



MUNICÍPIO DE SETÚBAL
ASSEMBLEIA MUNICIPAL

SESSÃO ORDINÀRIA Nº: 04/2023

DELIBERAÇÃO AM Nº: 57/2023/AM

Reunião realizada em: 29-09-2023

PROPOSTA: DELIB. CM N.º 958/2023

ASSUNTO: PROJETO DE REGULAMENTO DE MOBILIDADE PARTILHADA DO MUNICÍPIO DE SETÚBAL –
PONDERAÇÃO DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA.

- PROPOSTA ANEXA
 TEOR DA PROPOSTA:

VOTAÇÃO	CDU	PS	PSD	CH	BE	PAN	IL	TOTAIS	RESULTADO
A Favor	17					1		18	APROVADA <input checked="" type="checkbox"/>
Contra									REJEITADA <input type="checkbox"/>
Abstenção		10	6	2	1		1	20	-

Deliberação aprovada em minuta, para efeitos do disposto dos n.ºs 3 e 4, do art.º 57.º, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

O PRESIDENTE DA MESA

O 1º SECRETÁRIO

B) 27
A.M



MUNICÍPIO DE SETÚBAL
CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO Nº 21/2023

PROPOSTA

Nº 254 /2023/DURB/DIMOT

Realizada em 20/09/2023

DELIBERAÇÃO Nº 958/2023

ASSUNTO: Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal –
Ponderação dos Resultados da Consulta Pública

No período compreendido entre 24 de maio de 2023 e 5 de julho de 2023, a Câmara Municipal de Setúbal submeteu a consulta pública o “Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal” (nos termos da Deliberação n.º 667/2023, de 19 de abril, da Câmara Municipal), o qual foi elaborado de forma a atender à necessidade de regulação da utilização e gestão do espaço público no âmbito de atividades de partilha de velocípedes ou equiparados.

Trata-se de um projeto que visa criar o enquadramento legal inerente ao procedimento de licenciamento por parte dos operadores, bem como proceder à determinação de regras para a circulação e estacionamento em espaço público, sem prejuízo das regras vigentes do Código da Estrada, Regulamento de Sinalização de Trânsito e outras disposições legais aplicáveis.

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas quatro participações.

Findo o período de Consulta Pública, submete-se à Reunião de Câmara o Relatório que resulta da Consulta Pública relativo ao projeto supramencionado, documento que sistematiza os contributos recebidos e a ponderação da Câmara Municipal de Setúbal.

No referido Relatório apresentam-se os contributos recebidos, os quais são objeto de análise individualizada, acompanhados da indicação da posição (de acolhimento, acolhimento parcial ou não acolhimento) assumida pela Câmara Municipal de Setúbal. No relatório, sempre que há o acolhimento total ou parcial dos contributos, são ainda apresentadas as alterações introduzidas ao texto do Regulamento face à versão submetida a Consulta Pública.

Em resultado, as alterações acolhidas são vertidas no “Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal”, que após aprovação da Câmara Municipal, será submetido a

deliberação da Assembleia Municipal, nos termos das disposições conjugadas dos artigos 25.º, n.º 1, alínea g) e 33.º, n.º 1, alínea k) da Lei n.º 75/2013, de 13 de setembro.

Atento ao acima exposto, e ao abrigo das disposições legais *supra* citadas, propõe-se que a Câmara Municipal delibere:

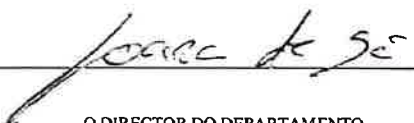
1. Aprovar o Relatório de Ponderação dos Resultados da Consulta Pública relativa ao Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal, que se anexa e faz parte integrante da presente proposta;
2. Aprovar o Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal, revisto em conformidade com os contributos acolhidos pelo Município, que se anexa e faz parte integrante da presente proposta;
3. Submeter à aprovação da Assembleia Municipal, o Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal.

Mais se propõe que a parte da ata respeitante a esta deliberação seja aprovada em minuta para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 57º da Lei 75/13, de 12 de setembro.

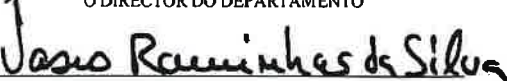
Anexos:

- Anexo 1 - Relatório de Ponderação dos Resultados da Consulta Pública.
- Anexo 2 - Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal (com alterações incorporadas).

O TÉCNICO



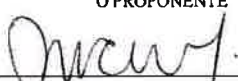
O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO



O CHEFE DE DIVISÃO



O PROPONENTE



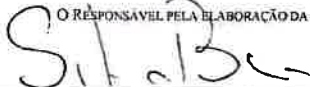
APROVADA / REJEITADA por: Votos Contra;

 4 Abstencões;

 7 Votos a Favor.

Aprovada em minuta, para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57 da lei 75 13, de 12 de Setembro

O RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ACTA



MolCMS.06

O PRESIDENTE DA CÂMARA





RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA PROJETO DE REGULAMENTO DE MOBILIDADE PARTILHADA DO MUNICÍPIO DE SETÚBAL

I. Enquadramento

A consulta pública, referente ao Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal, decorreu entre o dia 24 de maio de 2023 e o dia 05 de julho de 2023, cumprindo agradecer publicamente os contributos recebidos pelos interessados no seu âmbito.

O Projeto de Regulamento tem por base, a necessidade, por parte do Município de Setúbal, de regulação da utilização e gestão do espaço público no âmbito de atividades de partilha de velocípedes ou equiparados.

