



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.053, DE 2019 **(Do Sr. André de Paula)**

Dispõe sobre o compartilhamento de veículo e equipamento individual autopropelido, destinado a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizado por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7342/2014.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.1º Esta Lei dispõe sobre o compartilhamento de veículos e equipamentos individuais autopropelidos, destinados a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizado por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Parágrafo único. Os patinetes elétricos, as bicicletas elétricas e os equipamentos similares são equiparados, para todos os efeitos, como veículos ou equipamentos individuais de micromobilidade autopropelidos.

Seção I Das Definições

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - micromobilidade: serviço de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos destinados ao transporte e ao deslocamento em vias públicas urbanas, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II – veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos: bicicletas, patinetes e equipamentos similares dotados de motor de propulsão elétrica, com dimensões reguladas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, conforme normatização do órgão de metrologia legal, não equiparável a motocicleta, motoneta ou ciclomotor;

III - operadoras de micromobilidade: empresas destinadas à exploração de serviços de micromobilidade;

IV - sistemas ou serviços de compartilhamento: serviços de locação de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos por prazo certo e determinado, disponibilizados para uso público compartilhado em via pública urbana; e

V - sistemas *dockless*: sistemas de compartilhamento de equipamentos elétricos de micromobilidade em que a retirada e a devolução não são realizadas exclusivamente em estações físicas.

Seção II

Dos Princípios e Diretrizes da Micromobilidade Urbana

Art. 3º A micromobilidade prevista nesta Lei está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – democratização do uso dos serviços de micromobilidade;
- II – promoção da segurança viária e do ordenamento urbano;
- III - incentivo do desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso do serviço compartilhado de micromobilidade;
- IV – utilização de modo sustentável e eficiente do espaço urbano; e
- IV – incentivo aos deslocamentos de curtas distância e duração.

Art. 4º A micromobilidade prevista nesta Lei está fundamentada nas seguintes diretrizes:

- I – incentivar a integração com os demais modais de transporte;
- II – fomentar a integração da micromobilidade ao sistema urbanístico e legal das cidades;
- III – priorizar a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- IV – integrar-se com a infraestrutura cicloviária, priorizando a operação em locais próximos a ciclovias e ciclofaixas; e
- V – promover a oferta de serviços ao usuário, com informações claras, legíveis, de fácil compreensão e operacionalidade.

CAPÍTULO II DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 5º São direitos dos usuários dos serviços de micromobilidade, sem prejuízo dos previstos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990:

- I - receber o serviço adequado, com manutenção apropriada do equipamento;
- II - ser informado de forma clara e acessível sobre o manuseio e a operação dos equipamentos, bem como das recomendações de segurança;
- III - ter condições de segurança e acessibilidade para a utilização dos equipamentos de micromobilidade; e
- IV – receber orientação sobre as normas de trânsito e suas atualizações.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES PARA REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 6º Compete aos municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de compartilhamento de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos em vias públicas urbanas, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 1º É vedado a oferta de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, cujo uso seja destinado às estradas e às rodovias.

§ 2º O serviço de compartilhamento de veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos não é atividade pública, não estando sujeito a autorização, permissão ou concessão pública.

Art. 7º O uso do veículo ou equipamento elétrico de micromobilidade individual autopropelido é exclusivamente individual, vedada a utilização por menores de dezesseis anos, salvo os menores entre doze e dezesseis anos acompanhados dos pais ou responsável legal.

Parágrafo único. A identificação do usuário de veículo ou equipamento elétrico de micromobilidade individual autopropelido é de inteira responsabilidade da operadora de micromobilidade, sendo permitida a identificação biométrica ou outro instrumento que garanta a autenticidade, a segurança e a confiabilidade da identificação.

Art. 8º Os veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos devem alcançar velocidade máxima de 6 km/h em passeios públicos e áreas de circulação de pedestres e velocidade máxima de 25 km/h em ciclovias e ciclofaixas, nos termos do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 9º Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos, conforme definido na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 1º O estacionamento dos veículos e equipamentos elétricos de

micromobilidade individual autopropelidos será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição, não podendo ser um obstáculo para o caminho e a circulação dos pedestres.

§ 2º A forma adequada de estacionar veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos deve observar as seguintes diretrizes, sem prejuízo de outras vedações estabelecidas pela legislação de trânsito e ordenamento urbano:

I - preservar, no mínimo, 1,5 m para livre circulação de pedestres;

II - preservar o livre acesso a entradas e saídas de estabelecimentos;

III - preservar o espaço de parada e circulação para todos os tipos de veículos e;

V - preservar as vagas de estacionamento de veículos.

