



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2971, DE 2019

Dispõe sobre a regulamentação dos serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos e institui normas para circulação de bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos.

AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº DE 2019

Dispõe sobre a regulamentação dos serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos e institui normas para circulação de bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos.



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 regulamentar os serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos e institui normas para circulação de bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos.

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 de mobilidade individual autopropelidos, para a realização de viagens individualizadas.” (NR)

“Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar os serviços de compartilhamento de veículos de mobilidade individual previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito de seus territórios, observadas as seguintes diretrizes:

I – priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres;

II – garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços;

III – exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil;

IV – efetiva cobrança de tributos.”

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

“Art. 24.

.....

§ 3º O disposto no inciso XVIII aplica-se também às bicicletas elétricas que atendam as seguintes condições:

I – potência nominal máxima de até 350 Watts;

II – velocidade máxima de 25 km/h;

III – serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;

IV – não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência.” (NR)

“Art. 58.

§ 1º

§ 2º O disposto no *caput* aplica-se às bicicletas elétricas que atendam as condições dispostas nos incisos I a IV do § 3º do art. 24.” (NR)

“Art. 59-A. Os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação permitida somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:

I – velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via;

II – velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III – uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV – dimensões de largura e comprimento nos limites especificados em regulamento.

V – transportando apenas o condutor.”



SF/19141.03544-44

“Art. 105.

VIII - para as bicicletas elétricas, além dos equipamentos do inciso VI, indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, espelho retrovisor do lado direito e pneus de acordo com as especificações do regulamento.

.....” (NR)

“Art. 129.

Parágrafo único. Para efeitos de registro e licenciamento, as bicicletas elétricas equiparam-se às bicicletas desde que atendidas as condições dispostas nos incisos I a IV do § 3º do art. 24.” (NR)

“Art. 201.

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se às bicicletas elétricas desde que atendidas as condições dispostas nos incisos I a IV do § 3º do art. 24.” (NR)

“Art. 214.

Parágrafo único. Desde que atendidas as condições dispostas nos incisos I a IV do §3º do art. 24, as bicicletas elétricas equiparam-se a veículos não motorizados.” (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 faixas de rolamento próprias;

VII - em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;

VII - 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;

XI - sem capacete de ciclista, no caso das bicicletas elétricas:

Infração - média;

Penalidade - multa.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se às bicicletas elétricas desde que atendidas as condições dispostas nos incisos I a IV do § 3º do art. 24.” (NR)

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

I - em desacordo com o disposto no art.59-A;

II - sem capacete de ciclista:

Infração - média;

Penalidade - multa.” (NR)

Art. 4º Insira-se a seguinte definição no Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“BICICLETA ELÉTRICA - bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.”

Art. 5º Ficam revogados a alínea *a* do § 1º do art. 244 e os arts. 247 e 255 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A rápida disseminação dos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes tem gerado problemas no compartilhamento dos espaços públicos tanto com veículos motorizados quanto com pedestres.



Do lado dos veículos motorizados, embora regulamento do Conselho Nacional de Trânsito vede a circulação de patinetes elétricos e assemelhados nas pistas de rolamento das vias, reservando a eles apenas as áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, vê-se, muitas vezes, esses equipamentos disputando espaço com veículos motorizados.

Ademais, é comum que ciclistas, mesmo dispo de espaços destinados à circulação de bicicletas, utilizem as faixas rolamento das vias.

Do lado dos pedestres, constata-se a circulação tanto de bicicletas quanto de patinetes em velocidades incompatíveis com a circulação de pedestres, gerando acidentes.

Como medida para mitigar os riscos que o uso massivo desses equipamentos possa trazer, tantos para seus usuários quanto para os pedestres, proponho alterações no Código de Trânsito Brasileiro – CTB com o fito de estabelecer regras claras de circulação para esses veículos, bem como tipificar as infrações pelo não cumprimentos das condutas estabelecidas no CTB.

As regras de circulação propostas para as bicicletas elétricas são as já dispostas no CTB para bicicletas comuns que devem circular em ciclovias, ciclofaixas ou acostamento e, na falta desses no bordo da pista de rolamento. A circulação nos passeios somente ocorrerá quando autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Os patinetes terão sua circulação permitida ciclovias e ciclo faixas com velocidade máxima de 20 km/h. Em áreas de circulação de

pedestres, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, a velocidade máxima será de 6 km/h.

Os usuários tanto de bicicletas quanto de patinetes deverão usar capacete de ciclista.

Definidas as regras de circulação no CTB, caberá aos Municípios e ao Distrito Federal, regulamentar os serviços de compartilhamento desses veículos tendo como diretrizes a priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres, a garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços, exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil e a efetiva cobrança de tributos. A partir dessas diretrizes, cada localidade poderá estabelecer regulamento que melhor atenda as peculiaridades das necessidades de deslocamento de sua população, das condições de trânsito e das infraestruturas de transporte locais.

Sala das Sessões,

Senadora ROSE DE FREITAS



SF/19141.03544-44

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
 - alínea a do parágrafo 1º do artigo 244
 - artigo 247
 - artigo 255
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>