



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.129-A, DE 2010 **(Do Sr. Arolde de Oliveira)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para desobrigar as bicicletas do registro e do licenciamento; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação deste e dos de nºs 4.244/12, 4.296/12 e 4.317/12, apensados, com substitutivo, e rejeição do de nº 6.457/13, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 4244/12, 4296/12, 4317/12 e 6457/13

III – 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 Esta Lei inclui dispositivo na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para desobrigar as bicicletas, tanto movidas a propulsão humana quanto a motor elétrico, do registro e do licenciamento.

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 sujeitos a registro e licenciamento as bicicletas movidas a propulsão humana ou a motor elétrico.”
(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Transporte barato, saudável e ecologicamente correto, as bicicletas elétricas surgiram na Europa há dez anos. Na Holanda, a frota já chega hoje a 200 mil. Na França, o número de modelos com assistência elétrica, como são chamados, gira em torno de 25 mil, sendo que o Conselho Nacional de Profissionais do Ciclismo prevê aumento de 70% este ano, como resultado da chegada de novas marcas. À primeira vista, parece até uma ideia romântica, mas deu certo com europeus e chineses, historicamente habituados a pedalar por vias onde também passam veículos com quatro rodas.

No Brasil, há apenas dois anos as primeiras bicicletas elétricas importadas começaram a chegar. Caso da EcoBike, marca de uma empresa de Novo Hamburgo (RS) que traz o produto da China. No ano passado, a seguradora Porto Seguro, em parceria com a empresa Pro-X, fabricante paulistana, desenvolveu um modelo nacional para seus mecânicos, que prestam socorro nas ruas. A seguradora ficou tão satisfeita com o resultado final da bicicleta que lançou uma série limitada para venda.

Porém, enquanto os europeus têm normas claras sobre as bicicletas que se movem com a ajuda de uma bateria, no Brasil cada um faz a sua própria interpretação da legislação em vigor. A Resolução nº 315 do Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN, publicada em maio de 2009, equipara as bicicletas elétricas aos ciclomotores e determina que elas tenham que ser licenciadas para poderem trafegar. Essa posição, em nosso entender, é equivocada, em razão das diferenças de uso que separam essas duas categorias de transporte.

Com autonomia máxima de 40 quilômetros e a velocidade máxima em torno dos 30 km/h, as *e-bikes*, como são popularmente conhecidas, destinam-se ao deslocamento em pequenas distâncias. São destinadas para o cumprimento de afazeres cotidianos como ir ao trabalho ou à escola. Não se assemelham às motocicletas ou ciclomotores, que têm maior autonomia, desenvolvem maior velocidade e, por isso, além dos usos já citados, são utilizados para viagens e lazer.

Por isso, estamos propondo a alteração do Código de Trânsito Brasileiro, para desobrigar o registro e licenciamento das bicicletas, tanto a propulsão humana quanto a motor elétrico. Dessa forma, estaremos livrando-as do processo burocrático que envolve o registro e licenciamento de veículos, bem como dos tributos dele decorrentes.

Diante de todo o exposto, e considerando que o projeto dá um passo importante no sentido de desafogar o caótico trânsito nas nossas cidades, bem como para a preservação do meio ambiente, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2010.

Deputado AROLDE DE OLIVEIRA

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

LEI Nº 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:

.....

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.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

.....

.....

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) Parágrafo único. 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.

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.

PROJETO DE LEI N.º 4.244, DE 2012 (Do Sr. Felipe Bornier)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre bicicletas elétricas

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL 7129/10

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para equiparar as bicicletas elétricas, conforme especificado, às bicicletas movidas a propulsão humana.

Art. 2º A Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

I – no art. 58, acréscimo de § 2º, 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 250 (duzentos e cinquenta) Watts às bicicletas movidas à propulsão humana. (NR)

II – no art. 130, acréscimo de § 3º:

Art. 130.

§ 3º Não estão sujeitas a registro e licenciamento as bicicletas movidas a propulsão humana e as bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts. (NR)

III – no art. 141, acréscimo de § 3º:

Art. 141.