§ 3º Constitui obrigação da Operadora de Micromobilidade o recolhimento dos veículos e equipamentos que estiverem danificados ou inoperantes no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após o estacionamento, sendo vedado o seu abandono em área pública.

§ 4º Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos que forem estacionados em área pública causando prejuízo à micromobilidade e ao ordenamento urbano, devem ser recolhidos no prazo máximo de nove horas após a notificação da Operadora de Micromobilidade, sem prejuízo de outras vedações estabelecidas pela legislação de trânsito e ordenamento urbano.

Art. 10. É de responsabilidade das Operadoras de Micromobilidade a realização permanente de ações preventivas e educativas para incentivar o cumprimento, pelos usuários, das regras sobre a correta circulação e utilização dos espaços públicos para estacionamento.

CAPÍTULO IV DOS SERVIÇOS DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS DE MICROMOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS

Art. 11. A exploração dos serviços de micromobilidade individual por meio de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos deverá ser executada por Operadora de Micromobilidade cadastrada no âmbito municipal.

Art. 12. A Operadora de Micromobilidade deverá registrar, armazenar e

zelar pela garantia da privacidade dos dados pessoais dos usuários, assim como colaborar com o poder público municipal, fornecendo dados necessários, quando solicitado, para fins de controle e avaliação dos serviços, conforme regulamentação específica de cada município.

Art. 13. É responsabilidade de cada Operadora de Micromobilidade a implantação e manutenção de vagas dedicadas aos veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos em operação, conforme regulamentação específica de cada município.

Art. 14. Os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual devem conter indicador de velocidade, campainha, sinalização noturna e outros equipamentos de segurança estabelecidos na legislação de trânsito.

Art. 15. O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

.....
 BICICLETA ELÉTRICA – veículo de duas rodas com pedalagem assistida, dotado de motor elétrico com potência máxima de 350 W (watts) e capacidade de desenvolver velocidade de, no máximo, vinte e cinco quilômetros por hora, equiparado à bicicleta para efeitos deste Código.

.....
 EQUIPAMENTO DE MICROMOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDO: veículo elétrico de duas ou três rodas, equiparado a bicicleta elétrica, com circulação permitida em áreas de circulação de pedestres com velocidade máxima de seis quilômetros por hora e nas ciclovias e ciclofaixas com velocidade máxima de vinte quilômetros por hora.

.....” (NR)

Art. 16. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo regular o compartilhamento dos veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelido, como sendo os patinetes e as bicicletas elétricas, assim como as bicicletas

convencionais, disponibilizada nos centros urbanos do país, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Os centros urbanos experimentaram um crescimento exacerbado nas últimas décadas. Este fato, somado a insuficiência de investimentos em mobilidade urbana, criou uma lacuna mercadológica que vem sendo suprida por empresas baseadas em alta tecnologia que passaram a disponibilizar equipamentos inovadores os quais podem se tornar, ao mesmo tempo, solução e impacto negativo para a sustentabilidade urbana, caso não sejam adotadas as medidas legais para o seu disciplinamento.

Caminhadas de curtas distâncias nas grandes cidades demandam esforço físico, além do enfrentamento dos entraves causados pelo trânsito. Assim, em diversas cidades do mundo este trajeto pode ser feito com bicicletas e patinetes elétricos alugáveis, capazes de transportarem uma pessoa em trajetos curtos. Corresponde a mais um serviço nos moldes disruptivos, similares ao Uber e ao Airbnb.

O aluguel de patinetes elétricos tem tomado conta da maioria das cidades do país. A nova forma de transporte é interessante para deslocamentos curtos, sendo eficiente pelo controle via GPS e pela baixa e segura velocidade imprimida pelos equipamentos.

Há um novo cenário se instalando por meio das tecnologias, a partir da mudança dos processos tradicionais de mobilidade urbana. Sendo assim, a mobilidade por meio de automóvel individualizado se tornará obsoleta com o surgimento dessa nova matriz de pensamento em mobilidade urbana, focada na economia e na sustentabilidade.

O transporte individual por meio de automóvel não será a opção mais viável para curtas distâncias com o surgimento desses aplicativos, que inserem patinetes e bicicletas elétricas nas cidades do país. É necessário que seja criada uma cultura de harmonização entre as políticas de mobilidade e o empreendedorismo daqueles quem tem potencial para gerar emprego e renda, pois esse formato de compartilhamento é uma atividade com forte impacto socioeconômico.

