

# PROJETO DE LEI Nº , 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.*

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 motorizadas, conforme especificado, às bicicletas movidas a propulsão humana.

Art. 2º 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. 3º 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. 4º 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. 5º 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                      de                      de 2012.

Deputado **Eliene Lima**