



**MEDIDA PROVISÓRIA N° 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021. Estabelece a obrigação aos municípios de informar a aprovação do Plano à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional e substitui a expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para clarificar a penalidade a que estão sujeitos os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade.

**EMENDA N° \_\_\_\_\_**

Dê-se a seguinte redação à Medida Provisória nº 906/2019, que passa a alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos seguintes termos:

Art. 1º 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 .....

.....

CD/19254.56298-46



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

CD/19254.56298-46

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. 2º 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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

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.

CD/19254.56298-46



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

Art. 3º 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;

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

Art. 4º As disposições desta lei entram 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, consequentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao

CD/19254.56298-46



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

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.

CD/19254.56298-46



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

CD/19254.56298-46

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)