Em São Paulo um decreto abriu caminho em 2018 para a chegada desses serviços, enquanto Fortaleza e Florianópolis já se construíram uma legislação municipal específica para a micromobilidade por meio de equipamentos

autopropelidos compartilhados. No entanto, é necessário que haja uma referência nacional, evitando, inclusive, o excesso de burocratização, como a exigência de autorização, permissão ou concessão, como se atividade pública fosse.

As empresas devem ser responsáveis por uma série de questões relacionadas a segurança e organização do espaço público, de modo que as bicicletas e patinetes não sejam estacionadas em locais que dificultem a mobilidade de pedestres e demais veículos. Além disso, não se pode permitir o surgimento de uma nova forma de lixo urbano, com o possível abandono de equipamentos obsoletos ou irre recuperáveis. Também são necessárias campanhas de conscientização e educação dos usuários de forma a promover a direção defensiva.

Diversas cidades, onde o serviço foi disponibilizado, estão tomando providências para que os equipamentos não causem mais transtornos à vida cotidiana. Em São Francisco, nos Estados Unidos, por exemplo, as empresas precisarão de uma licença para operar o serviço, algo que não foi exigido no início. Qualquer veículo que esteja pelas calçadas ou em uso fora dos moldes da permissão pagará uma multa de US\$ 100 por dia, assim como as companhias que operem sem a permissão não terão direito a entrar no programa.

As Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN nº 315/2009, nº 375/2011 e nº 465/2013 estabeleceram regras de circulação e uso de equipamentos obrigatórios para os patinetes e bicicletas elétricas. Há, portanto, normas específicas para esses veículos, mas não há para o funcionamento dos aplicativos de compartilhamento, principalmente pelo fato de eles inserirem veículos com baixa potência, mas motorizados, no sistema de trânsito e transportes dos municípios.

Importante observar que a Resolução do CONTRAN nº 375/2011 trouxe regramento específico para os equipamentos de micromobilidade individual autopropelidos, como é o caso dos patinetes elétricos, permitindo o tráfego dos equipamentos apenas em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclo faixas, nas seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclo faixas;

III - uso de indicador de velocidade, campanha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - dimensões de largura e comprimento iguais ou inferiores às de uma cadeira de rodas, especificadas pela Norma Brasileira NBR 9050/2004.”

Assim, os patinetes, como equipamento de micromobilidade individual autopropelido, não se comparam aos ciclomotores e não possuem, para a sua condução, obrigação legal de registro, licenciamento, utilização de capacete e habilitação.

Verifica-se assim, a crescente demanda por opções de micromobilidade urbana nas cidades brasileiras e a urgente necessidade de suporte por meio de políticas sustentáveis, considerando, inclusive, que se trata de iniciativa de investimento privado, ou seja, o empreendedorismo contribuindo com a mobilidade urbana e o bem-estar social e ambiental. Portanto, não se pode, por meio de norma restringir a aplicação, mas regular para garantir segurança jurídica a quem empreende e aos usuários desse modelo de serviço.

Por fim, percebe-se que as novas tecnologias de equipamentos individuais autopropelidos, *operados por meio de plataformas digitais*, exigem um rápido posicionamento por parte dos entes públicos, visando garantir as condições necessárias para uma operação segura e confiável, capaz de contribuir para a sustentabilidade dos centros urbanos, além de reconhecê-la como uma atividade econômica capaz de gerar emprego e renda.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2019.

Deputado André de Paula
PSD/PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. *(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos

pulmonares. (*Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012*)

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

RESOLUÇÃO Nº 315, DE 8 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito, resolve:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)

§ 1º - Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura. (Renumerado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições: (Acrescentado(a) pelo(a) Resolução 375/2011/CONTRAN/MCD)

RESOLUÇÃO Nº 375, DE 18 DE MARÇO DE 2011

Acrescenta os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto Nº 4.711, de

29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art.1º Acrescentar os §§ 2º e 3º ao Artigo 1º, da Resolução Nº 315, de 8 de maio de 2009, com a seguinte redação:

'Art. 1º

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste Artigo, o equipamento de mobilidade individual autopropelido, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

RESOLUÇÃO Nº 465, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2013

Dá nova redação ao Art. 1º da Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, do CONTRAN, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12 da lei nº 9.503, de 25 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor;

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito;

Considerando o que consta no processo administrativo nº 80001.003430/2008-78, resolve:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009 fica renumerado para § 1º.

Art. 2º Ficam incluídos os parágrafos 2º, 3º e 4º, no art. 1º da Resolução CONTRAN Nº 315/2009, com a seguinte redação:

Art 1º...

§ 1º

§ 2º Fica excepcionalizado da equiparação prevista no caput deste artigo os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, sendo permitida sua circulação somente em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

FIM DO DOCUMENTO