



**SUGESTÕES DA CONSULTORIA TÉCNICA DA CTTAE PARA O
APRIMORAMENTO DO DECRETO Nº 58.750/19, QUE REGULAMENTA O SERVIÇO
DE COMPARTILHAMENTO E USO DE EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE
INDIVIDUAL, PATINETES, CICLOS E SIMILARES, ELÉTRICOS OU NÃO,
ACIONADOS POR PLATAFORMAS DIGITAIS**

INTRODUÇÃO

Recentemente, a Prefeitura de São Paulo editou o Decreto nº 58.750, de 13 de maio de 2019, com o intuito de regulamentar provisoriamente o serviço de compartilhamento e o uso dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, patinetes, ciclos e similares, elétricos ou não, acionados por plataformas digitais.

As principais exigências feitas pela municipalidade às empresas que realizam a exploração do serviço de compartilhamento, por meio de plataforma digital, de patinetes, ciclos e outros equipamentos, elétricos ou não, de mobilidade individual autopropelidos que utilizam o sistema viário urbano, são:

I - promover campanhas educativas a respeito do correto uso e circulação dos equipamentos de mobilidade individual nas vias e logradouros públicos;

II - fornecer aos usuários ou condutores aplicativo/programa (software) para celulares com finalidade de utilizar o serviço;

III - fornecer pontos de locação fixos e móveis que poderão ser identificados por meio do aplicativo ou sítio eletrônico;

IV - disponibilizar no aplicativo oferecido ao usuário, manual de condução defensiva, contendo informações sobre a condução segura dos veículos;

V - comprovar a contratação de seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais danos causados a terceiros ou ao patrimônio público decorrentes do uso dos equipamentos de mobilidade individual;

Elaborado pelo Consultor Técnico Fernando T.H.F. Machado, em 24/05/19

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 São Paulo - SP CEP 01319-900 fone (11) 3396-4000
www.camara.sp.gov.br



VI - recolher os equipamentos de mobilidade individual que estiverem estacionados irregularmente, sob pena de apreensão por agentes da Subprefeitura;

VII - arcar com todos os danos decorrentes da prestação do serviço, ainda que gerados por caso fortuito, força maior, dolo ou culpa de usuários;

VIII - manter a confidencialidade dos dados dos usuários;

IX - fornecer os dados dos usuários/condutores aos órgãos municipais ou de segurança pública, sempre que solicitados em virtude de questões envolvendo crimes, contravenções ou acidentes;

X – fazer o cadastramento prévio junto à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;

XI - compartilhar os dados de geolocalização dos equipamentos com as Secretarias Municipais de Mobilidade e Transportes e das Subprefeituras;

XII - informar à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, mensalmente, o número de acidentes registrados no sistema.

Os usuários deverão utilizar capacete quando conduzirem os referidos equipamentos, devendo também respeitar as regras de circulação contidas nas Resoluções nº 315, de 2009, e 465, de 2013, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como no Código de Trânsito Brasileiro e demais legislação pertinente. Somente será permitida a sua utilização nas vias públicas, ciclovias e ciclofaixas, com velocidade máxima de 20 km/h.

É vedada a condução de passageiros, animais ou cargas, bem como trafegar nas calçadas e em vias com velocidade máxima permitida superior a 40 km/h.

O referido Decreto estabelece prazo de 15 (quinze) dias para a adequação das empresas que atualmente fornecem o serviço de compartilhamento de equipamentos individuais autopropelidos como patinetes, ciclos e seus similares, elétricos ou não. Também prevê que, em no máximo 90 (noventa) dias, a Administração possa realizar eventuais ajustes e aperfeiçoamentos.



SUGESTÕES DA CONSULTORIA TÉCNICA PARA O APRIMORAMENTO DO DECRETO 58.750/19:

1) Os equipamentos de mobilidade individual autopropeledidos, patinetes, ciclos e similares elétricos, enquadram-se na definição de veículos cicloelétricos referidos nas Resoluções 465/13 e 315/09 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), ali definidos como “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)”?

Se se enquadram, não há um aparente conflito entre a proibição da circulação dos referidos equipamentos nas calçadas estabelecida pelo Decreto nº 58.750/19 (§ 1º do Art. 8º) e as disposições da Resolução nº 465 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) que, em seu Artigo 2º, incluiu novos parágrafos no Art. 1º da Resolução Contran nº 315/2009, estabelecendo que os referidos veículos podem utilizar as calçadas, com velocidade de até 6 km/h?

Desse modo, sugere-se que o processo de revisão da legislação pela Municipalidade possa dirimir essa questão que, inclusive, pode ser objeto de potenciais demandas judiciais.

2) Não está claro como deverão ser feitas as chamadas “campanhas educativas” previstas no Inciso I do Art. 3º do Decreto nº 58.750/19. Mensagens aos usuários dos aplicativos são consideradas “campanhas educativas”? E o resto dos cidadãos? Desse modo, sugere-se que as chamadas “campanhas educativas” devem ocorrer pelo menos uma vez por ano, no âmbito de cada Subprefeitura em que a empresa operar.



