



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.244, DE 2012

(Do Sr. Felipe Bornier)

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

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL 7129/10

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para equiparar as bicicletas elétricas, conforme especificado, às bicicletas movidas a propulsão humana.

Art. 2º A Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

I – no art. 58, acréscimo de § 2º, 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 250 (duzentos e cinquenta) Watts às bicicletas movidas à propulsão humana. (NR)

II – no art. 130, acréscimo de § 3º:

Art. 130.

§ 3º Não estão sujeitas a registro e licenciamento as bicicletas movidas a propulsão humana e as bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts. (NR)

III – no art. 141, acréscimo de § 3º:

Art. 141.

§ 3º A condução de bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts depende de autorização expedida pelo Município, não se exigindo processo de habilitação.

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

JUSTIFICAÇÃO

O art. 129 do CTB preconiza que o registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal devem obedecer à legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. No que concerne às regras de habilitação, o art. 141 prevê a edição de regras, pelo CONTRAN, para o processo de habilitação em si, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para

conduzir ciclomotores. Por outro lado, a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal fica a cargo dos Municípios (art. 141, § 1º).

Por sua vez, a Resolução CONTRAN nº 315/2009 equipara 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, aos ciclomotores. Além do limite de potência, essa equiparação é condicionada a um limite de peso máximo de 140 quilogramas, incluindo o condutor, passageiro e carga, e à velocidade máxima, declarada pelo fabricante, de 50 quilômetros por hora. A equiparação com os ciclomotores permite concluir que os condutores de bicicletas elétricas deverão estar habilitados na categoria “A” e usar capacetes, como os motociclistas.

Tal resumo nos mostra, de um lado, que a nossa legislação de trânsito não dedica atenção às bicicletas elétricas e, de outro, que essa lacuna, somada ao fato de algumas normas dependerem de legislação municipal, possibilita a existência de situações díspares no território nacional. No município do Rio de Janeiro, a prefeitura emitiu decreto enquadrando as bicicletas elétricas na mesma categoria das bicicletas comuns, o que dispensa o emplacamento e a habilitação. Em São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) informou que desenvolve estudo detalhado para regulamentar o uso de bicicletas elétricas na cidade. Não está definido, ainda, se esse veículo será equiparado às bicicletas ou às motocicletas, opção que exigiria carteira de habilitação na categoria “A” e emplacamento.

Enquanto isso, o uso de bicicletas elétricas vem crescendo, não só no Brasil, mas em todo o mundo. Esse crescimento vem sendo fortemente impulsionado em função dos problemas de mobilidade urbana, comuns nos grandes centros urbanos, bem como do apelo ecológico desses veículos, que não emitem ruídos ou poluentes e não utilizam combustível fóssil. Além disso, as bicicletas elétricas exigem menor esforço do ciclista, o que facilita sua adoção como meio de transporte para os deslocamentos cotidianos, visto que a pessoa pode ir de casa ao trabalho sem chegar lá extenuado.

Na tentativa de fazer com que a nossa legislação de trânsito acompanhe esse movimento, estamos propondo este projeto de lei que busca explicitar a equiparação das bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts às bicicletas movidas a propulsão humana. Com isso, esses veículos não ficam sujeitos a registro e licenciamento e não exigem a habilitação do condutor. Registre-se que o limite de potência estabelecido é o mesmo adotado por países da União Europeia.

Na certeza de que a medida vai proporcionar mais segurança para aqueles que desejarem adotar a bicicleta elétrica como meio de transporte, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 01 de agosto de 2012.

Deputado **Felipe Bornier**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

.....

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

.....

**CAPÍTULO XII
DO LICENCIAMENTO**

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

Art. 141. processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

RESOLUÇÃO N° 315 DE 8 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)

Parágrafo único. Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.

Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:

- 1- Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2- Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3- Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4- Velocímetro;
- 5- Buzina;
- 6- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
 Presidente
 Marcelo Paiva dos Santos
 Ministério da Justiça
 Salomão José de Santana Rui
 Ministério da Defesa
 Edson Dias Gonçalves
 Ministério dos Transportes
 Valter Chaves Costa
 Ministério da Saúde
 Carlos Alberto Ferreira dos Santos
 Ministério do Meio Ambiente
 Elcione Diniz Macedo
 Ministério das Cidades

FIM DO DOCUMENTO