

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 4.149, DE 2012**

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

**Autor:** Deputado LEONARDO PICCIANI

**Relator:** Deputado JAIME MARTINS

## **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Leonardo Picciani, pretende alterar a redação dos artigos 58, 129 e 141 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, bem como seu Anexo I, para equiparar as bicicletas elétricas com potência máxima de 350 watts às bicicletas movidas à propulsão humana e isentá-las de registro e licenciamento. Também isenta o condutor desses veículos do porte de Carteira Nacional de Habilitação, exigindo apenas que tenha idade superior a 16 anos e autorização expedida pelo Município.

Na justificação, o autor argumenta que a preservação do meio ambiente exige a adoção de alternativas sustentáveis para os deslocamentos diários. Nesse sentido, as grandes cidades do mundo têm procurado incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. No Brasil, 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 situações díspares no território nacional. Além disso, o autor justifica que o CONTRAN equiparou, equivocadamente, as bicicletas elétricas aos ciclomotores, cuja condução exige habilitação na categoria “A” e o uso de capacetes. Em seu entender, é preciso alterar o texto do CTB, para estimular o uso das bicicletas elétricas no Brasil.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Os congestionamentos de trânsito apresentam-se, hoje, entre os principais problemas a desafiar o poder público em todo o mundo, como reflexo do crescimento quase sempre desordenado dos centros urbanos.

Por isso, entendemos que a inserção da bicicleta como meio de transporte é de grande importância para a dinâmica urbana, porque tem duplo impacto nas condições ambientais das cidades. Tem impacto direto, pela diminuição da poluição atmosférica e sonora e pela utilização de fontes de energia renováveis, e impacto indireto, pela redução da incidência de acidentes de trânsito e congestionamentos. Além disso, é preciso considerar que o uso rotineiro da bicicleta contribui para a manutenção de uma vida saudável, em contraponto ao sedentarismo induzido pelo uso do automóvel.

Diante dessa situação, muitas localidades em todo o mundo têm implantado sistemas alternativos de transporte baseados no uso de bicicletas, com a construção de infraestrutura adequada e o desenvolvimento de campanhas de estímulo ao seu uso.

Entre as ações empreendidas, destaca-se a simplificação dos requisitos necessários para condução desses veículos. Em alguns países da Europa, por exemplo, as bicicletas elétricas foram desobrigadas do registro e ficaram isentas do pagamento de alguns tributos.

Em nosso País, o Código de Trânsito prevê que cabe aos Municípios decidir quanto à necessidade de registro das bicicletas convencionais. As bicicletas elétricas, entretanto, têm tratamento diferenciado na legislação, pois a Resolução do CONTRAN nº 315/09 as equipara aos ciclomotores, sujeitos a registro e licenciamento. Dessa forma, as bicicletas elétricas, hoje, devem ser registradas e o seu condutor deve portar Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC –, cujos requisitos são similares aos exigidos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

Nesse contexto, quer nos parecer que o projeto é relevante, uma vez que equipara as bicicletas elétricas às convencionais e padroniza a dispensa de registro desses veículos em todo o território nacional. É preciso esclarecer que, para serem dispensadas do registro, o projeto exige que as bicicletas elétricas tenham potência máxima de 350 watts. Em nosso entender, entretanto, coadunando-se às experiências internacionais, é preciso que esse limite fique reduzido para 250 watts e seja obrigatório dispositivo que corte a alimentação do motor quando for atingida a velocidade de 25 km/h. Dessa forma, limita-se a velocidade que esses veículos podem atingir, nivelando o risco do seu uso ao das bicicletas convencionais.

Também não concordamos com a exigência de idade mínima e de autorização emitida pelo Município para que o condutor esteja apto a conduzir a bicicleta elétrica. Em nosso entender, já que as bicicletas elétricas estão sendo equiparadas às convencionais, não há razão para estabelecer exigências diferentes para a sua condução.

Enfim, entendemos que a proposta tem relevância e mérito, na medida em que oferece estímulo ao uso de bicicletas, com impacto positivo tanto na melhoria do trânsito urbano quanto na mitigação dos problemas ambientais e de saúde.

Dessa forma, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.149, de 2012, na forma do substitutivo que apresentamos em anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado JAIME MARTINS  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.149, DE 2012

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 Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para equiparar as bicicletas elétricas que especifica às bicicletas movidas à propulsão humana.

Art. 2º O art. 58 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 58. ....

§ 2º Para os efeitos do *caput*, equiparam-se às bicicletas movidas à propulsão humana as bicicletas dotadas de motor elétrico com potência máxima de duzentos e cinquenta watts e com dispositivo que corte a alimentação do motor quando a bicicleta atingir velocidade superior a vinte e cinco quilômetros por hora.  
(NR)”

Art. 2º 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 e as bicicletas dotadas de motor elétrico com potência máxima de duzentos e cinquenta watts e com dispositivo que corte a alimentação do motor quando a bicicleta atingir velocidade superior a vinte e cinco quilômetros por hora. (NR)”

Art. 3º A definição referente aos item “bicicleta”, constantes do Anexo I da Lei nº 9.503/1997, passa a vigorar com as seguinte redação:

#### “ANEXO I

#### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito desse Código adotam-se as seguintes definições:

.....

BICICLETA – veículo de duas rodas, de propulsão humana ou dotado de motor elétrico com potência máxima de duzentos e cinquenta Watts e com dispositivo que corte a alimentação do motor quando atingir velocidade superior a vinte e cinco quilômetros por hora, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor. (NR)”

.....

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado JAIME MARTINS