Trata-se de um projeto que visa criar o enquadramento legal inerente ao procedimento de licenciamento por parte dos operadores, bem como proceder à determinação de regras para a circulação e estacionamento em espaço público, sem prejuízo das regras vigentes do Código da Estrada, Regulamento de Sinalização de Trânsito e outras disposições legais aplicáveis.

O presente relatório é elaborado no seguimento da consulta pública acima referida e dá resposta às questões e contributos colocados pelos interessados, tornando públicas as posições do Município de Setúbal quanto às mesmas.

Partilha-se, assim, com os participantes na consulta e quaisquer interessados, o resultado das reflexões adicionais a que a análise dos contributos conduziu.

Foram recebidos contributos de quatro interessados, *infra* identificados:

- A. Vereadores do Partido Socialista;
- B. António Rodrigues;
- C. Victor Bravo;
- D. BOLT – Support Services PT, Unipessoal, Lda.

Por facilidade de leitura, opta-se, em termos de estrutura, por proceder à identificação das questões suscitadas pelos interessados, seguindo-se a competente análise e resposta às mesmas.

Refira-se ainda que, não são objeto de tratamento no presente relatório, os contributos relativos a matérias que não constem diretamente do projeto de regulamento.

II. Respostas à Consulta Pública:

1



A. Vereadores do Partido Socialista:

1. “Artº 3º alínea f) – Consideramos que todos os pontos de partilha deverão ter infraestrutura adequada para o fim a que se destinam;”

No que se refere à definição constante da alínea f), do artigo 3.º do Projeto de Regulamento, a redação encontra-se, intencionalmente em sentido lato, visando abranger a possibilidade de os pontos de partilha - poderem ter uma configuração com ou sem infraestrutura instalada.

Contudo, de forma a garantir o ordenamento do espaço público, o Município decidiu que a solução mais adequada a esse fim, é por via da obrigatoriedade de todos os pontos de partilha terem uma infraestrutura associada e adequada para o fim a que se destinam. Tal solução adotada, já se encontra devidamente estatuída na redação que consta do n.º 6, do artigo 14.º, e do n.º 1 do artigo 15.º, ambos do Projeto de Regulamento.

Em relação a esta matéria esclarece-se, ainda que, o conceito de infraestrutura adequada compreende quer a infraestrutura de parqueamento com carregamento elétrico - correspondente a 1/3 do total instalado – quer aquela que resulta da sinalização vertical e horizontal.

Qualquer das formas de infraestruturas acima referidas, permite a clara identificação do local de parqueamento, garante a forma de organização do mesmo, e estabelece a lotação máxima admitida no local de partilha.

Nessa medida, considera-se ser de manter a redação constante do artigo 3.º, alínea f), do Projeto de Regulamento.

2. “Artº 5º nº 2 – Consideramos excessivos os 1000 velocípedes ou equiparados que são propostos. De acordo com a proposta apresentada, a média de junho 2021 a março de 2023 foi de 224 veículos disponíveis (com um máximo de 267 em 2022), e não parece que tenham faltado;”

A proposta de considerar 1000 (mil) como número máximo de veículos a ser disponibilizado por licença, resultou da necessidade do alargamento deste tipo de serviço a toda a área geográfica do concelho de Setúbal, de forma a impulsionar o uso permanente de veículos de mobilidade suave, principalmente nas deslocações casa-trabalho, nas ligações com o Instituto Politécnico de Setúbal e nas vias de acesso às zonas balneares, este último fluxo com impacto sazonal.

Cumprе ainda assinalar que, a redação introduzida no nº2 do artigo 5.º do Projeto de Regulamento clarifica que o número máximo de veículos por licença não poderá ser superior a 1000 (mil) velocípedes. Esclarece-se, ainda que, em sede do competente procedimento de atribuição de licenças, será definido, oportunamente, o número exato de veículos, que poderá ser inferior a esse tecto máximo estipulado no Regulamento.

2



Sem prejuízo destes esclarecimentos, assinala-se que, para uma definição clara e objetiva do número máximo de veículos por licença, o Município irá elaborar o mapeamento dos pontos de partilha, tendo por base 2 critérios essenciais: os pontos de partilha instalados à data e a projeção de novos elementos, de forma a assegurar a provisão deste serviço a todo o concelho de Setúbal. Desse mapeamento, poderá resultar como adequado um número inferior a 1000 veículos.

Face ao exposto, considera-se ser de manter a redação do artigo 5.º, n.º 2 do Projeto de Regulamento.

3. “Artº 14 nºs 1 e 2 – Entendemos que a localização e configuração dos pontos de partilha deverão ser definidos no caderno de encargos da hasta pública.”

Esclarece-se que a peça desenhada, que define a localização e a configuração dos pontos de partilha, constará das peças do procedimento.

“No ponto 8 do mesmo Artº é referida a alínea h) do Artº 22 (que não existe);”

Trata-se de um lapso de escrita, que ora se rectifica do seguinte modo: No n.º 8, do artigo 14.º, onde se lê “estabelecido na alínea h) do Artigo 22.º”, deve ler-se “estabelecido na alínea i), do Artigo 23.º.”

