

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2019

(Do Deputado VINICIUS POIT)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte com veículos ciclo motorizados elétricos e dá outras providências.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte com veículos ciclo motorizados elétricos, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal .

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º**
.....

XIV - transporte ciclo motorizado elétrico: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes elétricos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

XV – transporte autopropelido: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes ou bicicletas, autopropelidos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar acrescida do seguintes arts. 11-C e 11-D:

“ **Art. 11-C.** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal oferecer condições de infraestrutura para transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, previstos nos inciso XIV e XV do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§ 1º. Enquanto os Municípios e Distrito Federal não oferecerem infraestrutura de espaço compartilhado para uso de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, fica autorizada a circulação nos termos do art. 59 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 2º. Enquanto vigorar a circulação provisória de transportes ciclo motorizado elétrico e autopropelido prevista no §1º deste artigo, tanto o Poder Público quanto a empresa proprietária da plataforma que disponibiliza os referidos meios de transporte não se responsabilizarão por danos causados ao usuário do transporte em razão da inadaptação perfeita e inerente da via ao uso do transporte.

Art. 11-D Na fiscalização do serviço de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I – velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;
- II – velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;
- III – uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV – livre estacionamento dos veículos, desde que não interfira nas vias públicas, como ruas e ciclovias;

V – não obrigatoriedade do uso de equipamento de segurança, ficando a cargo e responsabilidade do usuário, quaisquer danos causados a si próprio;

§ 1º. Conforme inciso XIV do art. 4º desta lei, ficam os Municípios e Distrito Federal dispensados de regulamentação do transporte ciclo motorizado elétrico e do transporte autopropelido, por se tratar de serviço privado;

§ 2º. No caso das modalidades de transporte mencionadas no caput deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal terão competência administrativa, vedada a regulamentação normativa que exceda o disposto nesta Lei, inclusive sobre segurança do usuário.

Art. 4º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 24.**.....

.....

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;
(NR)

.....

§ 6º As Infraestruturas que trata o Inciso III devem priorizar a implantação de espaços compartilhados;”

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras, por isso há a necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte de qualidade.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade e somente com investimento em transporte alternativo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Hoje temos o aumento das vendas de automóveis e motocicletas, que atingem cerca de 50 milhões em sua totalidade. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O que tem, conseqüentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao problema as constantes falhas e interrupções no setor metroviário, combinado com a falta de investimentos na ampliação e manutenção das redes e vagões cada vez mais lotados.

Conforme o que foi previamente exposto, nota-se a necessidade de buscarmos meios alternativos de transporte, focando em um desafogamento das vias dos outros meios, uma redução de poluentes e a geração de economia.

De acordo com o Dr. Marcos Paulo Schlickmann, o patinete, especialmente o elétrico, oferece grandes vantagens nos deslocamentos curtos urbanos, podendo ser alternativa para quem não quer ou não gosta de pedalar, mas aprecia a praticidade da bicicleta. Somado a isso, ajuda a resolver os problemas first/last mile, sendo um complemento para os sistemas de transporte público. Ele também apela muito para o pedestre, que busca acelerar um pouco sua viagem sem perder a comodidade de andar a pé. Schlickmann também aponta:

Já para uso pessoal, não necessariamente compartilhados por startups, os patinetes são muito interessantes, elétricos ou não. Eles são relativamente baratos e muito versáteis, pois podem ser facilmente transportados debaixo do braço ou no transporte público. E, assim como a bicicleta, esses pequenos veículos têm um potencial tremendo desde

que existam infraestruturas adequadas de circulação e estacionamento nas nossas cidades.

A infraestrutura que suporte o uso de diferentes modos de transportes é o “shared spaces”, ou em português, espaços compartilhados. De acordo com Anthony Ling, autor do Guia de Gestão Urbana:

A ideia de que ruas que permitem altas velocidades para os automóveis tornam-se hostis a pedestres e ciclistas, inibindo a presença de modos de deslocamento não motorizados. Não há, portanto, uma concorrência justa entre tais modos e o automóvel particular, situação agravada pela pavimentação asfáltica que estimula a alta velocidade, pela ausência de sinalização adequada e pela delimitação clara de faixas de rolamento. Diversas cidades do mundo têm optado por reduzir a segregação entre diferentes modos de transporte e por diminuir a velocidade máxima para os automóveis, de forma a possibilitar uma convivência harmônica entre diferentes modos de transporte nas ruas.

Cidades grandes do mundo também estão optando por esse tipo de transformação. Em preparação para as Olimpíadas de 2012, Londres reformou a Exhibition Road, tradicional rua que dá acesso a instituições como o Victoria & Albert Museum e a Imperial College, em um espaço compartilhado, diminuindo quase pela metade o número de acidentes na área.

A regulamentação proposta, com mínimas exigências, se justifica pelo patinete elétrico ser destinado para cobertura de pequenas distâncias, primeira/última milha complementar ao serviço de transporte público e estar em harmonia com o já previsto na Resolução nº 465 de 27 de novembro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito. Uma regulamentação excessiva e distintamente feita por cada município, pode tornar inviáveis os investimentos nesta solução de transporte. Para tanto, se faz necessário que, na ausência de regulamentação, os usuários assumam a responsabilidade de sua liberdade no uso deste serviço, buscando uma sociedade consciente da relação causa e consequência de suas ações no trânsito.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado **VINICIUS POIT**
(NOVO - SP)