

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 de 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