



CÂMARA MUNICIPAL DE NITERÓI

GABINETE DO VER. PAULO BAGUEIRA

PROJETO DE LEI Nº /2019

Dispõe sobre o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos no município de Niterói e dá outras providências.

CAPITULO I

DAS DIRETRIZES DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS NO MUNICÍPIO

Art. 1º Esta Lei institui e disciplina o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos, na modalidade dockless ou freefloating no município de Niterói.

Art. 2º Ficam estabelecidos dois sistemas concomitantes de compartilhamento de bicicletas no município de Niterói:

I — Sistema de compartilhamento de bicicletas com estação, composto por estruturas físicas para estacionamento de bicicletas e por terminais de liberação;

II — Sistema de compartilhamento de bicicletas sem estação física — dockless ou freefloating -, composto por bicicletas com sistema de autotravamento e com suporte tecnológico para seu funcionamento e liberação, cujas áreas para retirada e/ou devolução dar-se-ão em locais georreferenciados sem estação física.

Parágrafo único: Entende-se por locais georreferenciados as áreas previamente definidas por sistema tecnológico como pontos para retirada e/ou devolução de bicicletas.

Art. 3º O sistema de bicicletas compartilhadas deve observar as seguintes diretrizes:

I - integração com as demais redes de transporte, em especial o sistema de transporte coletivo de passageiros;

II - integração à rede cicloviária do município;

III — expansão com o objetivo de manter uma operação equilibrada, de forma a atender a todas as regiões da cidade;

IV - integração ao sistema de pagamento do transporte coletivo municipal, possibilitando a liberação automática das bicicletas também por meio do cartão;

V — incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;

VI - estímulo à interoperabilidade dos serviços do sistema de bicicletas compartilhadas oferecidos no município, a fim de não segmentar as diferentes redes de operação.

Parágrafo único - A expansão do sistema poderá adequar a oferta do serviço de bicicletas compartilhadas 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.

CAPITULO II

DO SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

Art. 4º O serviço de compartilhamento de bicicletas, com ou sem estações, por meio de aluguel de bicicletas, por prazo determinado, disponibilizado nas vias e logradouros públicos, somente poderá ser prestado por Operadora de Modal de Transporte Alternativo — OMTA - devidamente cadastrada perante a Administração Pública.

§ 1º A exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas será realizada por meio de plataforma tecnológica gerida pela OMTA, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sob pena de descredenciamento.

§ 2º Além da utilização de plataforma tecnológica, a OMTA poderá empregar outros meios para disponibilização do serviço aos usuários, desde que observada a segunda parte do parágrafo anterior.

Art. 5º As bicicletas compartilhadas sem estação deverão ser estacionadas, quando da disponibilização para uso, sem prejuízo da livre circulação de pedestres, respeitadas as disposições do Código de Posturas de Niterói e da legislação vigente, sob pena de punição da OMTA.

§ 1º O Executivo poderá regulamentar espaços exclusivos para a retirada inicial das bicicletas compartilhadas, não podendo no entanto, restringir os espaços de devolução das bicicletas;

§ 2º O sistema de compartilhamento de bicicletas sem estações - dockless ou freefloating — deverá informar a localização georreferenciada dos pontos disponíveis para retirada e/ou devolução das bicicletas, de forma equivalente ao sistema de compartilhamento de bicicletas com estação e compatível com o número de bicicletas ofertadas pela operadora;

§ 3º Será permitido aos usuários a livre devolução das bicicletas fora dos pontos referidos no §2º, sendo obrigação da OMTA o recolhimento das

bicicletas que estiverem fora da localização georreferenciada dos pontos de estacionamento no prazo de 3 (três) dias;

§ 4º As bicicletas do sistema de compartilhamento sem estações — dockless ou freefloating - deverão estar equipadas com sistema GPS, de forma a permitir sua geolocalização.

