

CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
PROCURADORIA

PARECER N° 114/19

PROCESSO N° 0050/19
PLL N° 030/19

É submetido a exame desta Procuradoria, para parecer prévio, o Projeto de Lei, em epígrafe, de iniciativa parlamentar, que regulamenta o uso e a disponibilidade de patinetes no Município de Porto Alegre.

Nos termos do art. 22, inciso XI, compete a União legislar, privativamente, sobre trânsito e transporte. De modo que o Município não pode legislar ou restringir o alcance de lei que somente a União pode editar. Neste sentido, a Ministra Carmen Lúcia, no 633.551, registrou *que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal “tem sido intransigente no fulminar qualquer lei estadual, por vício de competência, que cuida de matérias específicas de trânsito” (ADI n. 2582, Relator o Ministro Sepúlveda Pertence, Tribunal Pleno, DJ 6.6.2003), entre as quais, as definições de limites de velocidade. A respeito colaciona-se:*

“Trânsito: competência legislativa privativa da União: inconstitucionalidade da lei estadual que fixa limites de velocidade nas rodovias do Estado-membro ou sob sua administração” (ADI n. 2582, Relator o Ministro Sepúlveda Pertence, Tribunal Pleno, DJ6.6.2003).”

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.723/99 DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE. PARCELAMENTO DE MULTAS DE TRÂNSITO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. 1. Esta Corte, em pronunciamentos reiterados, assentou ter, a Constituição do Brasil, conferido exclusivamente à União a competência para legislar sobre trânsito, sendo certo que os Estados-membros não podem, até o advento da lei complementar prevista no parágrafo único do artigo 22 da CB/88, legislar a propósito das matérias relacionadas no preceito. 2. Pedido de declaração de inconstitucionalidade julgado procedente. (ADI 2432, Relator(a): Min. EROS GRAU, Tribunal Pleno, julgado em 09/03/2005, DJ 26-08-2005 PP-00005 EMENT VOL-02202-01 PP-00118 REPUBLICAÇÃO: DJ 23-09-2005 PP-00007 RTJ VOL-00195-02 PP-00431 LEXSTF v. 27, n. 321, 2005, p. 45-51)”

No caso, entendo que já há, inclusive, norma nacional de trânsito acerca dos veículos ou equipamentos em questão, ou seja, a Resolução nº 315/09, que os equipara aos ciclomotores:

“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.*

§ 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 ciclo faixas, 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 ciclo faixas;

III – uso de indicador de velocidade, campainha 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.

§ 3º *Fica excepcionalizada da equiparação prevista no caput deste artigo a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:*

I – com potência nominal máxima de até 350 Watts;

II – velocidade máxima de 25 km/h;

III – serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;

IV – não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência;

V –estarem dotadas de: a) indicador de velocidade; b) campainha; c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral; d) espelhos retrovisores em ambos os lados; e) pneus em condições mínimas de segurança.

VI –uso obrigatório de capacete de ciclista.

§ 4º Caberá aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios e do Distrito Federal, no âmbito de suas circunscrições, regulamentar a circulação dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e da bicicleta elétrica de que tratam os parágrafos 2º e 3º do presente artigo.

Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios: 1-Espelhos retrovisores, de ambos os lados; 2-Farol dianteiro, de cor branca ou amarela; 3-Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira; 4-Velocímetro; 5-Buzina; 6-Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.”

Embora não haja razão aparente para tratar diferentemente os patinetes elétricos das bicicletas elétricas, aqueles pela norma supra transcrita não estão autorizados a circular em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, uma vez que não excepcionados da equiparação do caput do art. 1º da Res. 315/09 do CONTRAN. Além disso, se houvesse espaço para regulamentar a circulação dos equipamentos/veículos em questão essa competência seria dos órgãos e entidades executivas de trânsito.

Isso posto, entendo que os arts. 1º, 2º e 3º da proposição em questão apresenta vício de inconstitucionalidade formal, por usurpação da competência da União para dispor sobre normas de trânsito e transporte. Quanto ao disposto no art. 4º não vislumbro vício que impeça, nessa fase inicial, apreciação e eventual aprovação por esta Casa Legislativa do que ali é proposto.

É o parecer.

Em 01 de abril de 2019.

Fábio Nyland
Procurador - Geral
OAB/RS 50.325

