



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.920, DE 2025

(Do Sr. Dr. Victor Linhalis)

Dispõe sobre normas gerais de utilização de bicicletas elétricas e bicicletas motorizadas no território nacional, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025

(Do Deputado Federal Dr Victor Linhalis)

Ementa: Dispõe sobre normas gerais de utilização de bicicletas elétricas e bicicletas motorizadas no território nacional, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre a circulação, fiscalização e uso seguro de bicicletas elétricas e bicicletas motorizadas, com os seguintes objetivos:

I – promover a mobilidade urbana sustentável e inclusiva;

II – assegurar a segurança viária de condutores, pedestres e demais usuários das vias públicas;

III – disciplinar a responsabilidade de condutores, proprietários, fabricantes, comerciantes e prestadores de serviço;

IV – padronizar as regras em âmbito nacional para integração com as políticas de trânsito, mobilidade urbana e saúde pública.

Art. 2º Para os fins desta Lei, aplicam-se as definições de bicicletas elétricas e motorizadas constantes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 3º A condução de bicicletas elétricas e motorizadas observará as seguintes condições mínimas:

I – idade mínima de 15 (quinze) anos para o condutor;

II – uso obrigatório de capacete de proteção, inclusive para o passageiro, certificado pelo INMETRO e com viseira ou óculos de proteção;



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

III – utilização de campainha, iluminação dianteira (branca), iluminação traseira (vermelha e intermitente) e refletores laterais;

IV – manutenção do veículo em condições seguras de funcionamento.

Art. 4º Fica expressamente vedada a alteração ou adulteração da potência, velocidade máxima ou das características originais do sistema de propulsão de bicicletas elétricas.

§ 1º A adulteração implicará nas seguintes sanções:

I – para o condutor: multa administrativa e apreensão do veículo;

II – para a pessoa física responsável pela adulteração: multa administrativa, além da responsabilização civil e criminal;

III – para a pessoa jurídica (oficina, loja ou empresa): multa em dobro, apreensão dos veículos irregulares e possibilidade de interdição do estabelecimento.

Art. 5º A circulação de bicicletas elétricas e motorizadas seguirá as normas do CTB e do CONTRAN, respeitando os seguintes limites de velocidade:

I – máximo de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres e calçadas;

II – máximo de 25 km/h em ciclovias e ciclofaixas; III – máximo de 32 km/h em outras vias urbanas, mediante autorização do CONTRAN.

Art. 6º A circulação em calçadas só será permitida na ausência de ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, desde que o condutor mantenha velocidade compatível com a dos pedestres (limitada a 6 km/h) e conceda prioridade absoluta ao pedestre.

Art. 7º Fica instituído o Cadastro Nacional de Bicicletas Elétricas (CNBE), a ser regulamentado pelo Poder Executivo Federal.

§ 1º O cadastro será simplificado, gratuito, sem ônus financeiro ou tributário, e vinculado ao CPF ou CNPJ do proprietário.

§ 2º As bicicletas cadastradas deverão portar um QR Code de identificação para facilitar a fiscalização.



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

§ 3º O cadastro tem como finalidades auxiliar na identificação em casos de furto ou roubo, responsabilizar condutores por infrações e gerar estatísticas nacionais de mobilidade.

Art. 8º A fiscalização será de competência das autoridades de trânsito federais, estaduais e municipais, que poderão aplicar as penalidades previstas.

Art. 9º Constituem infrações administrativas específicas:

I – conduzir sem capacete de proteção: multa e retenção do veículo;

II – permitir que menor de 15 anos conduza: multa aos pais ou responsáveis e apreensão do veículo;

III – conduzir utilizando celular ou fones de ouvido: multa;

IV – adulterar potência ou velocidade: multa gravíssima e apreensão do veículo;

V – comercializar ou prestar serviços de adulteração: multa em dobro para pessoas jurídicas e possibilidade de interdição.

Art. 10. As empresas de entrega que utilizam bicicletas elétricas deverão:

I – orientar e treinar seus entregadores sobre segurança viária;

II – exigir o cumprimento das normas desta Lei e manter um cadastro atualizado de veículos e condutores.