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
<p style="text-align: center;">Artigo 14.º</p> <p>8- Nos casos em que os veículos se encontrem estacionados de tal forma que representem um perigo à circulação de outros veículos ou peões, os mesmos serão removidos a expensas do operador, nos termos do estabelecido na alínea h), do Artigo 22.º.</p>	<p style="text-align: center;">Artigo 14.º</p> <p>8- Nos casos em que os veículos se encontrem estacionados de tal forma que representem um perigo à circulação de outros veículos ou peões, os mesmos serão removidos a expensas do operador, nos termos do estabelecido na alínea i), do Artigo 23.º.</p>

4. “Artº 23 alínea i) – O prazo máximo de 24 horas parece-nos excessivo e deverá ser reduzido para 4 horas. “

Após ponderação, entende-se ser pertinente a redução do número de horas estabelecido na alínea i), do Artigo 23.º. No entanto, entende-se que o prazo de 4 horas



proposto pelo interessado, não se mostra exequível em termos operacionais, considerando-se razoável e adequada uma redução para 12 horas.

Em consequência, altera-se a redação da alínea i), do Artigo 23.º, fixando-se o prazo máximo de 12 horas ali previsto.

“Consideramos ainda que deveria existir uma alínea neste Artº 23 que obrigue os Operadores a realizar ações de informação e sensibilização quanto aos deveres dos utilizadores;”

Após ponderação, considera-se ser de acolher o contributo acima referido. Nos termos acima mencionados, o artigo 23.º do Projeto de Regulamento será alterado, mediante introdução da alínea r), nos termos *infra* descritos:

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
<p style="text-align: center;">Artigo 23.º</p> <p>Constituem deveres do operador:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cumprir e fazer cumprir pelos seus trabalhadores, colaboradores e utilizadores do serviço de partilha que exploram, as normas do presente Regulamento, do respetivo caderno de encargos e demais disposições legais; b) Cumprir as disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de circulação e estacionamento de veículos de serviços de partilha; c) Dispor de mecanismos que apenas permitam as entregas (<i>checkout</i>) obrigatoriamente nos Pontos de Partilha e reportem a existência de veículos danificados ou incorretamente estacionados; 	<p style="text-align: center;">Artigo 23.º</p> <p>Constituem deveres do operador:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cumprir e fazer cumprir pelos seus trabalhadores, colaboradores e utilizadores do serviço de partilha que exploram, as normas do presente Regulamento, do respetivo caderno de encargos e demais disposições legais; b) Cumprir as disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de circulação e estacionamento de veículos de serviços de partilha; c) Dispor de mecanismos que apenas permitam as entregas (<i>checkout</i>) obrigatoriamente nos Pontos de Partilha e reportem a existência de veículos danificados ou incorretamente estacionados;




- d) Incluir nos seus termos contratuais penalidades aos utilizadores pelo incumprimento das regras de circulação, devendo aplicá-las;
- e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos;
- f) Disponibilizar uma linha de contacto permanente e gratuita para reporte de avarias, situações de posicionamento indevido de veículos ou em caso de sinistro;
- g) Garantir que os veículos são mantidos em bom estado de conservação e se apresentem em condições técnicas e de segurança legalmente exigidas;
- h) Limitar a velocidade das trotinetas com motor, alocadas aos sistemas de partilha, até ao máximo de 20 km/h;
- i) Remover ou realocar os veículos de serviços de partilha que se encontrem estacionados em locais proibidos ou a causar obstrução à circulação e à acessibilidade e utilização de vias e passeios por outros utilizadores, devendo fazê-lo por iniciativa própria ou sempre que solicitado pelo Município, num

- d) Incluir nos seus termos contratuais penalidades aos utilizadores pelo incumprimento das regras de circulação, devendo aplicá-las;
- e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos;
- f) Disponibilizar uma linha de contacto permanente e gratuita para reporte de avarias, situações de posicionamento indevido de veículos ou em caso de sinistro;
- g) Garantir que os veículos são mantidos em bom estado de conservação e se apresentem em condições técnicas e de segurança legalmente exigidas;
- h) Limitar a velocidade das trotinetas com motor, alocadas aos sistemas de partilha, até ao máximo de 20 km/h;
- i) Remover ou realocar os veículos de serviços de partilha que se encontrem estacionados em locais proibidos ou a causar obstrução à circulação e à acessibilidade e utilização de vias e passeios por outros utilizadores, devendo fazê-lo por iniciativa própria ou sempre que solicitado pelo Município, num prazo máximo de 12 (doze) horas após ter sido interpelado por este;

<p>prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas após ter sido interpelado por este;</p> <p>j) Assegurar uma equipa própria que assegure a logística associada à (re)distribuição e remoção dos veículos;</p> <p>k) Garantir a subscrição de apólices que segurem os danos causados a utilizadores e terceiros, a qual deve garantir a confidencialidade dos seus dados pessoais;</p> <p>l) Potenciar a intermodalidade com outros modos de transporte público;</p> <p>m) Promover a criação de modalidades tarifárias articuladas com outros concessionários de serviço público de transporte de passageiros;</p> <p>n) Colaborar com o Município nas ações que este vier a desenvolver na promoção da mobilidade sustentável;</p> <p>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 20.º;</p>	<p>j) Assegurar uma equipa própria que assegure a logística associada à (re)distribuição e remoção dos veículos;</p> <p>k) Garantir a subscrição de apólices que segurem os danos causados a utilizadores e terceiros, a qual deve garantir a confidencialidade dos seus dados pessoais;</p> <p>l) Potenciar a intermodalidade com outros modos de transporte público;</p> <p>m) Promover a criação de modalidades tarifárias articuladas com outros concessionários de serviço público de transporte de passageiros;</p> <p>n) Colaborar com o Município nas ações que este vier a desenvolver na promoção da mobilidade sustentável;</p> <p>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 20.º;</p> <p>p) Disponibilizar uma aplicação gratuita para os utilizadores dos velocípedes e equiparados.</p> <p>q) Findo o prazo da licença, o operador deve remover todos os veículos e infraestruturas associadas das ruas e</p>
--	---



