

PROJETO DE LEI Nº , 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.

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 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. 3º 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. 4º 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. 5º 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 de de 2012.

Deputado **Otávio Leite**
PSDB/RJ