§ 3º A condução de bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts depende de autorização expedida pelo Município, não se exigindo processo de habilitação.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos trinta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 129 do CTB preconiza que o registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal devem obedecer à legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. No que concerne às regras de habilitação, o art. 141 prevê a edição de regras, pelo CONTRAN, para o processo de habilitação em si, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores. Por outro lado, a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal fica a cargo dos Municípios (art. 141, § 1º).

Por sua vez, a Resolução CONTRAN nº 315/2009 equipara 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, aos ciclomotores. Além do limite de potência, essa equiparação é condicionada a um limite de peso máximo de 140 quilogramas, incluindo o condutor, passageiro e carga, e à velocidade máxima, declarada pelo fabricante, de 50 quilômetros por hora. A equiparação com os ciclomotores permite concluir que os condutores de bicicletas elétricas deverão estar habilitados na categoria “A” e usar capacetes, como os motociclistas.

Tal resumo nos mostra, de um lado, que a nossa legislação de trânsito não dedica atenção às bicicletas elétricas e, de outro, que essa lacuna, somada ao fato de algumas normas dependerem de legislação municipal, possibilita a existência de situações díspares no território nacional. No município do Rio de Janeiro, a prefeitura emitiu decreto enquadrando as bicicletas elétricas na mesma categoria das bicicletas comuns, o que dispensa o emplacamento e a habilitação. Em São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) informou que desenvolve estudo detalhado para regulamentar o uso de bicicletas elétricas na cidade. Não está definido, ainda, se esse veículo será equiparado às bicicletas ou às motocicletas, opção que exigiria carteira de habilitação na categoria “A” e emplacamento.

Enquanto isso, o uso de bicicletas elétricas vem crescendo, não só no Brasil, mas em todo o mundo. Esse crescimento vem sendo fortemente impulsionado em função dos

problemas de mobilidade urbana, comuns nos grandes centros urbanos, bem como do apelo ecológico desses veículos, que não emitem ruídos ou poluentes e não utilizam combustível fóssil. Além disso, as bicicletas elétricas exigem menor esforço do ciclista, o que facilita sua adoção como meio de transporte para os deslocamentos cotidianos, visto que a pessoa pode ir de casa ao trabalho sem chegar lá extenuado.

Na tentativa de fazer com que a nossa legislação de trânsito acompanhe esse movimento, estamos propondo este projeto de lei que busca explicitar a equiparação das bicicletas elétricas com potência máxima de 250 (duzentos e cinquenta) Watts às bicicletas movidas a propulsão humana. Com isso, esses veículos não ficam sujeitos a registro e licenciamento e não exigem a habilitação do condutor. Registre-se que o limite de potência estabelecido é o mesmo adotado por países da União Europeia.

Na certeza de que a medida vai proporcionar mais segurança para aqueles que desejarem adotar a bicicleta elétrica como meio de transporte, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 01 de agosto de 2012.

Deputado **Felipe Bornier**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 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:

.....

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 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.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

.....

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.

.....

.....

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)

Parágrafo único. 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.

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
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

PROJETO DE LEI N.º 4.296, DE 2012 (Do Sr. Eliene Lima)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre bicicletas motorizadas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-7129/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 4º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para equiparar as bicicletas motorizadas, conforme especificado, às bicicletas movidas a propulsão humana.

Art. 5º A Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescida do seguinte art. 97-A:

Art. 97-A Equiparam-se às bicicletas movidas à propulsão humana as bicicletas motorizadas com motor elétrico, com potência máxima de 400 (quatrocentos) Watts. (NR)

Art. 6º O art. 130 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art. 130.

§ 3º Não estão sujeitas a registro e licenciamento as bicicletas movidas a propulsão humana e as bicicletas motorizadas de que trata o art. 97-A. (NR)

Art. 7º O art. 141 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art. 141.

§ 3º Não se exige habilitação para a condução de bicicletas motorizadas de que trata o art. 97-A. (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação de trânsito brasileira traz algumas lacunas no que se refere às bicicletas motorizadas elétricas, o que tem trazido alguns problemas no dia-a-dia das pessoas. Vejamos o porquê.