<p>p) Disponibilizar uma aplicação gratuita para os utilizadores dos velocípedes e equiparados.</p> <p>q) Findo o prazo da licença, o operador deve remover todos os veículos e infraestruturas associadas das ruas e quando pararem de operar na cidade de Setúbal.</p>	<p>quando pararem de operar na cidade de Setúbal.</p> <p>r) O operador promoverá, em conjunto com o Município, com uma periodicidade mínima semestral, ações de sensibilização e formação destinadas aos condutores, ciclistas e peões, sendo que uma das ações terá de ser, obrigatoriamente, dirigida à comunidade escolar.</p>
--	---

5. "Artº 26 – Consideramos que as competências do município previstas na proposta de regulamento, nomeadamente as constantes dos artigos 5, 6, 13, 14, 15, 19 e 20, não devem ser passíveis de delegação;"

Após ponderação, entende-se acolher parcialmente este contributo no sentido de que as competências atribuídas no presente Regulamento à Câmara Municipal, podem ser delegadas no Presidente da Câmara Municipal, mediante a competente deliberação tomada pelo órgão executivo (Câmara Municipal).

Nessa conformidade, a redação do n.º 1, do atual artigo 29.º do Projeto de Regulamento (por força da necessária renumeração, decorrente do acolhimento de outros contributos, cfr. se explanará *infra*) será alterada nos termos seguintes:

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
<p>Artigo 26.º</p> <p>1- As competências atribuídas no presente Regulamento à Câmara Municipal podem ser delegadas no Presidente da Câmara Municipal, com faculdade de subdelegação nos Vereadores.</p>	<p>Atual Artigo 29.º</p> <p>1- As competências atribuídas no presente Regulamento à Câmara Municipal podem ser delegadas no Presidente da Câmara Municipal,- mediante a prévia e competente deliberação tomada pela Câmara Municipal-, com faculdade de subdelegação nos Vereadores.</p>





6. “O Regulamento deverá prever um conjunto de contraordenações e coimas tanto em relação ao não cumprimento por parte dos Operadores, como ao não cumprimento por parte dos utilizadores.”

Após ponderação, considerou-se ser de acolher este contributo, mediante a previsão e introdução das seguintes normas no Projecto de Regulamento:

“ Artigo 26.º

Contraordenações e Coimas

1- De acordo com o estipulado no presente Regulamento, constituem contraordenações:

1.1) Imputáveis aos Utilizadores:

a) A utilização de velocípedes ou equiparados sem observância das regras aplicáveis, quer do presente regulamento, quer do procedimento de hasta pública, sem prejuízo das regras previstas no Código da Estrada, designadamente no seu artigo 112.º;

b) A condução dos veículos de forma imprudente, pela prática de quaisquer atos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança, a visibilidade ou a comodidade dos utilizadores das vias, tendo em especial atenção os utilizadores vulneráveis.

1.2) Imputáveis aos Operadores:

a) O exercício da atividade de partilha no concelho de Setúbal sem a respetiva licença municipal;

b) A inoperacionalidade da linha de atendimento gratuita de apoio ao cliente e ou do livro de reclamações eletrónico;

c) A indisponibilidade reiterada da plataforma eletrónica, incluindo a API disponibilizada;

d) Permitir o estacionamento dos veículos fora dos locais de partilha previstos nos termos do presente regulamento, nos documentos que constituem o procedimento de



hasta pública ou noutros devidamente autorizados pelo Município de Setúbal e não proceder à remoção dos mesmos nos termos estabelecidos na alínea h), do artigo 22.º;

e) A não disponibilização ao público dos veículos de aluguer nos locais destinados para o efeito.

2 – A contraordenação prevista na alínea b), do ponto 1.1.), é punida com coima graduada entre o mínimo de 100,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros;

3- A contraordenação prevista na alínea a), do ponto 1.2., é punida com coima graduada entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros, no caso de pessoa singular, e entre o mínimo de 500,00 € e o máximo de 5.000,00 euros, no caso de pessoas coletivas.

4 - As contraordenações previstas nas alíneas b), c), d), e e) do ponto 1.2, são punidas com coima graduada entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros.

5 - A coima para a alínea b), do ponto 1.1, será aplicada, nos termos do Código da Estrada.

6 - O incumprimento dos deveres inscritos no artigo 23.º, cuja coima aplicável não se encontrar prevista nos números anteriores ou no Código da Estrada, é punida com coima entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros.

7- Em caso de reincidência, os limites máximos e mínimos das coimas a aplicar às contraordenações, são aumentados em 50 %, não podendo, contudo, exceder o limite máximo previsto no regime geral do ilícito de mera ordenação social.

8- Sem prejuízo das coimas aplicáveis, as entidades fiscalizadoras poderão promover o bloqueamento e remoção dos velocípedes, que circulem ou se encontrem estacionados em zonas interditas à sua presença, definidas pelo Município no presente Regulamento ou nos termos do Código da Estrada, sendo a remoção a expensas do operador.

9 - O produto das coimas aplicadas pelo Município de Setúbal constitui receita própria do mesmo.

10 - As infrações ao disposto no presente artigo são da responsabilidade do titular do alvará ou do utilizador.



