

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. GILSON DANIEL)

Dispõe sobre a regulamentação dos serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos; estabelece normas gerais de circulação, segurança e fiscalização; altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana); e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre a circulação, o uso seguro e a fiscalização de bicicletas, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, bem como regulamenta os serviços de compartilhamento desses equipamentos, 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;
- III – disciplinar a responsabilidade de condutores, proprietários, fabricantes, comerciantes e prestadores de serviço;
- IV – padronizar regras em âmbito nacional integradas às políticas de trânsito e mobilidade urbana.

Art. 2º – Para fins desta Lei entende-se por:

- I - **Bicicleta:** veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;



II – **Bicicleta Elétrica**: veículo de propulsão humana, com duas rodas, com as seguintes características:

- a) provido de motor auxiliar de propulsão, com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);
- b) provido de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar (pedal assistido);
- c) não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência; e
- d) velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);

III – **Ciclomotor Elétrico**: acima de 1000 W ou velocidade superior a 32 km/h — regido por regras do CTB para motocicletas.

IV – **Equipamento de Mobilidade Elétrica Individual**: equipamento com as seguintes características:

- a) dotado de uma ou mais rodas;
- b) dotado ou não de sistema de autoequilíbrio que estabiliza dinamicamente o equipamento inerentemente instável por meio de sistema de controle auxiliar composto por giroscópio e acelerômetro;
- c) provido de motor de propulsão com potência nominal máxima de até 1000 W (mil watts);
- d) velocidade máxima de fabricação não superior a 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);

Parágrafo Único. O transporte de passageiro somente será permitido nos equipamentos cuja estrutura e especificações técnicas prevejam tal função, conforme certificação do INMETRO.

CAPÍTULO I – DO USO DO EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Art. 3º É obrigatório o uso de capacete com viseira ou óculos de proteção, devidamente certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, por condutores e passageiros de:



I – bicicletas elétricas;

II – equipamentos de mobilidade individual autopropelidos.

Parágrafo único. Os equipamentos de proteção deverão atender às normas técnicas estabelecidas pelo Contran.

CAPÍTULO II - DA CAPACITAÇÃO DOS CONDUTORES

Art. 4º O condutor de bicicletas elétricas ou de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos dotados de acelerador deverá realizar curso online gratuito, com certificação digital emitida pela Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, com exigência de carga horária mínima, contendo módulos sobre:

I – regras de circulação e sinalização;

II – convivência com pedestres e demais modais;

III – condução defensiva;

IV – riscos e responsabilidades inerentes ao uso do veículo.

§ 1º O curso é obrigatório exclusivamente para modelos dotados de acelerador.

§ 2º Para conduzir os veículos de que trata o *caput* será exigida idade mínima de 16 (dezesseis) anos.

§ 3º O Contran poderá regulamentar o previsto no *caput* inclusive sobre a inclusão de módulos adicionais ao curso.

CAPÍTULO III - DOS SERVIÇOS DE COMPARTILHAMENTO

Art. 5º Os serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos são considerados serviços de mobilidade urbana, devendo observar:

I – padrões mínimos de segurança e manutenção dos equipamentos;

II – disponibilização de informações claras sobre o uso seguro;

III – rastreabilidade e certificação das baterias utilizadas;

IV – atendimento ao usuário e canal de denúncias;



V – integração com ciclovias e áreas regulamentadas pelo Município.

Art. 6º Compete aos Municípios e ao Distrito Federal:

I – regulamentar a operação dos serviços de compartilhamento;

II – autorizar e fiscalizar sua execução;

III – estabelecer requisitos técnicos complementares;

IV – exigir seguro de acidentes pessoais e responsabilidade civil.

CAPÍTULO IV - DA ALTERAÇÃO DE POTÊNCIA E SISTEMA DE PROPULSÃO

Art. 7º Constitui infração gravíssima alterar ou adulterar potência, velocidade máxima ou características originais do sistema de propulsão de bicicletas elétricas ou equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, especialmente:

I – retirada, alteração ou desbloqueio do limitador de velocidade;

II – modificação não autorizada da bateria;

III – remoção de dispositivos de segurança exigidos em regulamento do Contran.

