



PROJETO DE LEI Nº 7342, DE 2014

Dispõe sobre a regulamentação das bicicletas elétricas, em todo território Nacional.

Autores: Deputados RICARDO IZAR e DANRLEI DE DEUS

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

VOTO EM SEPARADO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 7.342, de 2014, propõe que as bicicletas elétricas sejam equiparadas a bicicletas mecânicas comuns, podendo ser utilizadas em ciclovias e ciclo-faixas, e dispensadas de registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório. Para essa equiparação, essas bicicletas devem ter motor com potência nominal máxima de 0,25 Kw e velocidade máxima de 25 km/h.

Propõem ainda os autores que as bicicletas elétricas com características superiores sejam equiparadas às motocicletas.

Fundamentam-se os autores no fato de que a Comunidade Europeia tem regramento nesse sentido, além dos Estados Unidos, Israel, Japão, Nova Zelândia, entre outros. Destacam ainda a importância da “conscientização ecológica” e o incentivo ao uso desse “veículo não poluente, econômico, e saudável”.

Já o nobre relator apresenta substitutivo com proposta totalmente oposta aos autores, equiparando as bicicletas elétricas, de qualquer potência, às motocicletas, exigindo inclusive registro e licenciamento anual.



I - VOTO

A proposta tal como apresentada pelos autores 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 esta Comissão 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 presente Projeto de Lei, 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 Européia, 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 comuns¹.

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

¹ Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta_el%C3%A9trica – acesso em 23/11/2015



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 ao substitutivo apresentado pelo nobre relator, deputado Diego Andrade, ao Projeto de Lei 7342/2014. 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, é torná-la inviável na sua essência, uma vez que 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 deve-se, “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. 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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Assim, no sentido de resolver essa questão, que merece atenção do Legislativo, apresentamos o presente Voto em Separado, com Substitutivo, 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. Caso o presente Projeto de Lei seja aprovado na forma do substitutivo do nobre Deputado Diego Andrade, não obstante sua preocupação pela segurança viária, essas bicicletas elétricas serão jogadas na ilegalidade, já que não há como registrar nem licenciar esses veículos. Tanto é verdade que o próprio CONTRAN, ouvido o DENATRAN, optou por equipará-los às bicicletas comuns, observando determinados requisitos de potência e velocidade conforme disposto na Resolução CONTRAN Nº 475, de 27 de novembro de 2013.

Pelos motivos acima exarados, proponho a APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 7342/2014, na forma do SUBSTITUTIVO em anexo.

Sala da Comissão, em 23 de Novembro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.342, DE 2015.

(Deputado Hugo Leal)

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a equiparação das bicicletas elétricas às bicicletas de propulsão humana.

Art. 2º O art. 129 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 129.

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

Art. 3º O § 1º do art. 141 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 141.

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

..... (NR)

Art. 4º 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



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco 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)

Art. 4º O CONTRAN disporá de até 180 dias após a publicação desta lei para regulamentar as disposições contidas no art. 4º.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de Novembro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