



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI

### Nº 4135, 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:** Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)



Página da matéria



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**PROJETO DE LEI N° , DE 2019**

SF/19415.15644-25

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. ....

.....

XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e veículos de mobilidade individual autopropelidos;

.....

.....” (NR)

“Art. 58. ....

§ 1º .....

§ 2º O disposto no *caput* aplica-se às bicicletas elétricas.” (NR)

“Art. 59-A. Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I – em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

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

III – nos bordos da pista de rolamento das vias que não dispunham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder a velocidade de 20 km/h.

§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

§ 3º O CONTRAN especificará as dimensões e potência máxima dos equipamentos de que trata o *caput*.”

“Art. 68. ....

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta e o condutor desmontado empurrando o patinete ou o veículo de mobilidade individual autopropelido equiparam-se ao pedestre em direitos e deveres.

.....” (NR)

“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. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos veículos de tração animal e dos veículos de mobilidade individual autopropelidos obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.” (NR)

“Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar pedestre, bicicleta, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido, quando estes estiverem utilizando as faixas de rolamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.” (NR)

“Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre, bicicleta, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido:

.....” (NR)

“Art. 220. ....

XIII – ao ultrapassar pedestre, bicicleta, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual:

.....” (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 faixa de rolamento própria;

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

VIII – 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.”

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

I – transportando passageiro que não seja o condutor, ou carga que comprometa sua segurança;

II – nas faixas de rolamento de vias com velocidade máxima regulamentada superior a 40 km/h;

III – nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;

IV – em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;

V – de forma agressiva;

VI – sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso dos veículos elétricos;

VII – sem capacete de ciclista, no caso dos veículos elétricos:  
 Infração - média;  
 Penalidade - multa.”

**Art. 4º** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“BICICLETA - .....

BICICLETA ELÉTRICA – bicicleta dotada de motor elétrico auxiliar, original ou agregado posteriormente à sua estrutura, não equiparada a ciclomotor quando não dotada de acelerador e quando obedecer à potência nominal máxima e à velocidade máxima estabelecidas em regulamento do CONTRAN.

BICICLETÁRIO - .....

CHARRETE - .....

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana, admitida propulsão elétrica auxiliar.

CICLOFAIXA - .....

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor elétrico ou de combustão interna, cuja potência ou cilindrada e velocidade máxima de fabricação não exceda a determinada em regulamento.

PASSEIO - .....

PATINETE – veículo constituído por um apoio sobre duas rodas no sentido longitudinal, movido a propulsão humana.

PATRULHAMENTO - .....

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - .....

VEÍCULO DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDO – veículo elétrico destinado ao transporte de uma pessoa, cujas dimensões, potência e velocidade máxima de fabricação não excedam as determinadas em regulamento do CONTRAN.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - .....”

**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**

Recentemente, a população de mais de uma dezena de cidades brasileiras passou a dispor de mais uma forma de se deslocar: os patinetes elétricos.

A despeito da sua importância para proporcionar maior rapidez aos pequenos trajetos, bem como complementar outros meios de transporte nos inícios dos deslocamentos ou na sua finalização, observa-se um crescente número de acidentes com seus usuários, parte deles graves, bem como conflitos no compartilhamento das calçadas com os pedestres. Mais grave ainda, já há registros de atropelamento de usuários que trafegavam nas faixas de rolamento das vias.

O Código de Trânsito Brasileiro tem como base a garantia do trânsito em condições seguras para todos. E com base nessa premissa deve ocorrer a atuação estatal nesse campo.

Na busca da promoção de um trânsito seguro, consideramos que a circulação dos patinetes deve obedecer a um conjunto mínimo de regras para garantir uma coexistência harmoniosa com os demais veículos e, sobretudo, com os pedestres.

Na mesma linha, dada a expansão recentes dos serviços de compartilhamentos de bicicletas e bicicletas elétricas, as lacunas existentes na legislação para esses veículos devem ser preenchidas.

As bicicletas elétricas, obedecidas certas restrições, devem ser equiparadas às bicicletas comuns tanto em direitos quanto em obrigações. Da mesma maneira que as bicicletas comuns, as elétricas deverão transitar nas ciclovias, ciclofaixas, ou acostamentos, ou, quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via. A circulação nos passeios somente ocorrerá quando autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos deverão ter sua circulação proibida nas faixas de rolamento de vias cuja velocidade máxima regulamentada seja superior a 40 km/h. A sua circulação ocorrerá preferencialmente nas ciclovias e ciclofaixas em velocidades não superiores a 20 km/h. Será facultada a circulação nos passeios

desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e que sua velocidade não exceda 6 km/h.

A fim de minorar os efeitos de um acidente, é exigido o uso capacete de ciclista para os condutores de bicicletas elétricas e de veículos de mobilidade individual autopropelidos.

Com as regras de circulação estabelecidas no CTB, caberá aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação a serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos, de modo a atender as necessidades e condicionantes locais. A regulamentação deverá ter como premissas a priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres, a garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços, a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil e a efetiva cobrança de tributos.

Certo da importância do tema, conto com o vosso apoio para a aprovação da proposição que ora apresento.

Sala das Sessões, 16 de julho de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

Presidente Subcomissão Temporária de Mobilidade Urbana

**PDT/RO**

# **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>