



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.342, DE 2014** **(Dos Srs. Ricardo Izar e Danrlei de Deus Hinterholz)**

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

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E

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

**APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Ficam, as bicicletas elétricas, equiparadas a bicicletas mecânicas comuns, podendo ser utilizadas em ciclovias e ciclofaixas, além de dispensadas de registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório.

Art. 2º - As bicicletas elétricas, de pedalagem assistida, são aquelas equipadas com as seguintes características:

- I- Motor elétrico auxiliar, de potência nominal máxima contínua, de 0,25 kW;
- II- Alimentação reduzida progressivamente e, finalmente interrompida, quando a velocidade do veículo atingir 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

Parágrafo Único. As demais bicicletas elétricas, com características diferentes das acima mencionadas, dotadas de acelerador manual ou de motores com maior potência (até 4 kW), continuarão a ser consideradas cicloelétricos e equiparadas a ciclomotores e, se o motor exceder a 4 kW, serão equiparadas a motocicletas.

Art. 3º - Torna-se obrigatório, para essas bicicletas elétricas de potência nominal máxima contínua de 0,25 kW, o porte de manual com suas características técnicas e normas de circulação, fornecido pelo fabricante.

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

### JUSTIFICATIVA

A legislação atualmente disponível (Resoluções 315/09 e 375/11 do CONTRAN) equipara a bicicleta elétrica aos CICLOMOTORES, o que restringe seu uso.

Este projeto de lei utiliza, como base orientativa, a DIRECTIVA 2002/24, da União Europeia, onde BICICLETAS ELÉTRICAS, com as características abaixo descritas, são equiparadas a BICICLETAS COMUNS e, com isso, devem ser dispensadas de “registro, tributação, habilitação e seguro obrigatório”.

A Bicicleta elétrica pode, alternadamente, circular através de tração mecânica humana, ou utilizando-se de energia elétrica, não configurando, desta forma, um veículo automotor.

De acordo com documento da Associação Brasileira do Veículo Elétrico, a potência máxima permitida para as bicicletas elétricas varia conforme o país, conforme tabela abaixo:

País	Pedais	PAS*	Velocidade		Habilitação	Fundamentação Legal	
			Máxima com motor	Potência			
<b>CANADÁ</b>	SIM	SIM	32 km/h	500 W	NÃO	Motor Safety	Vehicles
<b>CHINA</b>	SIM		20 km/h	250 W	NÃO	Road Safety Law (2004)	Transport.
<b>EUA</b>	SIM		20 mph (29 km/h)	750 W	NÃO	Federal Bicycle Law	Electric Law
<b>FINLÂNDIA</b>	SIM	SIM	25 km/h	250 W	NÃO	ND	
<b>ÍNDIA</b>	SIM		25 km/h	250 W	NÃO	ARAI	
<b>ISRAEL</b>	SIM		25 km/h	250 W	NÃO	ND	
<b>JAPÃO</b>	SIM	SIM	24 km/h		NÃO	Road Traffic Law (2001)	
<b>NOVA ZELÂNDIA</b>	SIM			300 W	NÃO	ND	
<b>REINO UNIDO</b>	SIM	SIM	25 km/h	1.000 W	NÃO	Lei 2002/24/CE e Stat. Instr. 1168 e	
<b>EU</b>	SIM	SIM	25 km/h	250 W	NÃO	Lei 2002/24/CE	

**\*PAS: (Pedal Assisted System)** - Constitui sistema de propulsão, pelo qual o motor só atua enquanto o condutor pedala. A potência do motor diminui automaticamente, a partir de certa velocidade do veículo, limitando sua velocidade máxima, não dispondo de acelerador manual.

Uma vez que o mundo passa por uma conscientização ecológica, visando o não aquecimento global, e tendo o Brasil sediado a RIO+20, destina-se, este projeto de lei, se aprovado, a incentivar o uso deste veículo não poluente, econômico, e saudável.

Desta forma, convocamos os nobres pares a engajar conosco em sua aprovação.

Sala das Sessões 02 de abril de 2014

\_\_\_\_\_  
**Deputado RICARDO IZAR**  
**PSD/SP**

\_\_\_\_\_  
**Deputado DANRLEI DE DEUS**  
**PSD/RS**

<p style="text-align: center;"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**RESOLUÇÃO Nº 315, DE 8 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. (Renumerado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

§ 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: (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento; (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

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. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

§ 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. (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD )

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:

- 1-Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2-Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3-Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4-Velocímetro;
- 5-Buzina;
- 6-Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

ALFREDO PERES DA SILVA  
Presidente do Conselho

MARCELO PAIVA DOS SANTOS  
Ministério da Justiça

SALOMÃO JOSÉ DE SANTANA RUI  
Ministério da Defesa

EDSON DIAS GONÇALVES  
Ministério dos Transportes

VALTER CHAVES COSTA  
Ministério da Saúde

CARLOS ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS  
Ministério do Meio Ambiente

ELCIONE DINIZ MACEDO  
Ministério das Cidades

## **RESOLUÇÃO Nº 375, DE 18 DE MARÇO DE 2011**

Acrescenta os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto Nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art.1º Acrescentar os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º, da Resolução Nº 315, de 8 de maio de 2009, com a seguinte redação:

'Art. 1º .....

§ 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 ciclo faixas, 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 ciclo faixas;

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.

§ 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.'

Art. 2º O Parágrafo Único, do Art. 1º, da Resolução Nº 315/2009 é remunerado para § 1º.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ORLANDO MOREIRA DA SILVA

Presidente

ALVAREZ DE SOUZA SIMÕES

Ministério da Justiça

RUI CÉSAR DA SILVEIRA BARBOSA

Ministério da Defesa

RONE EVALDO BARBOSA

Ministério dos Transportes

ESMERALDO MALHEIROS SANTOS

Ministério da Educação

LUIZ OTÁVIO MACIEL MIRANDA

Ministério da Saúde

JOSÉ ANTÔNIO SILVÉRIO

Ministério da Ciência e Tecnologia

RUDOLF DE NORONHA

Ministério do Meio Ambiente

PAULO CÉSAR DE MACEDO

Ministério do Meio Ambiente

LUIZA GOMIDE DE FARIA VIANNA

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------