

Introdução

A dinâmica social e a evolução tecnológica são um desafio para o Direito, que procura, constantemente, abarcar todos os fatos possíveis dentro das relações humanas. Lacunas decorrência desses fatores sempre existirão, sendo necessário encontrar formas de preenchê-las.

A bicicleta é um grande exemplo tanto de dinâmica social quanto de evolução tecnológica. Após o surgimento dos veículos motorizados e o início do processo de adaptação das cidades para permitir a confortável mobilidade de seus condutores, o carro passou a ser desejado pelos cidadãos. As propagandas transformaram o carro em um elemento de prestígio, procurando tornar mais socialmente respeitado o proprietário do veículo mais caro, elegante e moderno.

As cidades, porém, não conseguiram transformar-se em um paraíso dos motorizados devido à falta de espaço, e os congestionamentos demonstraram que a velocidade máxima nem sempre corresponde à velocidade média de deslocamento. Nesse contexto, as bicicletas voltaram a se apresentar como uma opção atrativa, inclusive para os cidadãos com capacidade econômica de comprar e utilizar um carro.

A evolução tecnológica buscou garantir um conforto maior para o ciclista, oferecendo bicicletas com motores elétricos. Algumas dessas bicicletas foram feitas de forma a preservar as características fundamentais da bicicleta sem motor, exigindo um esforço do aplicador do Direito quanto ao seu enquadramento nas normas. São estas conhecidas como pedelecs.

Enquanto diversos ordenamentos jurídicos já regularam essa nova espécie de veículo, como o português, a legislação brasileira encontra-se atrasada. Este artigo busca formas de aplicação

do Direito em relação às pedelecs, de maneira a considerar o momento histórico da elaboração de nossa legislação de trânsito e preservar sua finalidade.

O enquadramento legal das pedelecs

CELSO MINORU SAKURABA JUNIOR

Advogado, graduado em Direito pela Universidade Federal do Ceará e mestrando em Ciências Jurídico-Empresariais com menção em Direito Laboral pela Universidade de Coimbra. É ciclista urbano, militante da Massa Crítica de Fortaleza e fundador e 1º Secretário da Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza – Ciclovida.

E-mails:

celso@celsosakuraba.com.br
celso_msj@hotmail.com

O que são as pedelecs

Com a popularização das bicicletas como meio de locomoção entre setores da classe média, surgiram as bicicletas com motor elétrico, para reduzir o esforço físico realizado pelo condutor.

Entre essas bicicletas, algumas são acionadas à mão, assemelhando-se aos ciclomotores, com a diferença de possuírem pedais e, portanto, poderem ser conduzidas com o motor desligado. Outras têm seu motor acionado a partir do movimento dos pedais, dependendo, portanto, da pedalada para o funcionamento do motor.

Dependendo de suas características, esses veículos elétricos podem assemelhar-se tanto à bicicleta quanto aos ciclomotores. Assim, as bicicletas elétricas podem ser muito diferentes entre si, em virtude da velocidade máxima atingida, da forma de acionamento do motor, do peso, entre outros elementos. Essa variedade de espécies de bicicletas elétricas dificulta a análise sobre sua qualificação como bicicleta ou como ciclomotor.

Nesse contexto, as pedelecs surgiram de forma a reduzir o esforço físico de seu condutor, porém sem eliminar as características principais da bicicleta. Assim, as pedelecs possuem velocidade máxima e peso limitados, e seu motor, com potência limitada, só pode ser acionado por meio da movimentação dos pedais.

Não há uma definição exata de velocidade, peso e potência máximos, porém estes devem ser reduzidos de forma a preservar a dinâmica da bicicleta sem motor.

A conceituação legislativa das pedelecs

As características do que seria uma pedelec devem ser definidas pelo legislador. Algumas legislações já preveem esse veículo, como a portuguesa, que a denomina “velocípede com motor” e será estudada a título de ilustração. A legislação brasileira, porém, ainda não previu esse veículo.

A ausência de norma específica a respeito das pedelecs no Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu Anexo I, conceitua, entre outros, os veículos de duas rodas. São eles a bicicleta, a motocicleta, o ciclomotor e a motoneta.

