

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO

(Do Sr. HUGO LEAL)

Requer a realização de audiência pública no âmbito desta Comissão, para debater “sobre o registro e licenciamento de ciclomotores e ciclo-elétricos” e fabricação e trânsito de bicicletas e patinetes elétricos, conforme Resoluções do Contran nºs 465, de 2013 e Resolução nº 555, de 2015.

Senhor Presidente:

Com fundamento no art. 255 do Regimento Interno, requero a V. Exa. que, ouvido o Plenário desta Comissão, a realização de audiência pública no âmbito desta Comissão, para debater “sobre o registro e licenciamento de ciclomotores e ciclo-elétricos” e fabricação e trânsito de bicicletas e patinetes elétricos, conforme Resoluções do Contran nºs 465, de 2013 e Resolução nº 555, de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

1. Em 27 de novembro de 2013, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução nº 465, definiu as regras e os equipamentos obrigatórios para a utilização de veículos ciclomotores e ciclo-elétricos, como patinetes e bicicletas, nas vias públicas abertas de todo o país. Considerando o crescente uso desses meios de transporte em condições que comprometem a segurança do trânsito, o órgão determinou que é permitida a circulação dos veículos em questão somente em áreas de tráfego de pedestres, ciclovias e ciclofaixas. Nas áreas onde transitam pedestres, os condutores devem respeitar velocidade máxima de 6 km/h, enquanto em ciclovias e ciclofaixas, o limite é de 20 km/h. Além disso, é necessário que os usuários de veículos ciclomotores e ciclo-elétricos usem indicador de velocidade, campanha e sinalização noturna (nas partes dianteira, traseira e lateral do equipamento).

2. A Resolução nº 555, de 2015 dispôs sobre o registro e licenciamento de ciclomotores e ciclo-elétricos no Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAL, estabelecendo que o registro e licenciamento de ciclomotores e ciclo-elétricos sejam realizados junto aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, contendo exigências específicas para pessoa física e pessoa jurídica.
3. Os equipamentos elétricos de pequeno porte, como patinetes, skates, hoverboards e similares, não são definidos como veículos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, portanto, não exigem carteira de habilitação. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) estuda regras específicas para os patinetes elétricos, mas, por enquanto, as normas a serem seguidas, de acordo com o Ministério da Infraestrutura, se baseiam na resolução nº 465, de 27 de novembro de 2013, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
4. A melhoria para a mobilidade urbana passa por uma grande transformação, dentre elas, a utilização de patinetes elétricos e bicicletas elétricas/combustão, contudo os municípios não estão preparados para suportar o crescimento desse modal de transporte. Os patinetes elétricos, por exemplo, nem mesmo regulamentação possui para seu uso nas vias públicas.
5. A lacuna da norma faz com que as Prefeituras façam suas próprias regulamentações para a mobilidade de seus municípios. Fortaleza assinou a Regulamentação para Operadoras de Micromobilidade, em coletiva de imprensa realizada no Paço Municipal, o prefeito Roberto Cláudio informou que a regulamentação serve como primeiro passo para o início do compartilhamento de **bicicletas e patinetes elétricos** na Capital. A iniciativa é parte do projeto de expansão da Política Ciclovária de Fortaleza.
6. O novo serviço de **mobilidade alternativa** chega ao modelo "*dockless*", ou seja, sem estações físicas para empréstimo e devolução dos aparelhos. A Prefeitura revelou que a regra é que os patinetes elétricos circulem, preferencialmente, na **malha ciclovária** de Fortaleza — o que permite um deslocamento de até 20 km/h. Contudo, se utilizados em **calçadas**, os veículos alternativos devem permanecer em velocidade máxima de 06 km/h. Além de Fortaleza, o serviço também foi regulamentado em São Paulo.
7. Em janeiro, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo criou um grupo de trabalho para iniciar estudos e conduzir o processo de regulamentação do sistema de compartilhamento de patinetes elétricos. O órgão está em contato com as prefeituras de Nova York e Paris, por exemplo, para analisar as experiências dessas cidades, mapear as potencialidades desses veículos e elaborar uma construção de normas e condutas com a participação do mercado e da sociedade.
8. Em Porto Alegre, começou em fevereiro um período experimental de três meses do serviço de aluguel de patinetes elétricos. A iniciativa se baseia em decreto municipal que possibilita ao poder público o teste de novas tecnologias que contribuam para soluções inovadoras para cidade. Após esse período de testes, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) da capital gaúcha vai analisar as possibilidades de regulamentação do serviço na cidade.

