



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

## SUBSTITUTIVO 1 AO PROJETO DE LEI Nº 33/2019

Dispõe sobre o compartilhamento de veículos para transporte individual – VTI em vias e logradouros públicos do Município de Sorocaba e dá outras providências.

### CAPÍTULO I DAS DIRETRIZES DO SISTEMA DO VTIS COMPARTILHADOS

**Art. 1º** Esta Lei tem por objetivo disciplinar o compartilhamento de veículos para transporte individual – VTIS em vias e logradouros públicos no município de Sorocaba.

**Parágrafo único** – Para fins desta lei considera-se VTIS os veículos leves de pequeno porte, com capacidade de transportar uma única pessoa, movido a propulsão humana ou elétrica e que não ultrapasse 20 (vinte) Km por hora.

**Art. 2º** Ficam estabelecidos dois sistemas de compartilhamento dos VTIs:

- I** – Com estações físicas para estacionamento e liberação dos VTIs;
- II** – Sem estações físicas, também conhecido como Dockless ou freefloating.

**Art. 3º** O sistema dos VTIs compartilhados segue as seguintes diretrizes:

- I** – integração com as demais redes de transporte, em especial o sistema de transporte coletivo de passageiros e à rede cicloviária;
- II** – expansão com o objetivo de manter uma operação equilibrada, de forma a atender a todas as regiões da cidade;
- III** – incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- IV** – integração com os meios de pagamento utilizados pelo transporte público municipal;
- V** – estímulo à interoperabilidade dos serviços do sistema dos VTIs compartilhados, a fim de não segmentar as diferentes redes de operação.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**VI** – adoção de diferentes modelos de tarifas que possam ser mais vantajosas ao usuário conforme o seu perfil de utilização, levando em consideração opções por hora, dia, semana, mês e ano.

**VII** – preservação do meio ambiente

**Art. 4º.** A expansão do sistema poderá adequar a oferta dos serviços dos VTIs compartilhados levando em consideração estudos de demanda para identificação de bairros e regiões com maior potencial de viagens, que apresentem alta densidade residencial e de empregos, assim como distribuição equilibrada de atividades complementares.

## **CAPÍTULO II** **DO CREDENCIAMENTO E OBRIGAÇÕES DAS OPERADORAS DE** **TECNOLOGIA DE TRANSPORTE CREDENCIADA – OTTC.**

**Art. 5º** O serviço de compartilhamento dos VTIs, com ou sem estações, por meio de aluguel, por prazo determinado, disponibilizado nas vias e logradouros públicos, somente poderá ser prestado por operadora devidamente cadastrada como Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada – OTTC.

**Art. 6º** A exploração do serviço de compartilhamento dos VTIs será realizada mediante o cadastramento das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciada – OTTC na Urbes - Trânsito e Transporte, segundo seus parâmetros, devendo detalhar quais os tipos de veículos pretende disponibilizar aos seus usuários.

**Art. 7º** São obrigações da OTTC para operar no município, sob pena de descredenciamento:

**I** - abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, necessários ao controle e a regularização de políticas públicas de mobilidade urbana e do sistema cicloviário, resguardado a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários;

**II** – organizar a atividade e o serviço prestado;

**III** – adotar plataforma tecnológica para os usuários;

**IV** – atender os requisitos mínimos de qualidade, segurança, conforto e higiene;

**V** – fixar a tarifa segundo parâmetros estabelecidos pelo Poder Público;

**VI** – implementar meios eletrônicos para pagamento;

**VII** – prover os VTIs com os equipamentos obrigatórios, nos termos da legislação aplicável;

**VIII** – adotar mecanismo de avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**IX** – fornecer ao usuário, antes da disponibilização dos serviços, informações sobre os parâmetros de preço a ser cobrado;

**X** – emitir comprovante eletrônico para o usuário, contendo a origem e destino da viagem, seu tempo total e a especificação dos itens do preço total pago.

**XI** – assegurar a não discriminação dos usuários, promovendo amplo acesso ao serviço;

**XII** – retirar as bicicletas, patinetes elétricos e equipamentos danificados das vias e logradouros públicos, principalmente nas situações reclamações de munícipes.

**XIII** – disponibilizar os VTIS nas estações, paraciclos, bicicletários ou localização georreferenciada;

**XIV** – responsabilizar-se pela sua atividade sem comprometer os cofres públicos, ficando ainda responsáveis por qualquer dano à Administração Pública, usuários e terceiros.

**XV** – restaurar, as suas espessas, os logradouros públicos no estado original retirando todos os equipamentos instalados, nos casos de descredenciamento, abandono ou desistência na prestação dos serviços;

**Parágrafo único** – A abertura e compartilhamento dos dados têm como objetivo o controle e a regularização das políticas públicas de mobilidade urbana e do sistema cicloviário, devendo ser disponibilizado:

**I** – origem e destino da viagem;

**II** – tempo de duração dos trajetos;

**III** – avaliação do serviço prestado;

**VI** – demais dados solicitados pelo Município.

**Art. 8º** Caberá ainda as OTTCs, em relação a seus usuários:

**I** - exigir que a devolução dos VTIs seja feita em locais que não prejudiquem a livre circulação dos pedestres, a fluidez do trânsito, a utilização das faixas de travessia e calçadas, o acesso aos imóveis, aos itens que conferem acessibilidade a pessoas com deficiência e dificuldade de locomoção, entre outros locais de uso público;

**II** - adotar medidas para incentivar o cumprimento das regras sobre espaços de estacionamento de forma a cumprir o inciso I.

**Art. 9º** Compete ao Município, através da Urbes Trânsito e Transporte:

**I** – fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;

**II** – definir o preço público cobrado das OTTCs;



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**III** – estabelecer metodologia de fixação e alteração do preço público, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;

**IV** – definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs;

**VI** – definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs;

**VII** – receber representações de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;

**VIII** – acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida neste decreto, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros e tecnológicos tecnicamente definidos;

**IX** – expedir atos sobre as matérias definidas neste decreto e editar normas necessárias ao seu cumprimento.

**Parágrafo único.** A Urbes Trânsito e Transporte deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade da política pública ora regulada.

**Art. 10.** Os VTIS vinculados ao serviço de compartilhamento devem ter identidade visual próprios, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

**Parágrafo único.** Deverá ser disponibilizado também nos VTIS os canais de contato com a OTTC de forma visível, para que possam ser encaminhadas reclamações de munícipes que identifiquem irregularidades no serviço, em especial, o impedimento da livre circulação de pedestres e infração as leis de trânsito.

## CAPÍTULO III

### DO SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DO VTIS COM ESTAÇÕES FÍSICAS

**Art. 11** As OTTCs poderão alocar seus VTIS em estações físicas como paraciclos, bicicletários, exclusivas ou não, localizadas em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica.

**Art. 12** As OTTCs poderão apresentar estudos técnicos que demonstrem a necessidade de implantação de estações, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**Art. 13.** A permissão para instalação de estações físicas para uso do sistema de compartilhamento dos VTIs deverá ser autorizada pelo município, observadas as regras livre circulação de, as leis de trânsito e as posturas do município.

## **CAPÍTULO IV DO SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DO VTIS SEM ESTAÇÕES FÍSICAS (DOCKLESS OU FREEFLOATING)**

**Art. 14.** O sistema sem estação física, também conhecido como Dockless ou freefloating, consiste na utilização do VTIS com sistema tecnológico de autotravamento e liberação, possibilitando a sua retirada e devolução em áreas previamente definidas.

**Parágrafo único.** Os VTIs deverão estar equipados com sistema GPS (Global Position System), de forma a permitir sua imediata localização.

**Art. 15.** Os VTIs compartilhados sem estação deverão ser estacionadas sem prejuízo da livre circulação de pedestres e infração as leis de trânsito, sob pena de punição da OTTC, podendo o Executivo regulamentar os espaços exclusivos para o estacionamento.

**Art. 16.** A plataforma tecnológica deverá informar a localização georreferenciada dos pontos disponíveis para retirada e/ou devolução dos VTIs, de forma equivalente ao sistema com estação física, devidamente compatível com o número ofertado.

**Art. 17.** Fica permitido aos usuários a livre devolução dos VTIs fora dos pontos referidos no Art. 16, desde que a OTTC se responsabilize pelo recolhimento das VTIs no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas.

**Art. 18.** O usuário somente poderá ser responsabilizado se comprovado que deliberadamente estacionou o VTI de forma irregular com o propósito de impedir a livre circulação ou para criar obstáculo a pedestres ou veículos.

## **CAPÍTULO V DA FISCALIZAÇÃO E DAS SANÇÕES**

**Art. 19** A fiscalização das OTTCs será exercida pela Urbes Trânsito e Transporte que ficará a cargo de:

I - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência do serviço, mediante indicadores de desempenho previamente definidos



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

- II – verificar periodicamente o cumprimento das exigências do credenciamento;
- III – receber denúncias dos usuários e munícipes sobre o funcionamento do serviço.

**Art. 20** A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento enseja a aplicação das sanções de:

- I – notificação;
- II – multa a ser fixada pelo Poder Público em valores referenciados por UFESPs;
- III – apreensão do VTI;
- IV – suspensão temporária dos serviços
- IV – descredenciamento.

**Art. 21** A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, sem prejuízo de outras contratualmente assumidas.

**Art. 22.** As penalidades previstas para o serviço de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento ou autorização regular.

## CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 23.** Para fins desta lei ficam assim definidos:

- I – plataforma tecnológica: programas e aplicativos que executem a interface entre usuários e as OTTCs;
- II – rede cicloviária: sistema de ciclovias disponíveis no município
- III – paraciclos ou bicicletários: equipamento onde podem ser estacionados os VTIs;
- IV - localização georreferenciada: áreas previamente definidas por sistema tecnológico como pontos para retirada e/ou devolução dos VTIs.

**Art. 24.** As receitas obtidas com o pagamento das outorgas de que trata esta lei serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**Art. 25.** As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta de dotação orçamentária própria.

**Art. 26.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 01 de março de 2019.

**PÉRICLES RÉGIS**  
Vereador



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

## JUSTIFICATIVA

Esta lei visa estabelecer a forma de compartilhamento do VTIS em vias e logradouros públicos do Município de Sorocaba, colaborando com a fluidez no trânsito de veículos através da melhor utilização das ciclovias e também colaborando para a prática de hábitos saudáveis para os usuários. Importantes capitais do Brasil já aderiram ao referido sistema, como São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba

A legislação municipal reconhece a importância deste meio de locomoção. Com efeito, a Lei Nº 11.022, de 16 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a revisão do plano diretor de desenvolvimento físico territorial do município de Sorocaba e dá outras providências, dispõe em seu artigo 86:

*Art. 86. Compete à Prefeitura de Sorocaba executar políticas voltadas preferencialmente à melhoria das condições de circulação a pé, **por bicicletas** e por transportes coletivos e, ao mesmo tempo, desestimular o uso do transporte individual bem como desenvolver gestões junto a órgãos dos Governos do Estado, da União e de concessionárias do setor rodoviário e de transportes, de modo a viabilizar obras de interesse do Município, notadamente nos dispositivos de acesso de vias locais às rodovias que cruzam o Município, e dos vários modais de transporte.*

No mesmo sentido, o artigo 97 da Lei 10.060, de 3 de maio de 2012, dispõe sobre a política municipal de meio ambiente de Sorocaba e dá outras providências:

*Art. 97 As políticas públicas de transporte deverão priorizar ações no sentido de **minimizar as emissões de gases de efeito estufa, buscando a racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, a fluidez do tráfego, atendendo aos seguintes fins e exigências:***

*I - na gestão e no planejamento do transporte:*

*a) **internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;***



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

- b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;*
- c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;*
- d) estabelecimento de campanhas de conscientização a respeito dos impactos locais e globais do uso de veículos automotores e do transporte individual, enfatizando as questões relacionadas às opções de transporte, congestionamento, relação entre poluição local e impacto global, impactos sobre a saúde, dentre outros.*

## *II - dos modais:*

- a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao **uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa** ou utilizadores de combustíveis renováveis;*
- b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e **medidas operacionais para o uso da bicicleta**, valorizando a articulação entre modais de transporte.*

Portanto, o presente PL está em consonância com as demais legislações municipais, sendo de suma importância para o município, razão pela qual peço o apoio dos ilustres Vereadores.

Sala das Sessões, 01 de março de 2019.

**PÉRICLES RÉGIS**  
Vereador