§ 5º O usuário poderá ser responsabilizado somente nos casos em que deliberadamente estacionar a bicicleta de forma irregular com o propósito de criar obstáculo a pedestres ou veículos e impedir a livre circulação;

Art. 6º As OMTAs ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana e do sistema ciclovitário, disponibilizando:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração dos trajetos;
- III - avaliação do serviço prestado;
- IV - outros dados solicitados pela Prefeitura para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

Parágrafo Único: A obrigação de a abrir e compartilhar com a Prefeitura os dados se dará no limite que assegure e resguarde a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

CAPITULO III

DOS DEVERES DAS OMTAs PARA A EXPLORAÇÃO DE SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

Art. 7º São deveres da OMTA para operar o serviço de bicicletas compartilhadas:

- I - organizar sua atividade e o serviço prestado;
- II - adotar plataforma tecnológica;
- III - atender os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade definidos pelo poder Executivo;
- IV — Disponibilizar bicicletas e demais equipamentos necessários para a prestação do serviço em condições adequadas para uso, realizando a manutenção e reparos necessários;
- V - implementar meios eletrônicos para pagamento;
- VI - prover as bicicletas com os equipamentos obrigatórios, nos termos da legislação de trânsito e demais legislação aplicável;
- VII — adotar mecanismo de avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;
- VIII — fornecer ao usuário, antes da disponibilização da bicicleta, informações sobre os parâmetros de preço a ser cobrado;
- IX — Assegurar a não discriminação dos usuários e promover amplo acesso ao serviço;

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 — Retirar as bicicletas e equipamentos danificados das vias e logradouros públicos;

XII — Disponibilizar as bicicletas nas estações, paraciclos, bicicletários ou localização georreferenciada no caso do sistema sem estação — dockless ou freefloating adequados para tanto, sem que prejudiquem a livre circulação de pedestres, nos termos e normas aplicáveis e sob pena de aplicação das sanções cabíveis;

XIII — Adotar medidas para incentivar o cumprimento, pelos usuários, das regras sobre espaços de estacionamento;

XIV — Exigir a devolução de suas bicicletas, pelos usuários, em locais que não interfiram na circulação dos pedestres e seus fluxos, tais como faixas de travessia, faixa de livre circulação das calçadas, faixas de acesso aos imóveis e, principalmente, desrespeitem os itens que compõem e conferem acessibilidade a pessoas com dificuldade de locomoção, cadeirantes e deficientes visuais, caso operem o sistema de compartilhamento de bicicletas sem estação física — dockless ou freefloating;

XV — Responsabilizar-se pela realização dos serviços de compartilhamento de bicicletas, arcando com todas as despesas decorrentes pela sua prestação, sem qualquer ônus para o município, ficando responsáveis por qualquer dano à Administração Pública e a terceiros, incluídos os usuários;

XVI — Responsabilizar-se por danos ou prejuízos às bicicletas que venham a ocorrer na prestação do serviço, sejam decorrentes de caso fortuito, força maior, dolo ou culpa de usuários, inclusive decorrentes de atos de roubo, furto ou vandalismo;

XVII — No caso de descredenciamento, abandono ou a desistência na prestação do serviço de compartilhamento de bicicletas, retirar todos os equipamentos do logradouro público e restaurar o logradouro público em estado original, nos locais onde houver instalado estações.

Art. 8º As bicicletas vinculadas ao serviço de compartilhamento devem ter identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal e de trânsito.

CAPITULO IV

DOS BICICLETÁRIOS, PARACICLOS E ESTAÇÕES.

Art. 9º As OMTAs ficam autorizadas a alocar bicicletas em paraciclos, bicicletários e estações, exclusivos ou não, localizados em vias e logradouros públicos, desde que aprovadas pelo Poder Executivo.

§ 1º As OMTAs poderão apresentar estudos técnicos que demonstrem a necessidade de implantação de estações, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos do município de Niterói.