9. Na Alemanha, o uso desse tipo de veículo vem se popularizando, embora ainda não seja uma febre, como no Brasil. Por essa razão, o ministro dos Transportes, Andreas Scheuer, anunciou na semana passada um projeto de lei para permitir e regulamentar o uso de patinetes elétricos no trânsito, reforçando que o órgão busca abordagens modernas e ambientalmente corretas de transporte - e que os patinetes tem um grande potencial nesse sentido.

10. A decisão final será do Bundesrat, a câmara que representa os estados da federação alemã. O governo acredita que a aprovação possa ocorrer em maio.

11. De acordo com a proposta, os patinetes elétricos poderiam ter velocidade máxima de 12 km/h para andar em calçadas, ciclovias e em zonas de pedestres e serem conduzidos por maiores de 12 anos. Já os equipamentos com velocidade máxima de 20 km/h estariam limitados à ciclovias, embora possam ser usados nas ruas, ao lado dos carros, se não houver outra alternativa. A idade mínima do condutor, nesse caso, seria de 14 anos. Os pilotos não precisarão de uma licença nem serão obrigados a usar capacete, embora necessitem de um seguro.

12. Com a medida, a Alemanha se antecipa para que não ocorram problemas como os de Paris, que na semana passada adotou medidas para conter uma invasão de patinetes elétricos de aluguel. Estima-se que 15 mil desses veículos chegaram às ruas da capital francesa desde a introdução do serviço, em 2018, e o número deverá aumentar para 40 mil até o fim de 2019.

13. O governo da capital francesa pretende aprovar uma legislação específica até o fim do ano, mas, por enquanto, andar na calçada poderá render uma multa de 135 euros por "colocar pedestres em perigo". Estacionar obstruindo o tráfego significará uma multa de 35 euros, mas a prefeitura prometeu construir vagas para 2.500 veículos desse tipo ainda este ano. Além disso, as empresas de aluguel terão de pagar uma taxa de licença anual de 50 a 65 euros por patinete, dependendo do tamanho da frota.

14. Para o diretor de Policiamento e Fiscalização do Departamento de Trânsito (Detran-DF), Glauber Peixoto, apesar de prático e divertido, faltam regulamentação e fiscalização para o uso do equipamento. "Como é algo novo na nossa realidade, a sociedade ainda não se atentou a todas as informações a respeito desse veículo e às normas de utilização dele nas áreas urbanas da cidade. Por mais que ele traga benefícios, temos de alertar que o uso de forma incorreta do patinete elétrico pode trazer insegurança ao trânsito e, principalmente, aos pedestres".

15. A legislação que estabelece as regras de utilização de patinetes elétricos no Brasil é de 2013. A regulamentação, contudo, não é restrito ao modal: abrange todos os tipos de veículos ciclomotores e ciclo-elétricos. "Temos um código de uma época em que o uso compartilhado dos patinetes elétricos não era comum e que está ultrapassado. Precisamos de uma norma que não seja geral. Só assim haverá um controle mais rígido", frisa Peixoto. Matéria pesquisada em 02/05/2015 as 13h: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/05/01/interna_cidade_sdf,752504/patinetes-eletricos-fazem-sucesso-no-df-mas-e-preciso-atencao-a-segur.shtml.

16. Por todo o exposto, é necessário debater sobre esse tema, tão importante para a mobilidade urbana, mas também uma preocupação para os Órgãos e Instituições responsáveis pela fiscalização e controle do trânsito, especialmente nos municípios.

17. Para realização da audiência pública, sugerimos que sejam convidados os seguintes representantes:

- a) EDSON CARAM – Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo – SMT/SP;
- b) JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES - Diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- c) CHEILA MARINA DE LIMA - Consultora Técnica da Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde;
- d) ALEX SANDRO RODRIGUES – Presidente da Associação Nacional Dos Usuários de Bicicletas Elétricas e Motorizadas – Anubem;
- e) MARCOS Z. FERMANIAN – Presidentes da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – Abraciclo;
- f) Representantes das empresas em atividade no Brasil Yellow.app, Emove Mobilidade Elétrica Portátil e Tembici - Bicicletas compartilhadas;
- g) LARISSA ABDALLA BRITTO - Presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND); e
- h) FERNANDO DINIZ - Presidente da ONG Trânsito Amigo;

Sala da Comissão, de de 2019.

HUGO LEAL
Deputado Federal
PSD/RJ