



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021
(Do Sr. Da Vitória)

Dispõe sobre micromobilidade urbana, regulamenta o uso dos cicloelétricos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para fins de conceituar micromobilidade urbana e regulamentar o uso das bicicletas elétricas e dos cicloelétricos.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

XIV – serviço de compartilhamento de veículos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos elétricos destinados à micromobilidade” (NR);

XV – Micromobilidade - Deslocamento em curtas distâncias, na área urbana ou rural, com utilização de cicloelétricos.

Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar o uso das bicicletas elétricas e dos cicloelétricos destinados à micromobilidade, e os serviços de compartilhamento de veículos previstos no inciso XIV, do art. 4º





desta Lei, no âmbito de seus territórios, observadas as seguintes diretrizes:

- a. regulamentação da velocidade com priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres;
- b. garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços;
- c. exigência de idade mínima de 16 anos;
- d. exigência de cadastro do cicloelétrico com potência nominal superior a 0,5 KW em registro municipal.
- e. não observada a criação do cadastro de cicloelétricos pelo município, nos termos da alínea “d”, fica assegurado ao cidadão o direito de locomoção pelos cicloelétricos, equiparados esses às bicicletas para todos os fins.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.
XVIII – Manter cadastro de cicloelétricos para fins de micromobilidade;
.....” (NR)

Art. 58.
§1º O disposto no caput aplica-se às bicicletas elétricas e aos cicloelétricos.” (NR)

Art. 59-A. Os cicloelétricos destinados à micromobilidade terão sua circulação nas vias públicas permitida, quando ausentes a ciclovia, ciclofaixa e calçadas, observadas as seguintes condições:

I – às bordas da pista de rolamento das vias cuja velocidade máxima regulamentada seja de 50 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os





veículos automotores, observada a velocidade mínima permitida da via, conforme art. 62 do Código de Trânsito.

§1º Os condutores cicloelétricos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os cicloelétricos para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

Art. 59-B. A circulação de bicicletas elétricas e de cicloelétricos é permitida em áreas destinadas às de pedestres, ciclovias, ciclofaixas, vias primárias e vias secundárias, atendidas às seguintes condições:

- I - velocidade máxima de até 06 km/h em áreas de circulação de pedestres;
- II - velocidade máxima de até 25 km/h em ciclovias;
- III – idade mínima de 16 anos;

Art. 68.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta e o condutor desmontado empurrando cicloelétrico equiparam-se ao pedestre em direitos e deveres.

.....” (NR)

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, e veículo não motorizado, quando estes estiverem utilizando as faixas de rolamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.” (NR)



* C D 2 1 8 5 8 6 6 6 3 0 *



Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, ou veículo não motorizado:
..... (NR)

Art. 220.
XIII – ao ultrapassar pedestre, bicicleta, bicicleta elétrica, cicloelétrico, ou veículo não motorizado:
..... (NR)

Art. 244-A. Conduzir bicicleta:

- I- fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
- II- sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo para indicação de manobras;
- III- com carga incompatível com suas especificações;
- IV- com passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;
- V- transportando criança menor de sete anos, ou que não tenha condições de cuidar da sua própria segurança, fora do assento a ela destinado;
- VI- em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixa de rolamento própria;
- VII- em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;
- VIII- nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;
- IX- de forma agressiva;
- X- sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso das bicicletas elétricas:

Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 244-B. Conduzir cicloelétrico:



* C D 2 1 8 5 8 6 6 6 3 0 *



- I- transportando passageiro ou carga que comprometa sua segurança;
 - II- nas faixas de rolamento de vias com velocidade máxima regulamentada superior a 50 km/h;
 - III- nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;
 - IV- em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;
 - V- sem sinalização noturna ou com ela desligada durante a noite;
- Infração - média;
Penalidade - multa.

Art. 4º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“BICICLETA -
BICICLETA ELÉTRICA – bicicleta dotada de motor elétrico auxiliar, original ou agregado posteriormente à sua estrutura.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas, bicicletas elétricas e cicloelétricos.
.....

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOMOTOR - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos).

CICLOMOTOR ELÉTRICO – veículo de 02 (duas) ou 03 (três) rodas, de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4





kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de circulação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).

CICLOELÉTRICO - é todo veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de propulsão elétrica, autopropelido, destinado ao transporte do condutor e um ou mais passageiros, com potência máxima de até 3KW, utilizado para a micromobilidade.

.....

PATINETE – veículo constituído por um apoio sobre duas rodas no sentido longitudinal, movido a propulsão humana ou motor de propulsão elétrico com potência nominal de até 0,35KW.

.....

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem o objetivo de classificar e regulamentar o uso dos veículos cicloelétricos de micromobilidade urbana, sua forma de circulação e registro.

Para sua elaboração, levamos em conta o direito fundamental à Cidade Sustentável, com amparo legal na Constituição Federal, Estatuto da Cidade (Lei 10.257/12), Plano Diretor Urbano dos Municípios, englobando o uso de cicloelétricos, reduzindo o uso de veículos automotivos, ciclomotores, como também, diminuição de utilização de transporte público, do índice de acidentes de trânsito e utilização da rede pública de saúde, assim como outras inúmeras vantagens decorrente desse modal de micromobilidade que hoje tornou-se uma realidade, sobretudo nos grandes centros urbanos.





