

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. EVAIR VIEIRA DE MELO)

Institui a Política Nacional de Micromobilidade Elétrica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Micromobilidade Elétrica, estabelece normas gerais para a circulação e segurança dos equipamentos de mobilidade autopropelidos e bicicletas elétricas, e dispõe sobre as diretrizes para a regulamentação local, infraestrutura e integração tarifária e operacional pelos Municípios e pelo Distrito Federal.

Art. 2º A Política Nacional de Micromobilidade Elétrica fundamenta-se nos seguintes princípios:

- I – sustentabilidade ambiental;
- II – acessibilidade universal;
- III – equidade no uso do espaço público;
- IV – segurança viária e
- V – inovação nas soluções de mobilidade urbana.

Art. 3º São objetivos da Política Nacional de Micromobilidade Elétrica:

- I – incentivar o uso de modos de transporte não motorizados e de emissão zero de poluentes, em consonância com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;
- II – promover a integração modal da micromobilidade elétrica com o transporte público coletivo de passageiros;
- III – garantir a segurança jurídica para usuários, pedestres, fabricantes e revendedores de veículos e operadores de sistemas de compartilhamento de veículos de micromobilidade;



IV – estimular os Municípios a implantarem infraestrutura viária dedicada e segura, como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e pontos de apoio e recarga; e

V – reduzir os custos sociais, ambientais e econômicos decorrentes dos congestionamentos e da poluição atmosférica e sonora nos centros urbanos.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – micromobilidade elétrica: modalidade de transporte que utiliza veículos leves, de dimensões reduzidas, movidos por propulsão humana, auxiliada ou não, ou por motor elétrico, destinados ao deslocamento de pessoas ou pequenas cargas em curtas distâncias;

II – bicicleta elétrica: veículo de propulsão humana, provido de duas rodas, equipado com motor elétrico auxiliar de potência nominal máxima e velocidade máxima de assistência, em que o funcionamento do motor ocorre quando o condutor pedala (pedal assistido), com ou sem acelerador, nos termos de regulamentação do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito;

III – equipamento de mobilidade autopropelido: veículo provido de motor elétrico, com uma ou mais rodas, dotado ou não de sistema de autoequilíbrio, com potência nominal máxima, velocidade máxima de fabricação e dimensões compatíveis com as normas regulamentares do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, tais como patinetes, monociclos, dicitos, triciclos ou quadriciclos elétricos; e

IV – sistema de compartilhamento de micromobilidade: serviço aberto ao público, operado por meio de plataformas digitais, para locação temporária e de curta duração de bicicletas, bicicletas elétricas e equipamentos autopropulsionados.

Art. 5º A circulação de equipamentos de mobilidade autopropelidos e bicicletas elétricas observará os seguintes parâmetros nacionais de segurança e convivência no trânsito:



I – a circulação deverá ocorrer prioritariamente em infraestruturas cicloviárias (ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas) e em vias com velocidade máxima regulamentada de até 60 km/h (sessenta quilômetros por hora);

II – em áreas de circulação exclusiva de pedestres (passeios e calçadas), será permitida a circulação de equipamentos autopropelidos exclusivamente quando expressamente autorizado pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via e respeitada a velocidade máxima de 6 km/h (seis quilômetros por hora), garantida a prioridade absoluta dos pedestres;

III – é proibida a circulação de equipamentos autopropelidos e bicicletas elétricas em vias de trânsito rápido e rodovias que não disponham de acostamento ou faixa própria destinada à circulação de ciclos;

IV – são equipamentos obrigatórios para a circulação: indicador de velocidade ou campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, e espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme especificações do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito; e

V – é obrigatório o uso de capacete de segurança, compatível com a velocidade e as características operacionais dos veículos, conforme especificações do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, para os condutores de equipamentos autopropelidos e de bicicletas elétricas em vias públicas urbanas.

Art. 6º Compete aos Municípios e ao Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições e no exercício da competência de planejamento e gestão da mobilidade urbana:

I – regulamentar o funcionamento e a operação das plataformas digitais e empresas operadoras de sistemas de compartilhamento de veículos de micromobilidade elétrica;

II – definir as regras para o estacionamento e organização dos equipamentos nos logradouros públicos, coibindo o abandono e a obstrução de calçadas, faixas de pedestres e rampas de acessibilidade;



III – promover a integração física, operacional e tarifária da micromobilidade elétrica com o sistema de transporte público coletivo, inclusive por meio da implantação de bicicletários e pontos de apoio e recarga em terminais de transporte; e

IV – exigir das empresas operadoras de compartilhamento a manutenção de seguro de responsabilidade civil para cobertura de danos materiais e corporais causados a usuários e terceiros.

Art. 7º As empresas operadoras de sistemas de compartilhamento de micromobilidade deverão disponibilizar ao órgão gestor de mobilidade local, em formato aberto e respeitada a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), dados estatísticos e operacionais anonimizados referentes às viagens, para fins de planejamento e melhoria da infraestrutura viária.

Art. 8º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 54-A. É obrigatório o uso de capacete de segurança compatível por condutores e passageiros de equipamentos de mobilidade autopropelidos ao trafegarem em vias públicas.

