

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.129, DE 2010

(Apensados os PLs nºs 4.244/12, 4.296/12, 4.317/12 e 6.457/13)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para desobrigar as bicicletas do registro e do licenciamento.

Autor: Deputado AROLDE DE OLIVEIRA

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Arolde de Oliveira, pretende alterar a redação do art. 129 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para desobrigar as bicicletas do registro e do licenciamento, tanto aquelas movidas à propulsão humana quanto a motor elétrico.

Na justificação, o Autor argumenta que o Código de Trânsito remete aos Municípios a decisão sobre a necessidade de registro e licenciamento de veículos de propulsão humana, como as bicicletas, o que causa disparidades, já que algumas cidades acabariam exigindo e outras não. Além disso, o autor justifica que o CONTRAN equiparou, equivocadamente, as bicicletas elétricas aos ciclomotores, que desenvolvem velocidade muito superior. Em seu entender, é preciso corrigir esses equívocos no texto do CTB, para que o Brasil, a exemplo de outras nações, estimule o uso das bicicletas convencionais e elétricas.

Quatro projetos foram apensados à proposição principal:

O primeiro, PL nº 4.244, de 2012, do Deputado Felipe Bornier, altera dispositivos do Código de Trânsito para equiparar as bicicletas elétricas com potência máxima de 250 watts às bicicletas movidas à propulsão humana e isentá-las de registro e licenciamento e do porte de Carteira Nacional de Habilitação para o condutor.

O segundo, PL nº 4.296, de 2012, do Deputado Eliene Lima, equipara as bicicletas elétricas com potência máxima de 400 watts às bicicletas convencionais e também as deixa livre da exigência de registro e licenciamento, bem como da necessidade de carteira de habilitação para sua condução.

O terceiro, PL nº 4.317, de 2012, do Deputado Otávio Leite, também iguala a bicicleta elétrica à convencional nos casos em que o seu motor potência máxima de 250 watts, velocidade máxima limitada a 25 km/h e dispositivo capaz de interromper a alimentação quando o ciclista deixar de pedalar ou quando o veículo atingir a velocidade máxima prevista. Também isenta esses veículos do registro e licenciamento, bem como do seguro obrigatório. Estabelece, ainda, que ficará a cargo dos Municípios a autorização para condução desse tipo de bicicletas elétricas e convencionais.

O quarto, PL nº 6.457, de 2013, do Deputado Henrique Oliveira, que acrescenta § 7º ao art. 105 do CTB, incluindo entre os equipamentos obrigatórios das bicicletas elétricas, um dispositivo sonORIZADOR.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A saturação do trânsito urbano é um dos principais problemas a ser enfrentado pelos países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Durante muitas décadas os governos em todo do mundo, com raras exceções, apontaram a construção de vias para o tráfego de automóveis como solução para o transporte urbano. O reflexo disso sente-se agora nas médias e grandes cidades, com congestionamentos cada vez maiores.

De alguns anos para cá, entretanto, em muitas cidades europeias e americanas o planejamento do sistema de transportes tem previsto, com sucesso, programas de incentivo ao uso de bicicletas. Nessas cidades, além da construção de centenas de quilômetros de ciclovias, milhares de bicicletas foram colocadas à disposição dos cidadãos em pontos estratégicos das cidades, principalmente perto das estações de metrô ou terminais de ônibus, para que os usuários tenham mais uma opção de transporte, desafogando o trânsito urbano.

Outra ação nesse mesmo sentido é o estímulo ao uso das bicicletas dotadas de motores. Em alguns desses países, como a Inglaterra, as bicicletas dotadas de motor elétrico, conhecidas como “e-bikes”, foram desobrigadas do registro e isentas do pagamento dos tributos próprios dos automóveis.

No Brasil, atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro remete aos municípios a decisão sobre a necessidade de registro dos veículos de propulsão humana, como as bicicletas. A Resolução do CONTRAN nº 315/2009, por sua vez, define a bicicleta elétrica como veículo ciclo elétrico e a equipara aos ciclomotores, sujeitos a registro e licenciamento.

O projeto de lei em análise, unindo-se à tendência mundial, pretende desobrigar as bicicletas convencionais e dotadas de motor elétrico do registro nos órgãos de trânsito, estimulando assim o seu uso em território brasileiro.

Entendemos, assim, que o projeto principal é pertinente. Primeiro, porque deixa claro que as bicicletas de propulsão humana não precisam ser registradas, equalizando o tratamento a ser dado a elas em todo o território nacional. Segundo, porque equipara as bicicletas dotadas de motor elétrico às bicicletas convencionais – e não aos ciclomotores – aliando-se às melhores práticas internacionais, no sentido de promover o uso de veículos de tecnologia limpa no trânsito urbano.

