

PROJETO DE LEI Nº , DE 2016
(Do Sr. GUILHERME MUSSI)

Equipara às bicicletas comuns os veículos ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência, nos termos que especifica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo equiparar às bicicletas comuns os veículos *ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência*, nos termos que especifica, para fins de fiscalização de seu uso pelas autoridades de trânsito.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, passa a Lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas ou equiparados 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.

§1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas ou de a elas equiparados no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§2º Equipara-se à bicicleta para os efeitos desta Lei, a bicicleta motorizada dotada originalmente de motor auxiliar elétrico ou à combustão ou com dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, desde que atendidas as seguintes condições:

I – potência nominal máxima de até 350 Watts, no caso de motor elétrico, ou de até 36 cilindradas, no caso de motor à combustão;

II – velocidade máxima de 25 km/h;

III – funcionamento do motor dependente da ação de pedalar do condutor;

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; e

IV – presença de:

a) dispositivo de variação manual de potência limitada às especificações do inciso I;

b) indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

c) espelhos retrovisores em ambos os lados; e

d) pneus em condições mínimas de segurança.

§3º Fica o condutor de bicicletas e de equiparados obrigado ao uso de capacete de ciclista.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas e de equiparados nos passeios, ciclovias e ou ciclofaixas.” (NR)

Art. 3º Cabe aos órgãos e entidades executivos municipais e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos de que trata o art. 2º, ficando-lhes vedadas exigências de habilitação, licenciamento e emplacamento dos ciclo-motores equiparados às bicicletas.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Após três adiamentos, no dia 01 de novembro de 2016 último, passou a vigorar o aumento dos valores de multas de trânsito, quando começou a valer também a exigência de habilitação para guiar motos "cinquentinhas", como são conhecidos os ciclomotores. É que, segundo o Denatran, a Lei nº 13.281, que determina o aumento das multas, também inclui a ACC – Autorização para Conduzir Ciclomotores. Como referida lei só entrou em vigor no dia 1º de novembro de 2016, as multas foram adiadas até esta data.

Com isso, quem for pego hoje conduzindo "cinquentinha" sem habilitação cometerá infração com multa agravada, que é multiplicada por 3. Como a penalidade para infração gravíssima subiu para R\$ 293,47, a cobrança por rodar sem habilitação chega a R\$ 880,41, sendo possível também a apreensão do veículo. Ou seja, quem quiser guiar "cinquentinha" precisará ter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria A, para motos, ou a ACC, um documento pouco conhecido do público, mas que se trata de um documento emitido pelo Detran que permite rodar com motos com motor de até 50 cc.

O processo para a aquisição deste documento é semelhante ao da obtenção da CNH, com curso e provas teórica e prática. São 20 horas/aula no curso teórico e 10 horas/aula para a parte prática, com taxas, na maioria dos Estados, em valor correspondente ao cobrado para emissão da CNH do tipo A, o que leva o consumidor deste produto a refletir mais sobre sua aquisição. Sem entrar no mérito do acerto de tais exigências para as "cinquentinhas", o presente projeto se volta, não propriamente para elas, mas para um outro nicho de mercado atingido pela nova regra: o das bicicletas motorizadas de baixa potência, aparentemente abarcada pelo conceito de ciclomotor.

Trata-se de ressaltar expressamente – é o que se pretende com o projeto ora apresentado – a distinção que claramente existe entre as motos com motor de até 50 cc e as bicicletas motorizadas, porque sem esta diferenciação, aqueles que se locomovem com elas estarão submetidos, inadequadamente, às mesmas regras que se submetem os condutores das "cinquentinhas", provocando grande prejuízo para este setor econômico e para seus usuários.

A permanecer como está, os consumidores de bicicletas motorizadas – abarcados pela norma porque veículos com motor até 50cc –, além de se submeterem à exigência da habilitação, também terão que licenciar e emplacar suas bicicletas.

A questão não é nova e já foi inclusive objeto de regulamentação do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, que regulamentou o uso de bicicletas elétricas no Brasil, por meio da Resolução nº 465, de 27 de novembro de 2013. Até a edição desta norma, todas as bicicletas elétricas eram consideradas ciclomotores, conforme Resolução nº 315, de 08 de maio

de 2009. Com a mencionada Resolução, as bicicletas elétricas foram equiparadas às bicicletas comuns e não aos ciclomotores.

Para o CONTRAN, são bicicletas, e não ciclomotores, aqueles veículos: I- com potência nominal máxima de até 350 Watts; II - com velocidade máxima de 25 km/h; III - dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar (pedal assistido ou pedelec); IV – sem acelerador ou qualquer outro dispositivo de variação manual de potência; V – e que possuam indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira e lateral, espelhos retrovisores em ambos os lados, pneus em condições mínimas de segurança.

Esta Resolução, vale dizer, foi comemorada, à época de sua edição, pela indústria de bicicletas elétricas como um marco para o Brasil, na medida em que contribuiu sobremaneira para o aumento da venda de bicicletas deste gênero, ao mesmo tempo em que orientou investidores interessados nesse segmento industrial. Daí querermos novamente asseverar, por lei, a ressalva outrora já feita por ato infralegal pelo CONTRAN.

Sem a clareza que a Lei deve ter para salvaguardar esse nicho de mercado, com a interpretação que os órgãos de fiscalização de trânsito vêm dando às novas regras, este setor econômico – de bicicletas motorizadas – corre sérios riscos de sobrevivência. Pelos custos que impõe a seus usuários; pelas dificuldades que promove ao uso regular desse produto meio à crise em que vivemos. Desnecessariamente, como visto.

Por esta razão acredito seja necessário o aperfeiçoamento da legislação brasileira de trânsito a fim de garantir as condições mínimas para que este setor prospere no Brasil; com o objetivo de renovar e ampliar sua capacidade de gerar tributos e empregos, abarcando inclusive o setor de bicicletas com motores auxiliares à combustão, com o propósito de incentivar o uso deste tipo de veículo como meio de transporte alternativo, reconstituindo a aptidão natural da bicicleta motorizada para ser um veículo socialmente inclusivo.

É dizer, sem perder a essência da bicicleta, que é o pedalar, com a aprovação do projeto, estaremos atentando para a vitalidade e para a necessidade de idosos, de pessoas com deficiência ou problemas de saúde

que podem utilizar seu sistema de apoio assistido, adequando-a à sua capacidade física. Também para o homem do campo de renda limitada em face de suas necessidades de deslocamento.

Prestigiar-se-á, de mesmo modo, também a segurança, na medida em que se vislumbra, com a medida proposta, o uso desses equipamentos com potência limitada a 350 watts, no caso de motores elétricos, ou de 36 cc, no caso de motores à combustão.

Considerando a comodidade que essas bicicletas com apoio assistido criam, o consumidor certamente se sentirá mais atraído por elas, mormente se este produto não exigir nenhum tipo de procedimento mais complicado para a sua aquisição, como habilitação, licenciamento e emplacamento.

Em suma, com a proposta ora apresentada, pretende-se anular os efeitos negativos colaterais da regulamentação do uso dos ciclomotores conhecidos como “cinquentinhas” que estão a incidir inadvertidamente sobre o setor de ciclo-motores elétricos e à combustão de baixa potência.

Desta forma, acreditando estar contribuindo para o desenvolvimento de uma política de mobilidade sustentável nos grandes centros e de transporte alternativo na zona rural, bem como de uma política de saúde pública pelas razões já expostas, apresento o projeto em comento esperando apoio dos nobres Pares em sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 29 de novembro de 2016.

Deputado GUILHERME MUSSI

PP/SP