11 - *As sanções aplicáveis ao incumprimento do disposto no presente Regulamento não prejudicam a responsabilidade civil e penal que ao caso couber.*

12- *A negligência é sempre punível, nos termos gerais.*

Artigo 27.º

Sanções Acessórias

Pela prática das contraordenações previstas no artigo 26.º, podem ainda ser aplicadas as seguintes sanções acessórias ao operador, em função da gravidade do ilícito praticado e nos termos do regime geral das contraordenações:

- a) Revogação da licença de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha de velocípedes ou equiparados;*
- b) Apreensão dos veículos;*
- c) Interdição do exercício da atividade no concelho por um período até dois anos*

Artigo 28.º

Aplicação das Coimas

A competência para determinar a instauração de processos de contraordenação, previsto no presente Regulamento, bem como para designar o instrutor e aplicar as coimas é do Presidente da Câmara Municipal, com a faculdade de delegação em qualquer outro dos membros da câmara municipal. “

B. António Rodrigues

“No regulamento proposto é exageradamente o numero máximo de veículos a poderem circular na cidade. Atualmente já existe um numero excessivo destes veículos (trotinetes) espalhados pela cidade onde não existem regras nem nenhuma entidade a fiscalizar as inúmeras infrações que se cometem permanentemente desde crianças menores a utilizarem as trotinetes, assim com a circulação em passeios, ou a utilização com 2 ou mais pessoas a circular na mesma trotinete, e sem respeitar a sinalização luminosa ou mesmo o código das estrada, e já para não falar do seu abandono em qualquer lugar. Ou seja tudo a mais do que já existe NÃO! “



Quanto ao número de veículos, dá-se por integralmente reproduzida para todos os efeitos, a argumentação já acima expendida quanto ao ponto 2. da participação identificada *supra* em A.

No mais, esclarece-se que o Regulamento visa, precisamente, estabelecer regras de utilização e de regulamentação, conforme resulta, designadamente, do preâmbulo e do estabelecido nos artigos 13.º e 23.º

Face ao exposto, considera-se ser de manter a redação do artigo 5.º, n.º 2 do Projeto de Regulamento.

C. Vitor Bravo

“A única coisa que não concordo é a idade limite de utilização, deve ser descida para os 15 anos visto que não é necessária carta de condução, deve ser feita nas escolas sensibilização para as regras e algumas normas elementares do código da estrada como sinalizar manobras e não ultrapassar veículos ou não utilizar áreas destinadas a peões, algum conhecimento sobre sinalização. Isto para potenciar a utilização destes meios de utilização pela comunidade escolar e evitar a utilização excessiva do automóvel.”

O interessado sugere que a idade mínima obrigatória para utilização deste sistema de transporte partilhado deve ser reduzida para os 15 (quinze) anos como forma de motivar, desde a fase de infância, uma mudança comportamental do cidadão.

Não obstante e após ponderação, considera-se não ser de acolher a alteração proposta, pelo facto de estarmos perante um serviço de transporte que, a título de pagamento, disponibiliza o acesso a veículos que podem usar toda a faixa de rodagem dentro das localidades e para a execução de manobras.

D. BOLT

3.1. Da ausência de necessidade de realização de hasta pública

“...Conforme resulta do Projeto, a atribuição de licenças para ocupação de espaços de partilha pelos serviços de partilha são atribuídas através de leilão em procedimento de hasta pública (n.º, artigo 6.º Projeto). Esta não é uma solução inédita. Por exemplo, o Código Regulamentar do Porto, em título dedicado aos serviços de partilha em modos suaves determina igual procedimento de atribuição de licenças com objeto similar. A Bolt é titular de uma licença de ocupação em espaço público atribuída pelo Município do Porto.



Sem prejuízo de uma aparente proliferação deste modelo de atribuição, com o devido respeito, a Bolt não concorda com o mesmo. Entende a Bolt que este modelo obstrui a concorrência e inovação.

Tal torna-se evidente pela ausência – aqui, pelo menos, aparente – de valorização de todos e quaisquer outros atributos em sede de concurso que salvaguardam, a final, o verdadeiro interesse público, máxime, o dos municípios.

Não pode igualmente a Bolt deixar de questionar como pretende o presente procedimento obedecer os princípios orientadores da atividade administrativa, nomeadamente, transparência, igualdade e concorrência.”

Conforme refere o interessado, o procedimento previsto no projeto de regulamento - de hasta pública -, tem sido amplamente adotado por outros municípios, designadamente o Município do Porto, Município de Guimarães e Município de Matosinhos, entre outros.

Considera-se que este procedimento, tal como outros, designadamente, concursos públicos ou concessões, permite o livre acesso de qualquer operador e a consequente apresentação de propostas por qualquer concorrente que reúna condições para prestar o serviço pretendido, não favorecendo, beneficiando, prejudicando ou impedindo o acesso a qualquer concorrente.

Na verdade, o princípio da concorrência, em sede de contratação pública correlaciona-se intimamente com o princípio da igualdade de tratamento, decorrendo daquele que a entidade adjudicante se encontra adstrita a usar procedimentos abertos, competitivos, concorrenciais, que confirmam aos interessados, operadores económicos, iguais condições de acesso e participação e iguais condições de tratamento.

O procedimento de hasta pública, sendo um procedimento aberto à participação de todos os operadores económicos, e cujo caderno de encargos preverá iguais condições de acesso e de tratamento aos operadores, respeita integralmente os princípios da concorrência, da transparência, da igualdade de tratamento, bem como o interesse público na contratação ótima.

No que se refere à valorização de outros atributos, ainda que o procedimento adotado fosse outro, nomeadamente um procedimento concursal, sempre poderia o Município, enquanto entidade adjudicante, decidir que a adjudicação seria feita de acordo com o critério das propostas economicamente mais vantajosa, determinada através da modalidade designada por “monofactor”, de acordo com a qual o critério de adjudicação é densificado por um fator correspondente a um único aspeto da execução do contrato a celebrar, designadamente o preço. Do mesmo modo, tal opção, prevista, designadamente no Código dos Contratos Públicos, não impede a sã concorrência, a



transparência ou belisca o interesse público, qualquer que seja o tipo de procedimento adoptado.