Parágrafo único. O Contran regulamentará o tipo de capacete conforme a velocidade e as características operacionais dos veículos.”

“Art. 57-A. A circulação de patinetes elétricos, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade autopropelidos ocorrerá preferencialmente em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, respeitados os limites de velocidade fixados pela autoridade de trânsito competente.

§ 1º Na indisponibilidade de vias ou faixas próprias para ciclos, a circulação ocorrerá em calçadas e demais espaços de circulação exclusiva de pedestres, desde que observada a velocidade máxima de 6 km/h (seis quilômetros por hora), ou, excepcionalmente, em vias com velocidade máxima de 60 km/h (sessenta quilômetros por hora), à direita da pista, preferencialmente no bordo direito da pista.



§ 2º É expressamente vedada a circulação de patinetes elétricos, bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade autopropelidos em vias de trânsito rápido e em rodovias, exceto em seus acostamentos ou em faixa própria destinada à circulação de ciclos.

“Art. 96.

.....

.

II -

a)

.....

.

1-A – bicicleta elétrica;

1-B – equipamento de mobilidade autopropelido;

.....” (NR)

“Art. 105.

.....

.

IX – mecanismo de travamento e controle inviolável das especificações originais de fábrica pertinentes aos limites de velocidade e de potência, exigível para bicicletas elétricas e equipamentos de mobilidade autopropelidos.

.....” (NR)

“Art. 134-A. O Contran especificará os equipamentos de mobilidade autopropelidos, as bicicletas elétricas e equiparados não sujeitos ao registro, ao licenciamento e ao emplacamento para circulação nas vias.” (NR)

“Art. 255. Conduzir bicicleta, bicicleta elétrica ou equipamento de mobilidade autopropelido em passeios onde não seja permitida a circulação destes, de forma agressiva ou em velocidade superior à regulamentada:



.....

.

Medida administrativa - remoção do veículo ou equipamento até o pagamento da multa, mediante recibo.” (NR)

Art. 9º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

3º

§

1º

III – de micromobilidade elétrica.

.....” (NR)

“Art.

4º

.....

.

XIV – micromobilidade elétrica: modalidade de transporte individual caracterizada pelo uso de veículos leves, de dimensões reduzidas, movidos por propulsão humana, auxiliada ou não, ou por motor elétrico, destinados ao deslocamento urbano de pessoas ou pequenas cargas em curtas distâncias.” (NR)

“Art. 24.

.....

.

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas, rotas acessíveis e instalações de apoio e recarga para veículos de micromobilidade elétrica;

.....” (NR)



Art. 10. O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as alterações dispostas no Anexo desta Lei.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

BICICLETA ELÉTRICA: veículo de propulsão humana, provido de duas rodas, equipado com motor elétrico auxiliar de potência nominal máxima e velocidade máxima de assistência, em que o funcionamento do motor ocorre quando o condutor pedala (pedal assistido), com ou sem acelerador, nos termos de regulamentação do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

EQUIPAMENTO DE MOBILIDADE AUTOPROPELIDO: veículo provido de motor elétrico, com uma ou mais rodas, dotado ou não de sistema de autoequilíbrio, com potência nominal máxima, velocidade máxima de fabricação e dimensões compatíveis com as normas regulamentares do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, tais como patinetes, monociclos, diciclos, triciclos ou quadriciclos elétricos.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana nas cidades brasileiras enfrenta desafios crescentes relacionados ao adensamento populacional, aos



congestionamentos viários e à necessidade urgente de descarbonização da matriz de transportes. Nesse cenário, os veículos de micromobilidade elétrica, em especial os patinetes elétricos, os monociclos e as bicicletas elétricas com pedal assistido, surgiram como alternativa eficiente, sustentável e complementar ao sistema de transporte público coletivo.

A disseminação rápida desses equipamentos revelou vácuo legislativo no plano federal. Embora o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, tenha editado resoluções normativas sobre o tema, a ausência de diretrizes gerais fixadas em lei federal traz insegurança jurídica tanto para os usuários quanto para os Municípios, que necessitam de balizas bem delimitadas para exercer seu poder de regulamentação e fiscalização local.

O presente Projeto de Lei visa suprir essa lacuna ao instituir a Política Nacional de Micromobilidade Elétrica, estabelecendo princípios e diretrizes fundamentais para a circulação segura desses veículos, bem como delimitando as competências dos órgãos municipais de trânsito, que são os legítimos titulares da gestão do espaço viário urbano, nos termos do art. 30, V, da Constituição Federal e da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Para harmonizar a proposta com o arcabouço normativo existente, este projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) para classificar adequadamente os equipamentos autopropelidos e as bicicletas elétricas, isentando-os de registro e licenciamento compulsórios, ao tempo em que estabelece penalidades específicas para a condução abusiva ou perigosa em passeios e vias públicas. De forma convergente, altera-se também a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) para inserir a micromobilidade elétrica no escopo do planejamento urbano municipal e dos Planos de Mobilidade Urbana.

Com a aprovação desta proposição, o Brasil dará passo decisivo rumo à modernização, segurança e sustentabilidade de suas cidades,



a fim de promover convivência harmoniosa entre os diversos modos de transporte.

Ante o exposto, solicito o valioso apoio dos ilustres Pares desta Casa para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