Os projetos de lei apensados vão no mesmo sentido do principal, mas apresentam detalhamentos técnicos diferenciados, que carecem de aprimoramentos:

O PL nº 4.244/2012, contém um vício, pois define o que é bicicleta elétrica, e, assim, invade a condição do que é ciclomotor, para estabelecer a isenção de registro, licenciamento e habilitação do condutor.

O PL nº 4.296/2012, converge para o projeto de lei principal, com o diferencial no estabelecimento do limite de potência do motor em 400 Watts.

O PL nº 4.317/2012, equivale ao principal, inclusive no que tange ao tratamento do registro, licenciamento e habilitação do condutor.

E o PL nº 6.457/2013, que determina a inclusão de dispositivo sonORIZADOR entre os equipamentos obrigatórios das bicicletas elétricas. Acontece que o inciso VI do art. 105 do CTB já contempla, para as bicicletas, a campainha. Ademais, ao equiparar a bicicleta elétrica à bicicleta convencional, a proposição de um dispositivo sonORIZADOR seria conflitante e destoante, sobretudo porque o ruído pretendido pelo autor não encontra guarida em nenhuma parte do mundo.

O PL principal, por sua vez, não estabelece a potência máxima do motor, nem o limite máximo de velocidade que o veículo pode atingir para que seja enquadrado como bicicleta elétrica e não como ciclomotor. Ademais, observa-se que a inclusão da expressão “elétrico”, na redação dada ao parágrafo único ao art. 96 do CTB, reduz o alcance da proposição. Atualmente o mais comum são, de fato, os motores elétricos, mas não se limitam a esses, sendo possível a absorção de novas tecnologias.

Na verdade, a instalação do motor nas bicicletas tem o objetivo de torná-las mais funcionais, auxiliando os ciclistas em trechos íngremes, difíceis de serem vencidos apenas com o uso dos pedais.

Nesse sentido, estamos apresentando um substitutivo, determinando: a supressão da expressão “elétrico” do parágrafo único do art. 96 e, também, do § 1º do art. 141, ambos do CTB, para ampliar o alcance da proposição; a exemplo de norma configurada na Comunidade Europeia, adotamos a potência do motor da bicicleta seja inferior a 250 watts e não seja capaz de levá-la a velocidade superior a 25 km/h; e, finalmente, considerando que a propulsão humana é a essência da definição da bicicleta, e sua equiparação a ciclo provido

de motor deve preservar esse conceito, estamos incluindo a expressão “desprovido de acelerador”, para deixar claro que não deve conter dispositivo acelerador que permita impulsionar o veículo sem a necessidade de atuação no pedal.

Outra questão, sanada pelos apensos em razão de sua previsão, é que o projeto principal não deixa claro se os condutores das bicicletas providas de motor elétrico estão dispensados de autorização.

Por essa razão, estamos emendando o seu texto para uniformizar essa redação, salvaguardando aos municípios a competência para autorizar a condução de, também, das bicicletas dotadas de motor elétrico.

Diante de todo o exposto, votamos pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 7.129, de 2010, 4.244, de 2012, 4.296, de 2012, e 4.317, de 2012, na forma do Substitutivo que apresentamos em anexo, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.457, de 2013.

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado HUGO LEAL
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.129, DE 2010

(Apensados os PLs nºs 4.244/12, 4.296/12, 4.317/12 e 6.457/13)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para desobrigar as bicicletas elétricas do registro e do licenciamento, bem como da habilitação ou autorização para sua condução.

Art. 2º O art. 96 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo único:

“Art. 96.....”

Parágrafo único. Equipara-se às bicicletas movidas à propulsão humana às bicicletas dotadas de motor com potência máxima de 250 watts, desprovido de acelerador e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora.” (NR)

Art. 3º O art. 129 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo único:

“Art. 129.

Parágrafo único. Não estão sujeitas a registro e licenciamento as bicicletas movidas à propulsão humana, bem como as bicicletas elétricas previstas no Parágrafo único do art. 96.” (NR)

Art. 4º O § 1º do art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 141.

§ 1º Ficará a cargo dos Municípios a autorização para conduzir veículos de propulsão, de tração animal ou aqueles dotados de motor com potência máxima de 250 watts, desprovido de acelerador e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora.”

..... (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado HUGO LEAL

Relator