



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.149-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JAIME MARTINS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

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 (dezesseis) 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 desporta 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 03 de julho de 2012.

Deputado LEONARDO PICCIANI

**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:

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_7696
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-4149-A/2012

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 XI DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

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.

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.

**ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

.....

.....

RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 315, DE 08 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos 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).

§ 1º 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. (Antigo parágrafo único renomeado pela Resolução CONTRAN nº 375, de 18.03.2011, DOU 28.03.2011)

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres; II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004 e suas atualizações. (Parágrafo acrescentado pela Resolução CONTRAN nº 375, de 18.03.2011, DOU 28.03.2011)

§ 3º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação do equipamento de que trata o § 2º. (Parágrafo acrescentado pela Resolução CONTRAN nº 375, de 18.03.2011, DOU 28.03.2011)

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:

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 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 03 de outubro de 2013.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

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 03 de outubro de 2013.

Deputado JAIME MARTINS
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.149/2012, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Davi Alcolumbre, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zezé Ribeiro, Zoinho, Gonzaga Patriota, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2013.

Deputado MILTON MONTI
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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. 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 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. 4º 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. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2013.

**Deputado MILTON MONTI
Presidente em exercício**

FIM DO DOCUMENTO