

## 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;



\* c d 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

**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 inherentemente 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:



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

- 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;



\* CD259039171300 \*

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;



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

- 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;



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

- 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)



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

“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.”

**“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.



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

Segundo dados divulgados pela revista *Veja*<sup>1</sup>, 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.

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



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*

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**



\* C D 2 5 9 0 3 9 1 7 1 3 0 0 \*