Sublinha-se, ainda que, o Regulamento impõe o cumprimento de um conjunto vasto de especificidades técnicas que, implicitamente, garantem a valorização de outros aspectos.

Pelo que se considera estarem salvaguardados os princípios da concorrência, transparência e igualdade.

Acresce que, o Projeto de Regulamento, por já conter normas e obrigações em matéria de políticas e procedimentos que visam salvaguardar o interesse público, máxime, dos municípios, garante que os operadores adoptem boas práticas do ponto de vista social, ambiental e de *governance*.

“3.2. Número de veículos por licença e relação com número de licenças / operadores licenciados

Estabelece o artigo 5.º da Proposta, sob epígrafe “Número de veículos por licença”, uma limitação ao número de velocípedes e equipamentos que um dado operador pode disponibilizar. Encontra-se o número fixado até um número máximo de 1000 velocípedes ou equiparados, com a possibilidade de ampliação para um máximo de 1500.

Atualmente, a Bolt opera uma média de 500 velocípedes ou equiparados a velocípedes, nomeadamente, trotinetes eléctricas. Assim sendo, e tomando em consideração uma potencial expansão da corrente operação da empresa no Município de Setúbal, a Bolt considera este um número sensato.

Todavia, alerta a Bolt, que se trata de um número que apenas fará sentido se apenas uma única licença for concedida no contexto global do Município.”

No que se refere ao contributo acima transcrito, a Bolt indica manifestar concordância com o número máximo de 1000 (mil) veículos por licença, desde que seja assegurado pelo Município a atribuição de uma única licença de exploração para toda a área concelhia.

Ora, no que se refere ao número de licenças a atribuir, uma vez que tal matéria não consta do projeto de Regulamento, o contributo em questão não pode ser considerado, para efeitos de apreciação.

“3.3. Processo de atribuição de licenças

Estabelece o n.º 5 do artigo 6.º da Proposta que o “(...) operador fica obrigado a dar início à atividade no prazo máximo de 15 dias”, sob pena da adjudicação (da licença) ficar sem efeito.

Atento que se trata de um prazo algo reduzido, recomenda a Bolt a menção a uma possibilidade de prorrogação - mediante requerimento escrito devidamente fundamentado - do prazo de início de atividade.”



Em virtude da necessidade de cumprimento das obrigações inerentes ao início de atividade, considera-se razoável introduzir a possibilidade de prorrogação do prazo estabelecido no n.º 5, do artigo 6.º do Projeto de Regulamento, mediante requerimento devidamente fundamentado, que dependerá de apreciação e deferimento por parte da Câmara Municipal

Nestes termos, o artigo 6.º do Projeto de Regulamento será alterado do seguinte modo:

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
<p style="text-align: center;">Artigo 6.º</p> <p>5-Após a adjudicação, o operador fica obrigado a dar início à atividade no prazo máximo de 15 dias.</p> <p>6- Em caso de incumprimento do prazo estipulado no ponto anterior, a adjudicação ficará sem efeito.</p>	<p style="text-align: center;">Artigo 6.º</p> <p>5-Após a adjudicação, o operador fica obrigado a dar início à atividade no prazo máximo de 15 dias, admitindo-se a prorrogação deste prazo, mediante requerimento escrito devidamente fundamentado, o qual carece de apreciação e deferimento pelo Município.</p> <p>6-Em caso de incumprimento do prazo estipulado no ponto anterior, ou da sua prorrogação, caso a mesma tenha sido deferida, a adjudicação ficará sem efeito.</p>

“3.4. Duração da licença

Conforme resulta claro do n.º 2 do artigo 9.º da Proposta, a licença titulada pelo alvará é atribuída por um período de 5 (anos). Atento ao investimento realizado em infraestrutura e adequação da operação aos termos regulamentares, assente numa mera lógica de recuperação de custos, a Bolt é da opinião que qualquer licença neste âmbito deverá ser atribuída por um período de 3 anos.”

Atendendo à dimensão e lógica de retorno do investimento a ser realizado pelo operador, considerou-se que a mesma é compatível com o período de duração de licença mais alargado, de 5 anos. Nessa medida, não se acolhe o contributo acima referido.

“3.5. Valor da licença



Estabelece o artigo 10.º da Proposta que é devido a título de valor de licença titulada através de Alvará aquele constante da maior licitação acima do preço base estabelecido no procedimento de hasta pública.

A Bolt opõem-se ao mero pagamento de uma lump sum a título de valor de licença. Entende a Bolt que a proposta deveria ser valorada atento a outros atributos, nomeadamente, o investimento em potenciais infraestruturas que beneficiem e modernizem a micromobilidade no contexto do Município de Setúbal. Assim, a Bolt propõem que o valor da licença seja substituído por um montante em investimento em infraestruturas.”

A determinação do valor da licença compete à Câmara Municipal, no uso das suas atribuições de administração do domínio público, sendo certo que essa questão não é objecto do Projecto de Regulamento, pelo que não se acolhe o contributo em causa.

“3.6. Características e identificação dos velocípedes

Bem corre o Município de Setúbal ao determinar que “Os veículos a disponibilizar em regime de partilha deverão comportar exclusivamente o condutor, estando vedada a possibilidade de transporte de passageiros ou carga” (n.º 2 do artigo 17.º da Proposta). Contudo, olvida o Município que é impossível a realização de um controle por parte da Bolt do cumprimento desta regra.