Os centros urbanos experimentaram um crescimento exacerbado nas últimas décadas. Este fato, somado à insuficiência de investimentos em mobilidade urbana, criou uma lacuna mercadológica que vem sendo suprida por empresas baseadas em alta tecnologia que passaram a disponibilizar equipamentos inovadores os quais podem se tornar, ao mesmo tempo, solução e impacto negativo para a sustentabilidade urbana, caso não sejam adotadas as medidas legais para o seu disciplinamento.

Caminhadas de curtas distâncias nas grandes cidades demandam esforço físico, além do enfrentamento dos entraves causados pelo trânsito. Assim, em diversas cidades do mundo este trajeto pode ser feito com modais capazes de transportarem uma pessoa em trajetos curtos, facilitando o deslocamento das pessoas para o trabalho, escola, universidades, dentre outros.

Essa nova forma de transporte/deslocamento, tal como a promovida pelos cicloelétricos é interessante para deslocamentos curtos, sendo eficiente pela baixa e segura velocidade imprimida pelos equipamentos, além de inúmeras vantagens que são elencadas mais adiante.

Há um novo cenário se instalando por meio dessas novas tecnologias, a partir da mudança dos processos tradicionais de mobilidade urbana. Sendo assim, a mobilidade por meio de automóvel individualizado se tornará obsoleta com o surgimento dessa nova matriz de pensamento em mobilidade urbana, focada na economia e na sustentabilidade.

Hoje, temos o modal dos cicloelétricos como excelente opção de uso para deslocamento de curtas distâncias, contudo, vem sendo impedida e dificultada a sua utilização pelo poder público, seja pelo excesso de burocratização ou equiparação equivocada com ciclomotores, na contramão do que preconiza os conceitos da sustentabilidade e princípios da política de mobilidade nacional.

Verifica-se, assim, a crescente demanda por opções de micromobilidade urbana nas cidades brasileiras e a urgente necessidade de





suporte por meio de políticas sustentáveis, considerando, inclusive, que se trata de iniciativa de investimento privado, ou seja, o empreendedorismo contribuindo com a mobilidade urbana e o bem-estar social e ambiental. Portanto, não se pode, por meio de norma restringir a aplicação, mas regular para garantir segurança jurídica a quem empreende aos usuários.

O conceito relacionado ao objeto do projeto de lei em tela vem primordialmente estruturado na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), em especial no ANEXO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES, CICLOMOTOR, que assim dispõe:

“CICLOMOTOR - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora). [\(Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020\)](#) [\(Vigência\).](#)”

Diante do fato que a descrição do veículo ciclomotor é um tanto quanto genérica (redação esta adicionada pela lei nº 14.071/20), quando engloba quaisquer veículos de motor à propulsão elétrica, a melhor técnica jurídica orienta para necessidade de **distinção entre veículo ciclomotor e o veículo cicloelétrico de micromobilidade urbana**, ademais, por questão de melhor orientação técnica de segurança de modo geral.

Atualmente, a equiparação trazida pelo Anexo I do CTB impede a circulação do equipamento nas ciclovias e ciclofaixas, e também nas vias de rolamento, devido aos órgãos de trânsito não estarem preparados para licenciar e expedir carteira nacional de habilitação ACC.

No que tange ao Direito Fundamental à Cidade Sustentável, nos moldes da Lei nº 10.257 (Estatuto da Cidade) e da Lei nº 12.567/2012 (Política de Mobilidade Nacional), concomitante às suas condições técnicas, tais veículos devem ser classificados como cicloelétricos, livres de emissão de





gases poluentes como CO₂; sem emissão de fluidos poluentes e ausência de poluição sonora; propiciando aumento na qualidade de vida dos usuários, bem como incentivo e inserção a sustentabilidade; economia considerável nos custos com deslocamentos e manutenções; facilidade, rapidez e segurança na micromobilidade urbana, diminuição de fluxo de veículos automotores em bairros, ruas e avenidas, assim como redução de usuários de transporte público; diminuição de ocorrências de acidente de trânsito, conseqüentemente, diminuição de chamado do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), Polícia de Trânsito e Guarda Municipal; aumento na disponibilidade de vagas de estacionamento público e etc.

De acordo com dados técnicos, parcela dos cicloelétricos de micromobilidade urbana não tem condições físicas para transitar em vias públicas disputando espaço com veículos automotores, trazendo risco de morte aos usuários, de danos estruturais aos equipamentos, e subversão da política nacional de mobilidade urbana. Suas características básicas são potência máxima de até 3000w (3KW), motor elétrico na roda traseira, autonomia de até 50 km por bateria, velocidade de condução de até 50 km/h para condutor de 75 kg, bateria de íons-lítio de 12ah a 25ah, tempo de carregamento da bateria de 5 a 7 horas, consumo médio por carga de bateria 0,50/50km, e os pneus não comportam utilização em dias de chuva ou pista molhada.

Deste modo, a melhor orientação é no sentido de inclusão de redação dos veículos cicloelétricos para micromobilidade urbana.

Assim sendo, face à importância da matéria, solicito o apoio de nossos nobres pares para o aprimoramento e aprovação desta relevante proposição.

Sala das Sessões, em de outubro de 2021.

Deputado DA VITÓRIA
CIDADANIA/ES



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Da Vitoria

Para verificar a assinatura, acesse <https://infofleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216586666300>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 579 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5579/3579 | dep.davitoria@camara.leg.br