O texto vigente do CTB estabelece, em seu art. 129, que o registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal devem obedecer à legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. Os ciclomotores são definidos como “veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora” (Anexo I do CTB).

No capítulo que trata das normas de circulação e conduta, há dispositivos específicos (arts. 54 e 55) sobre ciclomotores, que são equiparados à motocicletas e motonetas para efeito de exigências atinentes a condutores e passageiros (uso de capacete, por exemplo). Há, ainda, regras específicas sobre a condução de ciclomotores (art. 57) e bicicletas (art. 58 e 59), entendendo-se bicicleta como “veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor” (Anexo I).

No que tange à habilitação, o CTB preconiza a edição de regras, pelo CONTRAN, tanto para o processo de habilitação propriamente dito, como para aprendizagem relativa à condução de veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores. (art. 141). Em outra vertente, a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal é remetida aos Municípios (art. 141, § 1º).

No campo infralegal, 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. Além do limite de potência, essa equiparação é condicionada a um limite de peso máximo de 140 quilogramas, incluindo o condutor, passageiro e carga, e à velocidade máxima, declarada pelo fabricante, de 50 quilômetros por hora. A equiparação com os ciclomotores permite concluir que os condutores de bicicletas elétricas deverão estar habilitados na categoria “A” e usar capacetes, como os motociclistas.

Ocorre que o uso de bicicletas elétricas vem crescendo fortemente, em parte devido aos problemas de mobilidade comuns nos grandes centros urbanos, 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.

Entretanto, as lacunas no texto do CTB, somadas à Resolução CONTRAN que equipara as bicicletas elétricas aos ciclomotores vem fazendo com que os ciclistas recebam um tratamento inadequado por parte da fiscalização. Em algumas cidades, por exemplo, os agentes de trânsito têm exigido dos condutores de bicicletas elétricas emplacamento e habilitação na categoria "A". No Rio de Janeiro, após a ocorrência de alguns problemas, a prefeitura emitiu decreto enquadrando as bicicletas elétricas na mesma categoria das bicicletas comuns. Em São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) ainda estuda como regular o uso de bicicletas elétricas.

No intuito de aperfeiçoar nossa legislação de trânsito e acabar com a existência dessas situações díspares, estamos propondo este projeto de lei que busca explicitar a equiparação das bicicletas elétricas com potência máxima de 400 (quatrocentos) Watts às bicicletas movidas a propulsão humana. Com isso, esses veículos não ficam sujeitos a registro e licenciamento e não exigem a habilitação do condutor, o que resolve os impasses relativos à fiscalização. Note-se que, com essa potência de motor, as bicicletas elétricas desenvolvem em torno de 30 quilômetros por hora, dependendo do peso do condutor.

Diante da relevância da medida para a boa convivência dos condutores de bicicletas elétricas, tanto com os demais usuários do trânsito, como com a fiscalização, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 08 de agosto de 2012.

Deputado Eliene Lima

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 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:

.....

**CAPÍTULO III
DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

.....

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

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.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

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.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

.....

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.

.....

.....

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 cicloelétrico 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)

Parágrafo único. 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.

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
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

PROJETO DE LEI N.º 4.317, DE 2012 **(Do Sr. Otavio Leite)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre bicicletas elétricas, nos termos que menciona.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 7129/2010.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 9º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para equiparar as bicicletas elétricas, conforme especificado, às bicicletas movidas a propulsão humana.

Art. 10º O art. 96 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

Art. 96.

§ 1º Ficam equiparadas às bicicletas movidas à propulsão humana as bicicletas com motor elétrico auxiliar que atendam os seguintes requisitos:

I – potência máxima nominal contínua de 250 (duzentos e cinquenta) Watts;

II – velocidade máxima de 25 (vinte e cinco) quilômetros por hora.

§ 2º Para efeito da equiparação de que trata o § 1º, a alimentação do motor deve ser interrompida se o ciclista deixar pedalar ou se o veículo atingir a velocidade máxima prevista. (NR)

Art. 11º A Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar acrescida do seguinte art.