Trata-se de uma regra que resulta clara dos Termos e Condições da Bolt. O utilizador expressamente subscreve/adere aos Termos e Condições de prestação do serviço no momento da adesão à plataforma, logo, previamente à utilização dos velocípedes ou equiparados. Os Termos e Condições comportam sanções pela respectiva violação, nomeadamente, a impossibilidade de utilização subsequente do serviço em caso de violação das respetivas regras.

Mais informa a Bolt que é impossível, por razões de espaço, a colocação das regras de utilização dos velocípedes ou equiparados nos veículos ora disponibilizados aos utilizadores. As regras de utilização encontram-se disponíveis na app e são subscritas pelo utilizador no momento da subscrição/aceitação dos Termos e condições do serviço. Paralelamente, o contacto de apoio ao cliente consta já da aplicação, pelo que não faz sentido a sua colocação no veículo.”

O Projeto de Regulamento não estipula que o cumprimento do estabelecido no ponto 2, do artigo 17.º seja objeto de controlo por parte do operador, ainda que este deva garantir a monitorização permanente da forma de utilização dos velocípedes ou equiparados. Nessa medida, o contributo em questão não será considerado, para efeitos de apreciação.

“3.7. Realização de intervenções na via pública

Estabelece o artigo 19.º da Proposta que quaisquer intervenções na via pública, na medida que



consideradas essenciais à operação, in casu, da Bolt, não só carecem de autorização do Município, como devem os inerentes encargos ser da responsabilidade da empresa. Com o devido respeito, não concorda a Bolt com este modelo de atribuição de custos. Atente-se que um grande leque de intervenções beneficia e moderniza as estruturas do Município. Estamos a falar de intervenções e benfeitorias (latu sensu) que permanecerão na cidade mesmo após uma hipotética saída da Bolt. Nesse sentido, a Bolt propõe que a redação do artigo 19.º seja revista no sentido de prever um modelo de partilha de custos entre o Município de Setúbal e a empresa. Esta partilha seria definida através de acordo escrito ad hoc.”

Sublinha-se que a exploração da atividade e a correspondente receita obtida, resultam da utilização do espaço público do Município de Setúbal, pelo que, qualquer infraestrutura ou investimento que seja necessária àquela exploração de atividade, deve, por isso, ser suportada pelo operador.

Entende-se, deste modo, não ser de acolher o contributo em questão.

“3.8. Comercialização do serviço

Conforme resulta claro do artigo 20.º da Proposta, as tarifas definidas pelo operador:

a. Ficam sujeitas à aprovação da Câmara Municipal de Setúbal, mediante fundamentação em estudo económico-financeiro e

b. A respectiva atualização, até um limite máximo fixado pelo Índice de Preços do Consumidor.

Com o devido respeito não pode a Bolt concordar com as prerrogativas vertidas neste específico artigo, fazendo-o, genericamente, com os seguintes fundamentos:

a. O tarifário deve ser exclusivamente definido pelo Operador. Por exemplo, assim prevê o Código Regulamentar do Porto em título dedicado à mobilidade suave;

b. Os serviços de partilha de velocípedes ou equiparados, ainda que sejam relevantes para a prossecução de objetivos de descarbonização e melhoria dos padrões de mobilidade urbana, nunca, em qualquer momento, podem ser considerados serviços públicos essenciais. Apenas se fossem, ou, no limite, equivalentes ou sucedâneos, se poderia admitir a respectiva indexação em matéria de aumento de preço ao Índice de Preços do Consumidor. Em paralelo, este índice, naturalmente, não toma em consideração nem o aumento ou nem a diminuição dos custos operacionais da Bolt.

c. Adicionalmente, toda e qualquer aprovação de preços obstrui a concorrência e em nada favorece o desenvolvimento de um mercado tão incipiente como se revela Setúbal.

Por esse mesmo sentido, é entendimento da Bolt que todas e quaisquer referências ao preço e que apontem na sua limitação deverão ser removidas da Proposta.

Em alternativa, a Bolt propõe a revogação do n.º 3 do artigo 20.º da Proposta. Em alternativa, advoga pela substituição do texto previsto no n.º 2 do artigo 20.º pela formulação constante do Código Regulamentar do Porto em artigo subordinado a igual temática, a saber “O Tarifário é definido pelo operador. Qualquer alteração ao mesmo, desconto ou parcerias são da responsabilidade do operador”.



Ao contrário do veiculado pelo interessado, o Município de Setúbal, ao permitir que o operador defina os preços iniciais a serem praticados, por via da apresentação dum estudo económico financeiro, ao não estabelecer um teto máximo para os preços do serviço, prevendo a possibilidade de atualização anual dos preços com base no Índice de Preços no Consumidor (IPC) garante, precisamente, que da norma não resulta a possibilidade de existir interferência do Município no valor dos preços fixados pelo operador.

Face ao exposto, considera-se não ser de acolher as propostas recebidas sobre esta matéria, mantendo-se assim inalterada a redação proposta em Projeto de Regulamento.