A bicicleta é definida como veículo de propulsão humana dotado de duas rodas. O ciclomotor, por sua vez, se trata de veículo de duas ou três rodas provido de um motor de combustão interna. Sua cilindrada não pode exceder 50 centímetros cúbicos e sua velocidade máxima de fabricação não pode exceder 50 quilômetros por hora. A motocicleta é um veículo automotor de duas rodas dirigido por condutor em posição montada. Diferencia-se da motoneta, pois, nesta, o condutor posiciona-se sentado.

Os veículos de duas rodas que se movem por eletricidade não se enquadram nos conceitos supracitados. Com o intuito de preencher essa lacuna, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) emitiu a Resolução nº 312, que define o termo “cicloelétrico” e equipara esse veículo ao ciclomotor. O cicloelétrico, conforme a Resolução, seria o veículo com duas ou três rodas movido a eletricidade, com potência máxima de 4 kW, peso máximo de 140 kg e velocidade máxima de 50 km/h.

A validade, porém, dessa Resolução esbarra na incompetência do Contran em conceituar os termos do CTB. A definição de veículos e sua equiparação a outros não se encontram em quaisquer dos incisos do art. 12 do CTB, que preveem as competências desse órgão. Ademais, o próprio Código deixa claro, em seu art. 4º, que os conceitos e definições são os estabelecidos no Anexo I do mesmo CTB.

O Código de Trânsito Brasileiro não conferiu a qualquer órgão a competência de alterar ou complementar o Anexo I. Assim, sua modificação deve ser realizada por meio de Lei Federal ou norma hierarquicamente superior.

Diante da incompetência do Contran em conceituar e definir os termos utilizados no CTB, conclui-se pela nulidade da Resolução nº 312. Com isso, o Código de Trânsito Brasileiro segue sem qualquer norma específica a respeito do cicloelétrico, assim como os veículos que poderiam se enquadrar nessa definição, como a bicicleta elétrica e, mais especificamente, a pedelec.

As pedelecs na legislação portuguesa

O Código da Estrada português trata sobre a pedelec, sendo importante apresentá-lo para demonstrar como esse veículo pode ser previsto na legislação de trânsito.

A pedelec, no Direito português, é chamada de “velocípede com motor”, estando prevista no art. 112, 2, como a bicicleta com motor que possua potência máxima de 0,25 kW. A alimentação deve ser reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida ao atingir 25 km/h, ou quando o condutor deixe de pedalar.

Não faz diferença, para a caracterização do velocípede com motor, se este é tracionado por motor elétrico ou por combustão. Preocupou-se o legislador em limitar a potência máxima do veículo e a velocidade máxima a que se pode chegar com o auxílio do motor. Note-se que o motor deve deixar de funcionar quando o condutor parar de pedalar. A pedalada, portanto, é um elemento necessário para a caracterização do velocípede com motor, não podendo ser o veículo acionado de outra maneira.

Conforme o Código da Estrada, os velocípedes com motor são equiparados aos velocípedes, termo utilizado pelo Código para designar as bicicletas. O Código, portanto, destina às pedelecs as mesmas normas destinadas à bicicleta. A única diferença prevista na legislação entre os dois veículos deriva da obrigatoriedade da utilização do capacete pelo condutor do velocípede com motor.

A legislação portuguesa referente às pedelecs demonstra-se atualizada conforme as características desta espécie de bicicleta, podendo servir como referência tanto para a modificação da lei brasileira, como para a interpretação da atual legislação, de forma a considerar as peculiaridades desse veículo, que, apesar de motorizado, assemelha-se mais a uma bicicleta do que a um ciclomotor.

A aplicação do Direito às pedelecs

Diante da ausência de classificação das pedelecs no ordenamento jurídico brasileiro, torna-se necessário o estudo de formas de se preencher essa lacuna ao se aplicar o Direito.

Pedelecs e o elemento histórico

A lei nunca poderá prever a multiplicidade das situações da vida, tanto por causa das incontáveis exceções que devem ser admitidas à regra geral, como devido às mudanças sociais, as quais a lei tarda em acompanhar (HERKENHOFF, 2007, p. 107-108).

As mudanças sociais tornam necessária a consideração do elemento histórico ao se interpretar a lei. O legislador, sendo “filho do seu tempo” (MAXIMILIANO, 2007, p. 113), cria a lei a partir do que encontra em sua realidade histórica.