129-A:

Art. 129-A. Não estão sujeitas a registro e licenciamento, nem à cobrança de seguro obrigatório, as bicicletas movidas a propulsão humana e as bicicletas elétricas de que tratam os §§ 1º e 2º do art. 96. (NR)

Art. 12º O § 1º do art. 141 da Lei nº 9.503/1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 141.

§ 1º Ficará a cargo dos Municípios a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal, bem como as bicicletas elétricas de que tratam os §§ 1º e 2º do art. 96. (NR)

.....

Art. 13º Esta Lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Nas últimas décadas, as questões relacionadas à qualidade ambiental e os problemas de mobilidade urbana, comuns nas grandes cidades, têm ocupado lugar de destaque na sociedade e, por conseguinte, na mídia e na agenda governamental. Recentemente, a realização da Conferência Rio +20 colocou esses temas ainda mais em evidência, chamando a atenção para a necessidade de diminuir o número de veículos nas ruas, como forma de reduzir os congestionamentos e a poluição ambiental.

É certo que tais preocupações não são recentes e a resposta tradicional para tais problemas tem sido a priorização do transporte público em detrimento do individual. Sem deixar de lado essa vertente, a novidade tem sido a busca de meios mais sustentáveis para os pequenos deslocamentos cotidianos, movimento que levou ao incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte, além de veículo de lazer.

Na esteira desse movimento, os fabricantes estão oferecendo novos modelos de bicicletas, como as bicicletas com motor a combustão interna e as bicicletas com motor elétrico. Em comum, essas bicicletas têm a vantagem de

exigirem menor esforço do ciclista, podendo ser utilizadas por qualquer pessoa, mesmo aquelas com menor condicionamento físico. No caso das bicicletas elétricas, especificamente, há ainda o apelo ecológico, por não emitirem ruídos ou poluentes e não utilizarem combustível fóssil.

Nossa legislação de trânsito, entretanto, apresenta lacunas em relação às bicicletas elétricas, o que tem gerado inúmeros dissabores, incluindo a aplicação de multas e a apreensão desses veículos, para aqueles que optaram por sua aquisição e utilização.

O texto do CTB sequer menciona as bicicletas elétricas, possui regras explícitas apenas para os veículos de propulsão humana e os ciclomotores (que possuem motor a combustão com cilindrada inferior a cinquenta centímetros cúbicos e velocidade máxima inferior a cinquenta quilômetros por hora). Note-se que os ciclomotores seguem as mesmas regras de motocicletas e motonetas, o que significa exigência de habilitação na categoria “A” e uso obrigatório de capacetes. O CONTRAN, por sua vez, editou a Resolução nº 315/2009, que 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.

Na Europa, ao contrário, os governos têm incentivado fortemente o uso das bicicletas elétricas, o que pode ser demonstrado pelo fato de a Directiva 2002/24/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas, ter excluído da norma os ciclos com pedalagem assistida, equipados de motor elétrico auxiliar com uma potência nominal máxima contínua de 250 Watts, cuja alimentação seja reduzida progressivamente e finalmente interrompida, quando a velocidade do veículo atingir 25 quilômetros por hora, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar. A bicicleta elétrica que cumprir tais requisitos pode ser equiparada a uma bicicleta comum, ou seja, não estará sujeita a registro, exigência de habilitação ou seguro obrigatório.

Com o intuito de aperfeiçoar a legislação brasileira, estamos propondo alterações ao texto do CTB, de forma a permitir a equiparação da bicicleta elétrica de baixa potência, nos termos do que é estabelecido na Comunidade Europeia, à bicicleta comum de propulsão humana. Esperamos, dessa forma, superar as lacunas hoje existentes e uniformizar os procedimentos de fiscalização, evitando penalidades indevidas para aqueles que optarem pelo uso dessas bicicletas elétricas.

Esperamos, pois, contar com o apoio de todos para a rápida tramitação e aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2012.

