



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 8.085, DE 2014 (Da Senadora Ana Amélia - PP/RS)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores.

#### EMENDA ADITIVA (Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se, onde couber, no Projeto de Lei nº 8.085, de 2014, as seguintes alterações à Lei nº 9.503, de 1997:

“**Art. XXº** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 129**.....

Parágrafo único. As bicicletas de propulsão humana e elétricas não estão sujeitas ao registro e ao licenciamento anual.” (NR)

“**Art. 141**.....

§ 1º Ficará a cargo dos Municípios a autorização para conduzir veículos de propulsão humana, de tração animal e bicicletas elétricas.

..... (NR)

**Art. XXº** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ANEXO I  
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....  
BICICLETA - .....

BICICLETA ELÉTRICA – veículo de duas rodas dotado de motor com potência máxima de 250 W (watts), desprovido de acelerador e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

quilômetros por hora, equiparado à bicicleta para efeitos deste Código.”

.....  
CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor elétrico cuja potência não exceda 4.000 W (watt), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A proposta de regular a situação das bicicletas elétricas é muito positiva por valorizar um veículo que respeita o meio ambiente e que está sendo amplamente utilizado no nosso país e em todo o mundo. Nesse sentido já se manifestou a Comissão de Viação e Transporte aprovando o substitutivo de minha autoria, referente ao Projeto de Lei nº 7129/2010 (apensados os PLs nºs 4.244/12, 4.296/12, 4.317/12 e 6.457/13), o qual, assim como o Projeto de Lei nº 7342/2014, apenso ao presente, buscava equiparar as bicicletas elétricas às bicicletas comuns.

É importante destacar que o CONTRAN, por meio da Resolução 475, de 27 de novembro de 2013, já equipara as bicicletas elétricas às bicicletas comuns, desde que aquelas tenham potência nominal até 350 Watts e velocidade máxima até 25 km/h.

Tal equiparação certamente leva em conta a realidade nacional e internacional. Verificamos que nenhum dos grandes países do mundo, incluindo os Estados Unidos e países da Comunidade Europeia, exige licenciamento ou habilitação para a condução de bicicletas elétricas (cicloelétricos), desde que cumpram algumas restrições, como a potência do motor e a velocidade máxima. Na realidade, a velocidade desenvolvida, considerando essas limitações, é muito parecida com a bicicleta comum.

Na União Europeia, a Directiva 2002/24 relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas excluiu "*ciclos com pedalagem assistida equipados de motor eléctrico auxiliar com uma potência nominal máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação seja reduzida progressivamente e finalmente interrompida quando a velocidade do veículo atinja 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar*". Tais bicicletas elétricas não estão sujeitas a registro, tributação, carta de condução e seguro obrigatório e são tratadas como bicicletas comuns<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta\\_el%C3%A9trica](https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta_el%C3%A9trica) – acesso em 23/11/2015



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

O já mencionado Substitutivo ao PL 7129/2010 aproveitou esse conceito da União Europeia, fazendo constar no art. 96 do CTB:

“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)*

Na definição acima não consta a chamada **pedalagem assistida**, uma das características previstas na regulamentação do CONTRAN, na norma da Comunidade Europeia e também no Projeto de Lei nº 7342/2014. No entanto, esse requisito não é exigido por todos os países pesquisados. Estados Unidos, China e Israel, por exemplo, exigem apenas limitação de potência e velocidade. Assim, a pedalagem assistida, não nos parece um elemento essencial a essa equiparação. Por isso, não inseri tal exigência em no substitutivo ao PL 7129/2010.

Por essas razões somos contrários à possibilidade de exigir que bicicletas elétricas, de qualquer potência e limite de velocidade, sejam registradas, emplacadas, licenciadas, que o condutor passe pelo penoso processo de habilitação, e tantas outras exigências. Se tal fosse exigido das bicicletas elétricas, seria torná-las inviáveis na sua essência, uma vez que a bicicleta elétrica nasceu como proposta de ser um meio de transporte, barato e ecologicamente correto, normalmente dirigido a pessoas de baixa renda, muitas das quais sem nenhuma instrução educacional formal e que em razão disso, dificilmente seriam aprovadas em qualquer exame escrito.

Segundo o Deputado Arolde de Oliveira, na sua Justificação ao PL 7129/2010, referindo-se às bicicletas elétricas, em 2010, na Holanda, a frota chegava a 200 mil e na França, em torno de 25 mil, com previsão de aumento em torno de 70% com a chegada de novas marcas. Certamente hoje esses números devem ser bem maiores”

Nesse sentido também segue a Deputada Eliene Lima, na justificação do PL 4296/2012 destacava que o crescimento das bicicletas elétricas se deve, “*em parte devido aos problemas de mobilidade [...], em parte devido ao apelo ecológico desses veículos, que não emitem ruídos ou poluentes e não utilizam combustível fóssil. Além disso, as bicicletas elétricas também possuem preço acessível, apresentando-se como veículos ideais para os deslocamentos de média distância em áreas urbanas.*”

Complementa o deputado Otávio Leite, na justificação do PL 4317/2012, que na Europa, os governos têm incentivado fortemente o uso das bicicletas elétricas. E isto é fato, de alguns anos para cá, muitas cidades europeias e americanas, em seu planejamento do sistema de transportes, têm 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, fato este que está se expandido também aqui no Brasil. Outra ação nesse mesmo sentido é o estímulo ao uso das bicicletas dotadas de motores.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Conforme já mencionamos, em alguns desses países, as bicicletas dotadas de motor elétrico, conhecidas como “**e-bikes**”, foram desobrigadas do registro e isentas do pagamento dos tributos próprios dos automóveis.

Assim, no sentido de resolver essa questão, que merece atenção do Legislativo, apresentamos a presente emenda, seguindo a linha já apresentado no relatório ao PL nº 7129/2010, apenas com alguns ajustes técnicos, de forma a harmonizar a legislação, para dispor sobre a equiparação das bicicletas elétricas às bicicletas comuns, exigindo-se o cumprimento de determinados requisitos relativos à potência e velocidade, isentando da obrigação do registro e licenciamento, e incluir os motores elétricos na definição de ciclomotor, haja visto que com a inclusão da definição de bicicleta elétrica é fundamental mencionar na definição de ciclomotor a potência elétrica.

Pela relevância e alcance social da medida, esperamos contar com o apoio dos/as nobres colegas para a aprovação da matéria, pois tal alteração contribuirá para a redução da poluição e maior mobilidade urbana, tendo em vista ser essencial tratar-se da presente matéria nessa revisão do Código de Trânsito Brasileiro.

Sala da Comissão, 21 de março de 2016.

Deputado **Hugo Leal**  
**PSB/RJ**