3) Não está claro o valor mínimo do seguro previsto no Inciso V do Art. 3º do Decreto nº 58.750/19. Sugere-se que esse valor mínimo seja estabelecido pela Municipalidade, pois a ausência da fixação do mesmo pode levar a potenciais demandas judiciais contra o Poder Público Municipal para a cobertura de eventuais danos causados a terceiros decorrentes do uso dos equipamentos de mobilidade individual, com valor superior ao do seguro contratado pela empresa responsável.

4) Não foi estabelecido prazo máximo para o recolhimento (determinado no Inciso VI do Art. 3º do Decreto nº 58.750/19) dos equipamentos de mobilidade individual que estiverem estacionados irregularmente. Tendo em vista os danos potenciais que essa demora possa causar, a exemplo do estacionamento em frente a uma garagem de um hospital, de uma delegacia, de uma unidade do corpo de bombeiros, ou de residências ou comércios ou prestadores de serviços, sugere-se que o processo de revisão da legislação pela Municipalidade possa dirimir essa questão que, inclusive, pode ser objeto de potenciais reclamações e até de demandas judiciais.

5) Em relação à obrigação constante do Inciso XI do Art. 3º do Decreto nº 58.750/19 (informar à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, mensalmente, o número de acidentes registrados no sistema), sugere-se que os acidentes sejam devidamente categorizados de acordo com a gravidade (uma colisão entre dois patinetes é, potencialmente, menos grave do que uma colisão entre um patinete e um carro de passeio, ônibus ou caminhão; uma colisão que leva à hospitalização é diferente de outra que não causa mais do que uma leve escoriação, e assim por diante...). Sugere, portanto, que o processo de revisão da legislação pela Municipalidade possa dirimir essa questão.

6) O Artigo 6º do Decreto nº 58.750/19 não estabelece o que se entende por “concentração de equipamentos, como patinetes, ciclos e seus similares elétricos, estacionados nos logradouros públicos.”. Cinco veículos num quarteirão de 100 metros é concentração? Ou dez veículos? Ou cem? Sugere, portanto, que o processo de revisão da legislação pela Municipalidade possa dirimir essa questão.



7) Como pode ser operacionalizada a obrigatoriedade do uso do capacete, referida no § 3º do Art. 7º do Decreto nº 58.750/19? É higiênico compartilhar capacetes? Como resolver essa questão e, ao mesmo tempo, garantir a segurança dos usuários dos referidos equipamentos?

8) A Municipalidade tem como fiscalizar o cumprimento das normas que está impondo (Art. 10 do Decreto nº 58.750/19)? Como fiscalizar o uso dos aplicativos mencionados para o transporte de cargas, ou para a realização de entregas?

9) No cadastramento das empresas responsáveis pelos serviços mencionados, não foi exigida nenhuma capacidade financeira para arcar com as despesas decorrentes da operação do serviço, bem como para o pagamento de eventuais danos causados decorrentes da utilização dos equipamentos, ou para fazer frente ao pagamento de eventuais multas impostas pela Municipalidade. Não seria o caso de se exigir essa capacidade financeira? Quem garante que os serviços serão prestados a contento, que eventuais danos não sejam cobrados da Municipalidade, e que esta realmente receba o dinheiro advindo da aplicação de multas às operadoras?

Sugere-se, portanto, que o processo de revisão da legislação pela Municipalidade possa dirimir essa questão que, inclusive, pode ser objeto de potenciais demandas judiciais.

10) Há idade mínima para a utilização dos referidos equipamentos? Se não houver, quem se responsabiliza por eventuais danos?

11) O prazo exigido para a regulamentação das operadoras não é exíguo demais para o cumprimento de tão extenso rol de exigências pela Municipalidade?

12) Não está sendo cobrado nada pelo uso de espaço público por parte das operadoras do serviço mencionado? Por quê a Municipalidade está abrindo mão dessa receita potencial, ao mesmo tempo em que paga um pesado subsídio ao Transporte Coletivo?



CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A mobilidade na cidade de São Paulo é um processo dinâmico, com diversos atores, cada um com características e interesses próprios.

Novas tecnologias vem sendo introduzidas nesse processo, afetando a forma como a cidade se locomove.

Cabe ao Poder Público Municipal estabelecer o necessário regramento para que a utilização dessas novas tecnologias seja benéfica para a Municipalidade.

Nesse sentido, sugerimos o envio de solicitação de informações ao Executivo sobre a matéria, no tocante ao processo de regulamentação dos referidos equipamentos e serviços.

É o relatório.

São Paulo, 24 de maio de 2019.

**FERNANDO T.H.F. MACHADO - CONSULTOR TÉCNICO LEGISLATIVO DA
COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA**

e-mail: ftfmachado@saopaulo.sp.leg.br