Deputado **Otávio Leite**
PSDB/RJ

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 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:

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

**Seção I
Disposições Gerais**

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:
 - 1 - bicicleta;
 - 2 - ciclomotor;
 - 3 - motoneta;
 - 4 - motocicleta;
 - 5 - triciclo;
 - 6 - quadriciclo;
 - 7 - automóvel;
 - 8 - microônibus;
 - 9 - ônibus;
 - 10 - bonde;
 - 11 - reboque ou semi-reboque;
 - 12 - charrete;
- b) de carga:
 - 1 - motoneta;

- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;
- c) misto:
 - 1 - camioneta;
 - 2 - utilitário;
 - 3 - outros;
- d) de competição;
- e) de tração:
 - 1 - caminhão-trator;
 - 2 - trator de rodas;
 - 3 - trator de esteiras;
 - 4 - trator misto;
- f) especial;
- g) de coleção;
- III - quanto à categoria:
 - a) oficial;
 - b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel;
 - e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

.....

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.

**§ 1º O DISPOSTO NESTE ARTIGO
NÃO SE APLICA A VEÍCULO DE USO
BÉLICO.**

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

.....

**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.

.....

.....

RESOLUÇÃO 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 cicloelétrico 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)

Parágrafo único. 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.

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

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

PROJETO DE LEI N.º 6.457, DE 2013

(Do Sr. Henrique Oliveira)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tratar de equipamento obrigatório para bicicletas elétricas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 4317/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 14º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para obrigar a adoção de dispositivo sonorizador para bicicletas elétricas.

Art. 15º O art. 105 do CTB passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

Art. 105.

§ 7º No caso das bicicletas elétricas, além dos equipamentos mencionados no inciso VI, será exigido que os respectivos motores sejam dotados de dispositivo sonorizador, conforme regulamentação específica do CONTRAN. (NR)

Art. 16º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O crescimento vertiginoso dos congestionamentos nos grandes centros urbanos, bem como uma maior consciência em relação ao papel dos veículos no aumento da poluição atmosférica têm levado muitas pessoas a adotarem a bicicleta como meio de transporte regular. Como parte desse movimento, tem crescido bastante a utilização de bicicletas elétricas.

Não obstante reconhecermos o benefício representado por essa migração do automóvel para as bicicletas, entendemos que a carência de normas especificamente direcionadas para tais veículos pode trazer alguns problemas. No

caso das bicicletas elétricas, verificamos que, em virtude de seu motor não emitir ruído algum, elas não são percebidas pelos outros usuários do trânsito, o que pode facilitar a ocorrência de acidentes.

Sabemos que, por serem bicicletas, os modelos elétricos estão sujeitos à obrigatoriedade dos equipamentos listados no inciso VI do art. 105 do CTB, a saber: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. Entretanto, consideramos que esse rol, embora suficiente para as bicicletas comuns, merece ser aperfeiçoado no que tange às elétricas.

Com esse intuito, estamos propondo a presente alteração ao CTB, de forma a que os motores de bicicletas elétricas sejam dotados de dispositivo sonorizador, nos termos de regulamentação específica do CONTRAN. Acreditamos que, se o próprio motor elétrico emitir algum tipo de ruído, o veículo será devidamente percebido em sua aproximação, tanto por pedestres como por outros condutores, resultando em aumento de segurança para o trânsito em geral.

Diante das vantagens esperadas, contamos com o empenho dos nobres Pares para a rápida aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em 1 de outubro de 2013.

Deputado **Henrique Oliveira**

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 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:

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Arolde de Oliveira, pretende alterar a redação do art. 129 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, para desobrigar as bicicletas do registro e do licenciamento, tanto aquelas movidas à propulsão humana quanto a motor elétrico.

Na justificção, o Autor argumenta que 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 disparidades, já que algumas cidades acabariam exigindo e outras não. Além disso, o autor justifica que o CONTRAN equiparou, equivocadamente, as bicicletas elétricas aos ciclomotores, que desenvolvem velocidade muito superior. Em seu entender, é preciso corrigir esses equívocos no texto do CTB, para que o Brasil, a exemplo de outras nações, estimule o uso das bicicletas convencionais e elétricas.

