

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2012**  
**(Do Sr. Leonardo Picciani)**

*Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre bicicletas elétricas.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 58, 129 e 141 da Lei nº 9.503/1997 passam a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de § 2º ao art. 58, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

Art. 58. ....

§ 2º Para os efeitos do *caput*, equiparam-se as bicicletas elétricas com potência máxima de 350 (trezentos e cinquenta) Watts às bicicletas movidas à propulsão humana. (NR)

II – acréscimo de parágrafo único ao art. 129:

Art. 129. ....

Parágrafo único. Não estão sujeitas a registro e licenciamento as bicicletas movidas a propulsão humana e as bicicletas elétricas com potência máxima de 350 (trezentos e cinquenta) Watts. (NR)

III – acréscimo de § 3º ao art. 141:

Art. 141. ....

§ 3º A condução de bicicletas elétricas com potência máxima de 350 (trezentos e cinquenta) Watts independe de habilitação e fica condicionada aos seguintes requisitos:

I – condutor com idade mínima de 16 (dezesesseis) anos;

II – porte de autorização expedida pelo Município.

Art. 2º As definições referentes aos itens “bicicleta” e “ciclo”, constantes do Anexo I da Lei nº 9.503/1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

Anexo I – Dos Conceitos e Definições

Para efeito desse Código adotam-se as seguintes definições:

.....  
BICICLETA – veículo com motor elétrico de, no máximo, 350 (trezentos e cinquenta) Watts ou de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor. (NR)

.....  
CICLO – veículo de pelo menos duas rodas com motor elétrico de, no máximo, 350 (trezentos e cinquenta) Watts ou a propulsão humana, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor. (NR)

.....  
Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A realização da Conferência Rio +20 colocou em evidência questões relacionadas à preservação do planeta, entre as quais desponta a necessidade de se adotar meios mais sustentáveis para os nossos deslocamentos cotidianos. Nesse sentido, grandes cidades do mundo, premidas pelo excesso de veículos nas ruas, que geram imensos congestionamentos, poluição e perda na qualidade de vida das pessoas, têm procurado incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte.

De olho nessas questões, os fabricantes estão oferecendo novos modelos de bicicletas, como as bicicletas motorizadas (com motor a combustão) e as bicicletas elétricas. Elas trazem como diferencial o fato de exigirem menor esforço do ciclista, podendo ser utilizadas por pessoas idosas ou por aqueles que desejam usar a bicicleta no dia-a-dia sem receio de chegar ao trabalho cansado ou muito suado.

Além disso, as bicicletas elétricas apresentam um apelo ecológico significativo, visto que não emitem ruídos ou poluentes e não utilizam combustível fóssil. Na Europa, os governos têm incentivado o uso das bicicletas elétricas como solução para os problemas de mobilidade, o que se comprova pelo fato de muitas marcas de veículos, como Audi, Maserati, McLaren e mais recentemente a Smart, marca do Grupo Daimler, estarem investindo nesse segmento, com o lançamento de bicicletas elétricas.

No Brasil, entretanto, a legislação vigente não favorece os usuários da bicicleta elétrica. O art. 129 do CTB remete as regras para registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários, o que possibilita a existência de situações díspares no território nacional. O art. 141, por sua vez, remete ao CONTRAN a edição de regras para o processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores, enquanto a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal fica a cargo dos Municípios.

No âmbito da regulamentação, a Resolução CONTRAN nº 315/2009 equipara aos ciclomotores os cicloelétricos de duas ou três rodas, providos de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 quilowatts, dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 quilogramas e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 quilômetros por hora. Entende-se que, por essa regra, os condutores de bicicletas elétricas deverão estar habilitados na categoria “A” e usar capacetes, como os motociclistas.

Essa situação tem gerado muitos problemas para aqueles que optaram pela aquisição e utilização de bicicletas elétricas, incluindo a aplicação de multas e a apreensão dos veículos. Para tentar uniformizar o entendimento e incentivar o uso das bicicletas elétricas em percursos urbanos, estamos oferecendo à apreciação da Casa este projeto de lei, onde deixamos explícito que as bicicletas elétricas com potência máxima de 350 (trezentos e cinquenta) Watts são equiparadas às bicicletas movidas à propulsão humana. Elas não necessitam de registro ou licenciamento e podem ser conduzidas por qualquer pessoa com idade mínima de 16 anos que possua autorização expedida pelo Município. Registre-se que o limite de potência adotado produz,

segundo informações dos fabricantes, uma velocidade máxima da ordem de 30 quilômetros por hora.

Com isso, ficamos próximos de regras geralmente adotadas internacionalmente e estaremos facilitando a utilização desses veículos, tão adequados aos tempos atuais, como meio de transporte em áreas urbanas. Esperamos, pois, contar com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2012.

Deputado LEONARDO PICCIANI