Parágrafo Único. Aplica-se, além da multa, a medida administrativa de retenção do veículo até regularização.

CAPÍTULO V - DA SEGURANÇA DOS EQUIPAMENTOS

Art. 8º Toda bicicleta elétrica e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos destinada à circulação em vias públicas deverão possuir:

I – iluminação dianteira branca;

II – iluminação traseira vermelha;

III – sinalização reflexiva lateral;

IV – buzina ou campainha;



V – dois freios independentes;

VI – limitador eletrônico de velocidade;

VII – indicador de carga da bateria;

VIII – número de série visível e inviolável;

IX – sistema antifalha que reduza a potência em caso de superaquecimento da bateria.

§ 1º Todos os itens deverão seguir as especificações do Contran.

§ 2º Os fabricantes e os importadores deverão garantir rastreabilidade de baterias e sistemas eletrônicos.

CAPÍTULO VI - DA CERTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

Art. 9º É obrigatória a certificação, pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, dos seguintes componentes:

I – o veículo;

II – a bateria;

III – o sistema eletrônico;

IV – o carregador.

§ 1º A certificação abrangerá segurança elétrica, prevenção de incêndios, qualidade e desempenho.

§ 2º É proibida a comercialização ou importação de produtos não certificados.

§ 3º Fabricante, importador e comerciante responderão solidariamente.

CAPÍTULO VII - DA EDUCAÇÃO E MOBILIDADE

Art. 10 A União, em cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios, promoverá campanhas anuais de educação e conscientização sobre:

I – circulação segura;



II – convivência entre modais;

III – riscos associados a baterias não certificadas;

IV – boas práticas de recarga e manutenção.

§ 1º Poderão ser instituídos incentivos à adoção de tecnologias de segurança, baterias sustentáveis e à indústria nacional.

§ 2º As campanhas serão integradas às ações do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 11 A Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....
XIV – serviço de compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos.” (NR)

“Art. 11-C. Compete aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar os serviços de compartilhamento de equipamentos de mobilidade individual, observadas diretrizes de segurança de pedestres e dos usuários dos serviços, manutenção dos equipamentos, seguro obrigatório e efetiva cobrança de tributos.”(NR)

CAPÍTULO VIII – REGRAS DE CIRCULAÇÃO E PENALIDADES

Art. 12 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 59-A. As bicicletas elétricas poderão circular:

I – em ciclovias e ciclofaixas;

II – em acostamentos;

III – em vias locais com velocidade máxima regulamentada de até 40 km/h, quando inexistentes ciclovias ou ciclofaixas.

§ 1º É proibida a circulação de bicicletas elétricas:

I – em calçadas;

II – em rodovias sem acostamento.” (NR)



“Art. 59-B. As bicicletas elétricas dotadas de acelerador e os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos poderão circular:

I – em ciclovias e ciclofaixas;

II – em vias urbanas cuja velocidade máxima regulamentada seja de até 40 km/h.

§ 1º É proibida a circulação dos veículos descritos no *caput*:

I – em calçadas;

II – em vias cuja velocidade máxima regulamentada seja superior a 60 km/h.” (NR)

.....
“Art. 105.

.....
IX – para bicicletas elétricas, além dos equipamentos do inciso VI, indicador de velocidade, espelho retrovisor direito e pneus conforme especificações do Contran.”(NR)

.....
“Art. 244-A. Conduzir bicicleta elétrica:

I – sem capacete certificado;

II – sem sinalização noturna;

III – com passageiro sem capacete;

IV – com carga incompatível;

V – em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo acostamento;

VI – em velocidade superior à permitida;

VII – com equipamento adulterado:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.”(NR)

.....
“Art. 244-B. Conduzir veículo de mobilidade individual autopropelido:

I – sem capacete certificado;

II – transportando passageiro sem capacete;

III – em áreas proibidas;

IV – acima das velocidades regulamentadas;

V – com motor ou bateria adulterados:

Infração – média;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.” (NR)

.....