Quatro projetos foram apensados à proposição principal:

O primeiro, PL nº 4.244, de 2012, do Deputado Felipe Bornier, altera dispositivos do Código de Trânsito para equiparar as bicicletas elétricas com potência máxima de 250 watts às bicicletas movidas à propulsão humana e isentá-las de registro e licenciamento e do porte de Carteira Nacional de Habilitação para o condutor.

O segundo, PL nº 4.296, de 2012, do Deputado Eliene Lima, equipara as bicicletas elétricas com potência máxima de 400 watts às bicicletas convencionais e também as deixa livre da exigência de registro e licenciamento, bem como da necessidade de carteira de habilitação para sua condução.

O terceiro, PL nº 4.317, de 2012, do Deputado Otávio Leite, também iguala a bicicleta elétrica à convencional nos casos em que o seu motor potência máxima de 250 watts, velocidade máxima limitada a 25 km/h e dispositivo capaz de interromper a alimentação quando o ciclista deixar de pedalar ou quando o veículo atingir a velocidade máxima prevista. Também isenta esses veículos do registro e licenciamento, bem como do seguro obrigatório. Estabelece, ainda, que ficará a cargo dos Municípios a autorização para condução desse tipo de bicicletas elétricas e convencionais.

O quarto, PL nº 6.457, de 2013, do Deputado Henrique Oliveira, que acrescenta § 7º ao art. 105 do CTB, incluindo entre os equipamentos obrigatórios das bicicletas elétricas, um dispositivo sonorizador.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A saturação do trânsito urbano é um dos principais problemas a ser enfrentado pelos países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Durante muitas décadas os governos em todo do mundo, com raras exceções, apontaram a construção de vias para o tráfego de automóveis como solução para o transporte urbano. O reflexo disso sente-se agora nas médias e grandes cidades, com congestionamentos cada vez maiores.

De alguns anos para cá, entretanto, em muitas cidades europeias e americanas o planejamento do sistema de transportes tem 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, principalmente perto das estações de metrô ou terminais de ônibus, para que os usuários tenham mais uma opção de transporte, desafogando o trânsito urbano.

Outra ação nesse mesmo sentido é o estímulo ao uso das bicicletas dotadas de motores. Em alguns desses países, como a Inglaterra, as bicicletas dotadas de motor elétrico, conhecidas como “e-bikes”, foram desobrigadas do registro e isentas do pagamento dos tributos próprios dos automóveis.

No Brasil, atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro remete aos municípios a decisão sobre a necessidade de registro dos veículos de propulsão humana, como as bicicletas. A Resolução do CONTRAN nº 315/2009, por sua vez, define a bicicleta elétrica como veículo ciclo elétrico e a equipara aos ciclomotores, sujeitos a registro e licenciamento.

O projeto de lei em análise, unindo-se à tendência mundial, pretende desobrigar as bicicletas convencionais e dotadas de motor elétrico do registro nos órgãos de trânsito, estimulando assim o seu uso em território brasileiro.

Entendemos, assim, que o projeto principal é pertinente. Primeiro, porque deixa claro que as bicicletas de propulsão humana não precisam ser registradas, equalizando o tratamento a ser dado a elas em todo o território nacional. Segundo, porque equipara as bicicletas dotadas de motor elétrico às bicicletas convencionais – e não aos ciclomotores – aliando-se às melhores práticas internacionais, no sentido de promover o uso de veículos de tecnologia limpa no trânsito urbano.

Os projetos de lei apensados vão no mesmo sentido do principal, mas apresentam detalhamentos técnicos diferenciados, que carecem de aprimoramentos:

O PL nº 4.244/2012, contém um vício, pois define o que é bicicleta elétrica, e, assim, invade a condição do que é ciclomotor, para estabelecer a isenção de registro, licenciamento e habilitação do condutor.

O PL nº 4.296/2012, converge para o projeto de lei principal, com o diferencial no estabelecimento do limite de potência do motor em 400 Watts.

O PL nº 4.317/2012, equivale ao principal, inclusive no que tange ao tratamento do registro, licenciamento e habilitação do condutor.