As pedelecs são, claramente, fruto das mudanças tecnológicas, as quais o Direito, naturalmente, demora para absorver e regular. O Código de Trânsito Brasileiro, de 1997, não poderia prever o surgimento desse veículo com características tão distintas em relação aos veículos já existentes.

Assim, os veículos de duas rodas presentes no Anexo I do CTB são os que existiam à época, e todas as regras que lhes foram destinadas no Código foram elaboradas conforme suas características.

É preciso que o aplicador do Direito considere essas características e as relacione às normas que lhes foram destinadas. Como exemplo, analisa-se a obrigatoriedade da utilização de capacete pelos condutores de ciclomotor. A lei não obriga os ciclistas a utilizarem esse equipamento de proteção. O motivo dessa diferença está, notoriamente, nas condições de segurança fornecidas por cada um desses veículos: o ciclomotor é capaz de arremessar seu condutor em colisões ocorridas à velocidade de 50 km/h, o que não acontece com a bicicleta.

A similitude das características da bicicleta e da pedelec demonstram que, caso esse veículo existisse à época da elaboração da lei, teria suas normas equiparadas às da bicicleta, conforme ocorre na legislação portuguesa.

Pedelecs e a finalidade da norma

Sendo o Direito uma ciência finalística (MAGALHÃES, 1989, p. 132), sua interpretação deve considerar o resultado almejado pela lei. No caso das definições dos veículos de duas rodas, deve-se analisar quais os objetivos da lei no tocante à caracterização destes.

Ao diferenciar a bicicleta do ciclomotor, da motocicleta e da motoneta, o

legislador procurou criar maiores restrições à utilização destes, devido à maior periculosidade causada por seu peso e pela velocidade alcançada. Assim, por exemplo, é exigida habilitação específica para a condução desses veículos. A exigência de habilitação para o ciclista é tão desnecessária quanto para o pedestre, tendo em vista que os perigos existentes no trânsito são causados pelos veículos rápidos e pesados. Ademais, a inexistência da exigência de habilitação para a condução da bicicleta incentiva sua utilização, evitando-se os prejuízos urbanos causados pelos demais veículos.

Com o objetivo de tornar as ruas mais seguras e de priorizar os veículos leves e lentos, as normas aplicáveis às bicicletas devem, conseqüentemente, ser aplicadas também às pedelecs, a fim de aproximar a lei à sua finalidade.

Considerações finais

A aplicação do Direito requer do juiz um esforço maior quando surge, no contexto social, uma hipótese não prevista em lei. As pedelecs, não previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro, são veículos motorizados com características peculiares, tendo em vista sua similitude com a bicicleta não motorizada. A aplicação do Direito quanto a esses veículos, portanto, deve ser feita com cautela.

Este artigo procurou auxiliar na resolução dessa problemática por meio de dois fatores essenciais para a melhor análise do Direito: o elemento histórico e a finalidade da norma.

Tendo o CTB sido criado em uma época em que os veículos motorizados eram construídos para alcançar alta velocidade, suas normas estabeleceram uma grande diferenciação entre estes e as bicicletas. Ao se aplicar o Direito, é necessário considerar esse fator histórico, para se indagar quanto ao enquadramento da pedelec, caso existisse à época da elaboração do Código.

Ademais, toda norma possui sua finalidade. A legislação de trânsito foi feita de forma a tornar o trânsito mais seguro, ao mesmo tempo em que garante normas mais flexíveis para a utilização de modais que causam menores prejuízos sociais, como a bicicleta. Essas finalidades também devem ser consideradas ao se

aplicar o Direito.

Em ambos os casos, percebe-se o melhor enquadramento das pedelecs como bicicleta, devido às suas características similares e à consecução dos resultados pretendidos pela lei.

Referências

HERKENHOFF, João Baptista. Como aplicar o Direito. 11ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 2007. 2. MAGALHÃES, Maria da Conceição Ferreira. A hermenêutica jurídica. Rio: Forense, 1989. 3. MAXIMILIANO, Carlos. Hermenêutica e aplicação do Direito. 19ª ed., Rio: Forense, 2007.

