei nº 9.620, de 2 de abril de 1998.

Art. 2º É instituído, no Plano Especial de Cargos da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), de que trata a Lei nº 11.356, de 19 de outubro de 2006, o cargo de provimento efetivo de Analista Técnico-Administrativo, de nível superior, com atribuições voltadas ao planejamento, à supervisão, à coordenação, ao controle, ao acompanhamento e à execução de atividades técnicas especializadas necessárias ao exercício das competências da Suframa, à implementação de políticas e à elaboração de estudos e pesquisas, ressalvadas as atividades privativas de carreiras específicas.

Parágrafo único. O ingresso, a estrutura, o desenvolvimento, a remuneração e os demais aspectos relativos ao cargo de que trata o caput deste artigo observarão as normas aplicáveis aos cargos do Plano Especial de Cargos da Suframa de que trata a Lei nº 11.356, de 19 de outubro de 2006.

Art. 3º Observado o disposto no art. 2º desta Lei, são criados no quadro de pessoal da Suframa 89 (oitenta e nove) cargos de provimento efetivo de Analista Técnico-Administrativo.

Art. 4º São criados no quadro de pessoal da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) 93 (noventa e três) cargos de provimento efetivo de Técnico Administrativo, de nível intermediário, integrantes da carreira de mesma denominação prevista no inciso XVIII do art. 1º da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004.

Parágrafo único. O quantitativo de cargos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), previsto no Anexo I da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, passa a corresponder ao número de cargos estabelecido pelo Anexo III desta Lei.

Art. 5º São criados no Plano Especial de Cargos do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, de que trata o art. 10 da Lei nº 11.095, de 13 de janeiro de 2005, 260 (duzentos e sessenta) cargos de provimento efetivo de Agente Administrativo, de nível intermediário.

Art. 6º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, 400 (quatrocentos) cargos de provimento efetivo de Técnico Administrativo, de nível intermediário, na carreira de Especialista em Meio Ambiente, de que trata a Lei nº 10.410, de 11 de janeiro de 2002.

Art. 7º São criados, no âmbito do Poder Executivo federal, os seguintes cargos de provimento efetivo, previstos na Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007:

I - 100 (cem) cargos isolados de Especialista em Infraestrutura Sênior; e

II - 150 (cento e cinquenta) cargos de Analista de Infraestrutura, integrantes da carreira de mesma denominação.

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º (VETADO).

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamento, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregados de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarregados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais

automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.
(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 465 , DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao Art. 1º da Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, do CONTRAN, que estabelece a equiparação dos veículos cicloelétrico, 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 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

motriz 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;

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.

2011. Art. 3º Fica revogada a Resolução CONTRAN Nº 375/11, de 18 de março de

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

Morvam Cotrim Duarte
Presidente 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

LEI Nº 13.587, DE 2 DE JANEIRO DE 2018

Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2018.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estima a receita da União para o exercício financeiro de 2018 no montante de R\$ 3.575.230.380.469,00 (três trilhões, quinhentos e setenta e cinco bilhões, duzentos e trinta milhões, trezentos e oitenta mil, quatrocentos e sessenta e nove reais) e fixa a despesa em igual valor, compreendendo, nos termos do art. 165, § 5º, da Constituição:

I - o Orçamento Fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público;

II - o Orçamento da Seguridade Social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da Administração Pública Federal direta e indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo Poder Público; e

III - o Orçamento de Investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detém a maioria do capital social com direito a voto.

CAPÍTULO II DOS ORÇAMENTOS FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção I Da Estimativa da Receita

Art. 2º A receita total estimada nos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social é R\$ 3.506.421.082.632,00 (três trilhões, quinhentos e seis bilhões, quatrocentos e vinte e um milhões, oitenta e dois mil, seiscentos e trinta e dois reais), incluindo a proveniente da emissão de títulos destinada ao refinanciamento da dívida pública federal, interna e externa, em observância ao disposto no art. 5º, § 2º, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF, na forma detalhada nos Anexos a que se referem os incisos I e VIII do art. 10 desta Lei e assim distribuída:

I - Orçamento Fiscal: R\$ 1.625.647.682.049,00 (um trilhão, seiscentos e vinte e cinco bilhões, seiscentos e quarenta e sete milhões, seiscentos e oitenta e dois mil, quarenta e nove reais), excluída a receita de que trata o inciso III deste artigo;

II - Orçamento da Seguridade Social: R\$ 723.557.975.629,00 (setecentos e vinte e três bilhões, quinhentos e cinquenta e sete milhões, novecentos e setenta e cinco mil, seiscentos e vinte e nove reais); e

III - Refinanciamento da dívida pública federal: R\$ 1.157.215.424.954,00 (um trilhão, cento e cinquenta e sete bilhões, duzentos e quinze milhões, quatrocentos e vinte e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), constantes do Orçamento Fiscal.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