§ 2º O Poder Executivo poderá solicitar a apresentação de estudos técnicos de que trata o § 1º deste artigo mediante chamamento público.

§3º É permitida a utilização pelas OMTAs das estações físicas existentes, desde que não impeçam ou dificultem a utilização das bicicletas que funcionam na modalidade de terminal de liberação.

CAPITULO V

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 10 A fiscalização das OMTAs caberá ao poder executivo, que ficará a cargo de:

- I - credenciar as OMTAs prestadoras do serviço de compartilhamento de bicicletas;
- II - receber representações de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;
- III - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência do serviço, mediante indicadores de desempenho;

Parágrafo único. Todos os atos deverão se revestir de completa publicidade de maneira a garantir às OMTAs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade da política pública.

CAPITULO VI

DAS SANÇÕES

Art. 11 A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento sobre a prestação do serviço das OMTAs enseja a aplicação das sanções de:

- I — Notificação;
- II — multa;
- III - apreensão de bicicletas;
- III — suspensão temporária das atividades;
- IV — descredenciamento.

§1º Ficam as OMTAs ainda sujeitas às sanções previstas na legislação em vigor, sem prejuízo de outras previstas no ato de credenciamento;

§2º A aplicação das sanções atenderá aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade;

§3º O ato administrativo motivado poderá cumular as sanções previstas nos incisos deste artigo.

Art. 12 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.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13 Fica autorizada a cobrança de Preço Público das OMTAs com vistas a viabilizar a fiel execução da Lei.

Art. 14 As operadoras que já operam em qualquer dessas modalidades passam a ser qualificada como OMTA, devendo adequar sua documentação e autorização junto à Prefeitura no prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a regulamentação pela Prefeitura.

Art. 15 A prefeitura regulamentará o disposto nessa Lei em até 90 (noventa) dias, contados da data de publicação no Diário Oficial.

Art. 16 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 28 de março de 2019

Vereador Paulo Bagueira

JUSTIFICATIVA:

O incentivo ao uso de meios de transporte alternativos é uma prática fundamental nas grandes metrópoles e são muito mais que uma forma eficiente de desafogar o trânsito. Ao incentivar o uso das bicicletas em nossa cidade, tornando os sistemas de acesso e uso mais inteligentes, damos um passo na direção do futuro. Sou adepto desse meio de transporte e um incentivador do uso da bicicleta, e recebo diversos comentários de como esse sistema de transporte pode ser mais eficiente. No processo contínuo de escuta dos cidadãos niteroienses, identifiquei que o fato de ser necessário retirar e devolver as bicicletas somente nos pontos em que há estações físicas dificulta o uso, seja porque as estações ficam distantes do local de destino do usuário, ou pela incerteza de haver espaço para a devolução da bicicleta no ponto de destino, o que impõe ao usuário pedalar até o próximo terminal.

Atento às iniciativas criativas em grandes cidades do mundo, identifiquei que já existem modelos de sucesso implementados na China, em que não existe a obrigatoriedade da devolução em um ponto específico. Basta encerrar a viagem, por meio de um aplicativo, estacionar a bicicleta em qualquer local adequado, e ela fica disponível para o próximo usuário. Com a iniciativa proposta nesse projeto de Lei, acredito que o transporte, seja para o destino final, seja para uma estação ou ponto do transporte coletivo vai ficar muito mais fácil.

Imagine quantas pessoas precisam se deslocar, por exemplo, até a estação central das barcas para seguir ao seu destino final. Ela poderá identificar onde está a bicicleta mais próxima, iniciar a viagem por meio de um aplicativo, e ao chegar na praça da estação, encerrar a viagem. Da mesma forma, um cidadão que desembarca no centro, terá a sua disposição a mesma bicicleta para seguir até seu próximo destino. Dessa feita, acredito que a presente proposição proporcionará uma evolução no sistema de mobilidade urbana de Niterói.