E o PL nº 6.457/2013, que determina a inclusão de dispositivo sonorizador entre os equipamentos obrigatórios das bicicletas elétricas. Acontece que o inciso VI do art. 105 do CTB já contempla, para as bicicletas, a campainha. Ademais, ao equiparar a bicicleta elétrica à bicicleta convencional, a proposição de um dispositivo sonorizador seria conflitante e destoante, sobretudo porque o ruído pretendido pelo autor não encontra guarida em nenhuma parte do mundo.

O PL principal, por sua vez, não estabelece a potência máxima do motor, nem o limite máximo de velocidade que o veículo pode atingir para que seja enquadrado como bicicleta elétrica e não como ciclomotor. Ademais, observa-se que a inclusão da expressão “elétrico”, na redação dada ao parágrafo único ao art. 96 do CTB, reduz o alcance da proposição. Atualmente o mais comum são, de

fato, os motores elétricos, mas não se limitam a esses, sendo possível a absorção de novas tecnologias.

Na verdade, a instalação do motor nas bicicletas tem o objetivo de torná-las mais funcionais, auxiliando os ciclistas em trechos íngremes, difíceis de serem vencidos apenas com o uso dos pedais.

Nesse sentido, estamos apresentando um substitutivo, determinando: a supressão da expressão “elétrico” do parágrafo único do art. 96 e, também, do § 1º do art. 141, ambos do CTB, para ampliar o alcance da proposição; a exemplo de norma configurada na Comunidade Europeia, adotamos a potência do motor da bicicleta seja inferior a 250 watts e não seja capaz de levá-la a velocidade superior a 25 km/h; e, finalmente, considerando que a propulsão humana é a essência da definição da bicicleta, e sua equiparação a ciclo provido

de motor deve preservar esse conceito, estamos incluindo a expressão “desprovido de acelerador”, para deixar claro que não deve conter dispositivo acelerador que permita impulsionar o veículo sem a necessidade de atuação no pedal.

Outra questão, sanada pelos apensos em razão de sua previsão, é que o projeto principal não deixa claro se os condutores das bicicletas providas de motor elétrico estão dispensados de autorização.

Por essa razão, estamos emendando o seu texto para uniformizar essa redação, salvaguardando aos municípios a competência para autorizar a condução de, também, das bicicletas dotadas de motor elétrico.

Diante de todo o exposto, votamos pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 7.129, de 2010, 4.244, de 2012, 4.296, de 2012, e 4.317, de 2012, na forma do Substitutivo que apresentamos em anexo, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.457, de 2013.

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado HUGO LEAL
Relator

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.129, DE 2010
(Apensados os PLs nºs 4.244/12, 4.296/12, 4.317/12 e 6.457/13)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de bicicletas elétricas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para desobrigar as bicicletas elétricas do registro e do licenciamento, bem como da habilitação ou autorização para sua condução.

Art. 2º O art. 96 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo único:

“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)

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, bem como as bicicletas elétricas previstas no Parágrafo único do art. 96.” (NR)

Art. 4º 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 ou aqueles dotados 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)

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

Sala da Comissão, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado HUGO LEAL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei n 7.129/2010 e os Projetos de Lei nós 4.244/2012, 4.296/2012 e 4.317/2012, apensados, com substitutivo, e rejeitou o Projeto de Lei n 6.457/13, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de S - Presidente, Washington Reis - Vice-Presidente, ngelo Agnolin, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Fátima Pelaes, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Mariani, Milton Monti, Newton Cardoso, Osvaldo Reis, Paulo, Renzo Braz, Rodrigo Maia, Vanderlei Macris, Zoinho, Luiz Arglo, Ricardo Izar e Roberto Dorer.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE S
Presidente

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 a circulação de bicicletas elétricas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para desobrigar as bicicletas elétricas do registro e do licenciamento, bem como da habilitação ou autorização para sua condução.

Art. 2º O art. 96 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte Parágrafo único:

“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)

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, bem como as bicicletas elétricas previstas no Parágrafo único do art. 96”. (NR)

Art. 4º 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 ou aqueles dotados 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)

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

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO