



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **PARECER Nº 864/2019 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 001/2019.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador José Police Neto, dispõe sobre o Sistema de Micromobilidade Compartilhada e seu funcionamento nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo; institui diretrizes para o estímulo ao desenvolvimento de uma Rede Integrada de Micromobilidade e da outras providências.

A propositura tem como objetivos, entre outros, criar uma cultura favorável à utilização de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; melhorar a qualidade de vida no município; redução dos índices de emissão de poluentes; desenvolvimento de ações para a melhoria do sistema de mobilidade urbana; a criação de instrumentos que possibilitam a expansão da infraestrutura urbana adequada para este novo modal. Além disso, estabelece regramento para disposição dos equipamentos em áreas públicas bem como a definição de regras mínimas de segurança dos usuários bem como a realização de campanhas educativas e de conscientização dos usuários.

As condições mínimas de circulação e estacionamento de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos estão previstas Resolução 465/13 do Contran, que alterou a redação da Resolução 315/09. Logo, independentemente da regulação em nível local, os patinetes podem circular nas condições definidas pelas disposições federais aplicáveis. Contudo, por previsão do §4, artigo 1 da Resolução 465/13, pode o município regulamentar a circulação dos veículos em âmbito local, pela competência afeta aos órgãos de trânsito e ao executivo municipal.

No que tange ao aspecto subjetivo formal da propositura, ela comporta iniciativa de qualquer membro desta Casa, conforme o "caput" do artigo 37 da Lei Orgânica do Município. Quanto ao aspecto material, a propositura encontra-se em consonância com a diretriz constitucional da tutela do meio ambiente, nos termos dos arts. 225 da Constituição Federal; e do arts. 2º, X, e 148, IV, da Lei Orgânica Municipal, Destarte, trata-se de matéria de inquestionável interesse local e inserta, também, na competência suplementar municipal (CF/88, art. 30, I e II).

O projeto igualmente encontra respaldo na competência legislativa desta Casa, nos termos do art. 30, III, da Constituição Federal e do art. 13, III, da Lei Orgânica do Município. Observe-se que durante a tramitação do projeto deverão ser realizadas duas audiências públicas em atenção ao disposto no art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Para ser aprovado, o projeto depende de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

No dia 21 de maio de 2019 esta Comissão realizou audiência pública na Sede do Sindicato dos Engenheiros para colher contribuições da sociedade civil visando aperfeiçoar a redação do referido Projeto.

Neste sentido, somos pela LEGALIDADE NA FORMA DO SUBSTITUTIVO.

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 1/2019 do Vereador José Police Neto (PSD)**

"Dispõe sobre o Sistema de Micromobilidade Compartilhada e seu funcionamento nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo; institui diretrizes para o estímulo ao desenvolvimento de uma Rede Integrada de Micromobilidade e da outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

### **CAPÍTULO I**

#### **DO SISTEMA DE MICROMOBILIDADE COMPARTILHADA E DA REDE INTEGRADA DE MICROMOBILIDADE**

Art. 1º O Sistema de Micromobilidade Compartilhada (SMC) é o conjunto dos produtos, serviços e equipamentos de infraestrutura urbana, públicos ou privados, operando no Município de São Paulo e postos à disposição da população, com ou sem custo para o usuário, que permitam a realização de deslocamentos de curta e média distância de maneira ecologicamente correta e eficiente, bem como a ordenação do espaço público.

Parágrafo único. A Rede Integrada de Micromobilidade (RIM) é composta por todos os modais ativos ou elétricos de transporte individual, disponíveis em modelo público ou privado de compartilhamento, que permitam a realização de deslocamentos de maneira sustentável e alternativa ao veículo automotor, incluindo mas não se limitando às bicicletas e bicicletas elétricas compartilhadas com ou sem estação física, e quaisquer equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos colocados à disposição da população pelo poder público ou pela iniciativa privada.

Art. 2º O SMC observará as seguintes diretrizes:

I - criação de alternativas sustentáveis e eficientes de transporte que contribuam com a redução do uso de veículos automotores;

II - estímulo à integração da RIM ao sistema público de transporte coletivo, inclusive por meio de convênios facilitadores do estacionamento de modais ativos ou elétricos no entorno das estações e terminais de transporte coletivo ou da integração ao Bilhete Único;

III - expansão equilibrada, com respeito ao espaço público e ao trânsito de pedestres, nos termos da legislação competente;

IV - observação, pelas operadoras públicas ou privadas de equipamentos componentes da RIM, das especificações de uso e segurança exigidas pela legislação competente para o bom funcionamento dos modais ativos ou elétricos de transporte individual;

V - estímulo governamental da inovação e do desenvolvimento de novos modais de transporte ativo ou elétrico, inclusive por meio de convênios e chamamentos públicos que tenham por objetivo o teste piloto de novos produtos ou serviços;

VI - cooperação entre iniciativa privada e poder público na implantação, qualificação e manutenção do Sistema de Micromobilidade;

VII - a permissão para a circulação de veículos abrangidos pela RIM em todas as vias desde que a circulação seja organizada por velocidade, horários e fórmulas equilibradas de compartilhamento das vias, na forma de regulamento, para a aprovação do qual deverão ser ouvidos os órgãos colegiados relacionados a definição de políticas para a Mobilidade; VIII - a adoção de uma política de prevenção de acidentes e abusos fundada na conscientização e educação dos usuários e não em arrecadação pecuniária;

IX - liberdade de iniciativa e estímulo à concorrência entre operadoras.

Art. 3º A RIM será desenvolvida tanto por iniciativas públicas quanto privadas, observando os modais que a compõem as seguintes diretrizes e dispondo das seguintes prerrogativas:

I - baixa emissão de poluentes;

II - oferecimento de alternativas de transporte individual com variados níveis de preço e acessibilidade pela população;

III - acesso livre, pelos usuários de modais públicos ou privados integrantes da RIM, aos equipamentos públicos de infraestrutura urbana de apoio à micromobilidade, tais como bolsões de estacionamento, paraciclos e bicicletários;

IV - criação de condições de desenvolvimento de modais ativos ou elétricos inovadores, permitida e estimulada a experimentação pelas operadoras públicas ou privadas participantes da RIM.

## CAPÍTULO II

### DA INFRAESTRUTURA URBANA

Art. 4º O poder público poderá criar chamamentos e ajustes público-privados para a expansão da infraestrutura urbana de apoio à micromobilidade, podendo para isso contar com o apoio das operadoras da RIM.

Parágrafo único -. Os chamamentos poderão incluir o suporte financeiro das operadoras da RIM à instalação de equipamentos de apoio à micromobilidade, bem como demandar contrapartidas, tais quais a autorização de veiculação de patrocínio nos referidos equipamentos, relacionadas aos objetos de que tratam a Lei nº 14.223/06, e os Decretos 40.384/01 e 52.062/10, bem como outros que a venham regulamentar, como a inserção do anúncio ou nome de partes envolvidas nos referidos ajustes, observados a norma e os elementos do caso concreto, em especial no que diz respeito ao uso de bens públicos e à proteção da paisagem urbana.

Art. 5º A infraestrutura urbana de apoio à micromobilidade será colocada à disposição da população, sendo permitido o uso de bolsões e paraciclos públicos por quaisquer usuários da RIM.

Parágrafo único. Os equipamentos de apoio à micromobilidade, tais como estações e paraciclos, apoiada ou não sua instalação pelas operadoras da RIM, ficarão à disposição dos usuários da RIM, sendo facultado o aproveitamento de vagas originalmente destinadas a um modal da RIM para a disponibilização de outros modais da RIM.

## CAPÍTULO III

### DO FUNCIONAMENTO DOS MODAIS ATIVOS OU ELÉTRICOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 6º Os modais ativos integrantes da RIM já regulamentados pelo Município de São Paulo poderão operar nas condições vigentes nestas regulamentações por um período de dois anos ou optar por aderir a nova regulação neste período.

Art. 7º Os modais elétricos integrantes da RIM funcionarão com observação das seguintes diretrizes:

I - Atendimento às normas e à matriz de responsabilidade quanto a segurança e educação de trânsito previstas no artigo 8º desta lei;

II - credenciamento das operadoras junto ao Município nos termos da regulação vigente;

III - aplicação análoga, sempre que cabível, das mesmas regras aplicáveis aos modais ativos integrantes da RIM.

Art. 8º. As operadoras deverão abrir e compartilhar dados periódicos despersonalizados para a promoção de políticas públicas voltadas à micromobilidade urbana,

Parágrafo único. Poder público e operadoras credenciadas deverão garantir que o compartilhamento de dados respeite a legislação relativa à proteção de dados.

Art. 9º Caberá à autoridade municipal fiscalizar o cumprimento das regras federais e municipais perante as operadoras integrantes do SMC, mediante a previsão de multas até o descredenciamento da operação.

## CAPÍTULO V - DA RESPONSABILIDADE PELA SEGURANÇA E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 10 Os modais elétricos integrantes da RIM terão as seguintes diretrizes quanto a segurança, quanto às responsabilidades específicas de cada parte:

I - exigência e fiscalização, pela autoridade municipal, do cumprimento, pelas operadoras integrantes da RIM, dos requisitos técnicos e de segurança básicos aplicáveis a seus equipamentos e produtos, deverão observar às especificações de segurança dispostos no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) e na Resolução 465 de 27 de novembro de 2013 do CONTRAN e à certificação dos dispositivos de conectividade embarcados pela ANATEL, bem como do fornecimento ao usuário das informações necessárias à utilização segura de seus equipamentos;

II - fiscalização de caráter educativo pelo poder público, realizada em parceria com as operadoras, do atendimento às normas de segurança no trânsito por parte dos usuários de seus serviços;

III - A aplicação de penalidades aos usuários ou às operadoras deverá ser explicitamente prevista em regulamento, para a elaboração da qual deverão ser ouvidos os órgãos colegiados relacionados a Mobilidade e Política Urbana, deverá obedecer aos seguintes princípios:

- a) proporcionalidade à ofensa;
- b) analogia com as penalidades previstas pelo CTB para ofensas similares quando cabível;
- c) caráter educativo e pedagógico e não punitivo;
- d) destinação exclusiva dos recursos arrecadados à expansão, manutenção e qualificação do sistema de micromobilidade;

Parágrafo Único - Não se confundem, para o atendimento ao previsto no Inciso I, os equipamentos alugados pelas operadoras com os equipamentos individuais de proteção, os quais são de responsabilidade exclusiva dos próprios usuários.

Artigo 11 - As operadoras e o poder público desenvolverão, conjuntamente, atividades voltadas à educação para a segurança no trânsito, enfocando tanto os usuários quanto ao conjunto da população, com foco, em especial, nos seguintes pontos:

- I - normas de segurança e convivência;
- II - disciplina de compartilhamento de viário;
- III - estímulo à mobilidade ativa.

Art. 12. A fim de garantir condições reais de uso como meio de transporte na cidade e de assegurar tratamento isonômico e condições adequadas de segurança ao usuário, a circulação dos equipamentos autopropelidos e elétricos será feita conforme normas federais vigentes e demais previstas nessa lei, com especial atenção ao direito de ir e vir do pedestre:

a) preferencialmente nas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, em velocidade máxima de 20km/h;

b) quando não houver infraestrutura cicloviária, nas vias de velocidade reduzida regulamentadas, preferencialmente no bordo direito da via, quando lhe será assegurado o direito de preferência e de proteção pelos veículos de maior porte, em velocidade máxima de 20km/h e em logradouros públicos, de circulação não exclusiva do pedestre e em passeios, quando houver condições seguras de compartilhamento com o pedestre, desde que autorizados pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e pela Companhia de Engenharia de Tráfego, em velocidade de até 6km/h.

c) quando as condições de circulação se revelarem incompatíveis com a segurança do usuário, será facultado o uso da calçada, em velocidade compatível com a segurança do pedestre, nunca superior a 6km/h;

Art. 13. Os equipamentos autopropelidos e demais modais integrantes do RIM deverão ser estacionados conforme as normas federais e municipais, sob a condição de não obstruir a circulação de pedestres ou demais veículos, sendo facultado o uso de vagas comuns públicas e gratuitas destinadas ao uso de veículos em geral.

Art. 14. Caberá à autoridade municipal regulamentar e fiscalizar o uso do espaço público pelas operadoras integrantes da RIM, para a prestação de suas atividades, ficando autorizada a cobrança de preço público.

Parágrafo único. A autoridade municipal, como forma de incentivo ao uso de meios de transporte sustentáveis, poderá estudar a possibilidade de designar número de vagas inseridas no sistema de estacionamento rotativo da cidade, para a implantação de bolsões ou vagas para estacionamento destinadas ao RIM.

Art. 15. Compete às operadoras públicas ou privadas integrantes do SMC, em parceria ou não com a autoridade municipal, a prática de ações de segurança viária, destinadas aos usuários do sistema de micromobilidade e demais partícipes, que promovam a educação no trânsito, segurança e urbanidade, bem como o incentivo ao uso de equipamentos de segurança, incluindo o capacete, pelos usuários e o convívio harmonioso entre todos os modais.

#### CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16 Compete ao Poder Público Municipal estimular, executar e fiscalizar as disposições desta lei e de regulamento próprio.

Art.17 - O Poder Público Municipal regulamentará em um prazo de 90 dias os dispositivos necessários à aplicação desta lei,

Art. 18 - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 29/05/2019.

Aurélio Nomura (PSDB) - Presidente

Caio Miranda Carneiro (PSB) - Relator

Celso Jatene (PL)

Cláudio Fonseca (CIDADANIA)

Reis (PT)

Ricardo Nunes (MDB)

Ricardo Teixeira (DEM)

Rinaldi Digilio (PRB)

Rute Costa (PSD)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 31/05/2019, p. 129

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).