

PROJETO DE LEI Nº , 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.

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 de de 2012.

Deputado **Felipe Bornier**