§ 1º O descumprimento sujeitará a empresa a multa e à suspensão temporária de suas atividades.

§ 2º O Poder Executivo poderá criar o "Selo Empresa Segura" para reconhecer as empresas que adotem boas práticas de segurança.

Art. 11. A União, em cooperação com Estados e Municípios, promoverá campanhas anuais de educação e conscientização sobre o uso seguro destes veículos.

Art. 12. O Poder Executivo Federal regulamentará esta Lei no que couber.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.



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

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2025.

Dr. Victor Linhalis (PODE/ES)

Deputado Federal

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição legislativa nasce de uma necessidade urgente e inadiável: preencher um vácuo normativo que tem gerado graves consequências para a segurança viária e a saúde pública em nosso país. O crescimento exponencial do uso de bicicletas elétricas e motorizadas, embora represente um avanço bem-vindo na mobilidade urbana sustentável, trouxe consigo um aumento expressivo no número de acidentes, muitos deles com sequelas permanentes.

A competência para legislar sobre trânsito e transporte é privativa da União, conforme o artigo 22, inciso XI, da nossa Carta Magna. Portanto, é dever deste Congresso Nacional estabelecer um marco regulatório uniforme, coeso e eficaz para todo o território nacional, superando a fragmentação de regras municipais e garantindo isonomia e segurança a todos os cidadãos.

Dados da Polícia de Trânsito e relatos de profissionais da saúde, especialmente médicos ortopedistas, confirmam um aumento alarmante de fraturas graves e, principalmente, de traumatismos crânioencefálicos decorrentes de quedas sem o uso de capacete. Um estudo internacional já aponta que os acidentes com bicicletas elétricas são 25% mais frequentes e resultam em traumas mais severos quando comparados às bicicletas convencionais. Não podemos mais ignorar essa realidade.

Este projeto de lei ataca os principais fatores de risco identificados:

1. A falta de equipamentos de segurança: A exigência do capacete certificado pelo INMETRO é uma medida indispensável para a proteção da vida, principal bem jurídico tutelado pelo nosso ordenamento.

2. A adulteração de veículos: A prática irresponsável de alterar a potência e a velocidade das bicicletas elétricas as transforma



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

em verdadeiros ciclomotores improvisados, incompatíveis com a infraestrutura cicloviária. Por isso, propomos penalidades rigorosas não apenas para o condutor, mas para toda a cadeia envolvida na adulteração, incluindo oficinas e lojas.

3. A ausência de identificação: A criação do Cadastro Nacional de Bicicletas Elétricas (CNBE), de forma simples e sem custos para o cidadão, permitirá a fiscalização, a responsabilização por infrações e o combate a crimes como furto e roubo, devolvendo a tranquilidade aos proprietários.

4. A responsabilidade compartilhada: Reconhecemos o papel fundamental das empresas de entrega. Por isso, este projeto as integra ao sistema, exigindo que orientem seus trabalhadores e cumpram as normas de segurança, promovendo um ambiente de trabalho mais seguro e protegendo toda a coletividade.

Adicionalmente, o projeto se preocupa com a educação, prevendo campanhas de conscientização e abrindo caminho para futuras discussões sobre a inclusão da educação no trânsito no currículo escolar, conforme sugerido por especialistas. A ciência já demonstra que o uso de fones de ouvido, por exemplo, pode retardar a reação a perigos em mais de 4 segundos, um risco que precisa ser combatido com informação.

Portanto, este projeto não busca cercear a liberdade ou criar burocracia, mas sim harmonizar o progresso tecnológico com a segurança e a vida. Trata-se de uma medida que alinha mobilidade sustentável, saúde pública e segurança viária, protegendo pedestres, condutores e a sociedade em geral.

Diante do exposto, e ciente da relevância e urgência da matéria, conclamo os nobres Pares a aprovarem esta meritória proposição.



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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

<https://www2.camara.leg.br/legin/ed/lei/1997/lei-9503-23-setembro1997-372348-normapl.html>

FIM DO DOCUMENTO