“Art. 255-A. Conduzir bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos:

I – adulterados a potência do motor acima dos limites estabelecidos para as categorias regulamentadas pelo Contran;

II – de maneira agressiva, expondo pedestres ou outros usuários da via a risco concreto;

III – transportando criança menor de 10 (dez) anos, salvo quando esta possuir altura, peso e condições adequadas de segurança estabelecidas em regulamentação específica.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.” (NR)

.....

Art. 13 O Contran regulamentará esta Lei em até 180 dias.

Art. 14 Esta Lei entra em vigor após 180 dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As bicicletas elétricas e os equipamentos de mobilidade individual tornaram-se, nos últimos anos, um dos elementos mais dinâmicos da mobilidade urbana brasileira. Sua presença cresce em velocidade acelerada, sem que exista, até o presente momento, um marco legal federal capaz de organizar as responsabilidades, assegurar padrões mínimos de segurança e garantir previsibilidade regulatória aos Municípios e aos órgãos de trânsito.

O Brasil enfrenta, atualmente:

- aumento expressivo de acidentes envolvendo bicicletas elétricas;
- multiplicação de equipamentos adulterados e sem certificação;
- conflitos diários entre pedestres, ciclistas e motoristas;
- ausência de parâmetros nacionais para fiscalização;
- importação massiva de baterias e motores sem controle técnico;
- serviços de compartilhamento operando sem uniformidade regulatória.



Segundo dados divulgados pela revista *Veja*¹, autoridades estaduais e especialistas têm alertado para o crescimento preocupante de acidentes graves envolvendo bicicletas elétricas, defendendo a necessidade urgente de regulamentação nacional para coibir abusos, adulterações e condutas inseguras. A matéria destaca que esses veículos já impactam diretamente a segurança viária e que a ausência de normas claras fragiliza a atuação dos órgãos responsáveis.

A inexistência de uma lei federal resulta em fragmentação normativa: resoluções pontuais, legislações locais desconectadas e interpretações divergentes. A consequência é insegurança jurídica para todos os envolvidos — usuários, fabricantes, comerciantes, municípios, operadores de compartilhamento e o próprio poder público.

Diante desse cenário, este Projeto de Lei apresenta-se como o **Marco Nacional das Bicicletas Elétricas e dos Equipamentos Autopropelidos**, estruturado com foco absoluto em segurança, responsabilidade e padronização técnica.

Este projeto pretende:

- Estabelecer categorias claras;
- Definir equipamentos obrigatórios;
- Criar o primeiro curso nacional de capacitação para condutores;
- Coibir as baterias falsificadas e adulterações;
- Padronizar regras de circulação;
- Conferir segurança jurídica aos Municípios;
- Estabelecer penalidades equilibradas e proporcionais;
- Estimular a indústria nacional e tecnologias sustentáveis;
- Promover campanhas educativas permanentes.

Isso acontecerá sem criar burocracia excessiva, sem inviabilizar o modal e sem penalizar o usuário responsável — ao contrário, oferece proteção, previsibilidade e integração com políticas públicas já existentes.

¹ <https://veja.abril.com.br/coluna/radar/casagrande-pede-regulamentacao-do-transito-de-bicicletas-eletricas-no-pais/>



Trata-se do projeto mais completo e moderno já apresentado no País sobre bicicletas elétricas, fundamentado em experiências internacionais, na demanda crescente da sociedade e nas lacunas identificadas por órgãos de trânsito.

Pelo exposto, conclamo os Nobres Parlamentares a apoiar esta proposição, que representa passo decisivo para a segurança viária, a modernização da mobilidade urbana e a proteção da vida.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado **GILSON DANIEL**