“3.9. Deveres do Utilizador

Sugere desde já a Bolt uma alteração aos termos da alínea d) do artigo 21.º da Proposta, conforme abaixo:

<i>Onde se lê:</i>	<i>Deverá ler-se, segundo proposta aqui avançada</i> <i>pela Bolt:</i>
<i>d) Os utilizadores dos velocípedes ou equiparados são responsáveis pelas infrações ao Código da Estrada e demais legislação aplicável, cometidas no exercício da condução, nomeadamente pelo pagamento das coimas que lhe sejam aplicadas.</i>	<i>d) Os utilizadores dos velocípedes ou equiparados são responsáveis pelas infrações ao Código da Estrada e demais legislação aplicável, incluindo o presente regulamento, cometidas no exercício da condução, nomeadamente pelo pagamento das coimas que lhe sejam aplicadas, não sendo o operador subsidiariamente responsável, em qualquer momento e a qualquer título, pelo respetivo pagamento.</i>

Acolhe-se parcialmente a sugestão apresentada, no que se refere à inclusão do Regulamento quanto à legislação aplicável aos utilizadores.

Já no que respeita à não responsabilidade do operador, o Município é de entendimento que tal solução não pode ser acolhida, na medida em que poderão ocorrer infrações e sinistros suscetíveis de serem imputadas aos operadores, nomeadamente, por falta de manutenção do equipamento.

Face ao acolhimento parcial do contributo, a alínea d), do artigo 21.º do Projeto de Regulamento será alterado do seguinte modo:

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
Artigo 21.º d) Os utilizadores dos velocípedes ou equiparados são responsáveis pelas infrações ao Código da Estrada e demais	Artigo 21.º d) Os utilizadores dos velocípedes ou equiparados são responsáveis pelas infrações ao Código da Estrada e demais legislação



legislação aplicável, cometidas no exercício da condução, nomeadamente pelo pagamento das coimas que lhe sejam aplicadas.	aplicável, incluindo o presente regulamento, cometidas no exercício da condução, nomeadamente pelo pagamento das coimas que lhe sejam aplicadas.
---	--

“Paralelamente, aconselha-se a adoção de uma definição de utilizador a incluir nas definições da Proposta (artigo 3.º).”

Foi sugerido que o Projeto de Regulamento contemplasse a definição do conceito de utilizador. Uma vez que do artigo 21.º do Projeto de Regulamento já define as regras que o particular, enquanto utilizador, deve respeitar aquando da utilização do serviço de transportes, não se julga pertinente acolher as propostas recebidas sobre esta matéria

“3.10. Deveres do Utilizador

Sugere a Bolt uma alteração aos termos de diversas alíneas que constituem deveres dos operadores, conforme previstas no artigo 23.º da Proposta, a saber:

<i>Onde se lê:</i>	<i>Deverá ler-se, segundo proposta aqui avançada pela Bolt:</i>
<i>a) Cumprir e fazer cumprir pelos seus trabalhadores, colaboradores e utilizadores do serviço de partilha que exploram, as normas do presente Regulamento, do respetivo caderno de encargos e demais disposições legais.</i>	<i>a) Cumprir e fazer cumprir pelos seus trabalhadores, colaboradores e, na medida dos respetivos melhores esforços, o que o Município de Setúbal desde já reconhece, utilizadores do serviço de partilha que exploram, as normas do presente Regulamento, do respetivo caderno de encargos e demais disposições legais.</i>

<i>e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos.</i>	<i>e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados, por via de regra estabelecida nos respetivos termos e condições de utilização do serviço, por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos.</i>
---	--

<i>Onde se lê:</i>	<i>Deverá ler-se, segundo proposta aqui avançada pela Bolt:</i>
<i>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos</i>	<i>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos</i>



[Handwritten signature and initials]

<i>mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 20.º.</i>	<i>mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 21.º.</i>
---	---

Quanto à alínea a), entende-se que a proposta apresentada não acrescenta valor ao já estabelecido na norma e consequentemente, o Município não acolherá a mesma.

Após ponderação, considera-se ser de acolher o contributo acima referido, referente à alínea e) do Artigo 23.º do Projeto de Regulamento, na medida em que é relevante a inclusão desta proibição, nos termos e condições de utilização do serviço, de forma a que seja de fácil acesso ao utilizador.

Trata-se de um lapso de escrita, que ora se retifica do seguinte modo: na alínea o), do artigo 23.º do Projeto de Regulamento, onde se lê *“em desrespeito do estabelecido no Artigo 20.º”*, deve ler-se *“em desrespeito do estabelecido no Artigo 21.º”*.

Nestes termos, o artigo 23.º do Projeto de Regulamento será alterado do seguinte modo (já considerando a inclusão do contributo supra identificado em C.:

Norma submetida a consulta pública	Norma alterada
<p>e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos.</p> <p>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 20.º;</p>	<p>e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados, por via de regra estabelecida nos respectivos termos e condições de utilização do serviço, por parte de utilizadores com idade inferior a 16 anos.</p> <p>o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 21.º;</p>

[Large handwritten signature]



**PROJETO DE REGULAMENTO DE MOBILIDADE PARTILHADA
DO MUNICÍPIO DE SETÚBAL**





ÍNDICE

Preâmbulo	5
CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS	7
Artigo 1.º Lei habilitante	7
Artigo 2.º Âmbito e objeto	7
Artigo 3.º Definições	8
CAPÍTULO II LICENCIAMENTO	9
SECÇÃO I Disposições gerais	9
Artigo 4.º Licenciamento	9
Artigo 5.º Número de veículos por licença	10
SECÇÃO II	10
Artigo 6.º Atribuição de licenças	10
Artigo 7.º Fundamentos para o indeferimento	11
Artigo 8.º Transmissão de licenças	11
SECÇÃO III Eficácia e validade das licenças	11
Artigo 9.º Título	11
Artigo 10.º Valor da Licença	12
Artigo 11.º Prazo da licença	12
Artigo 12.º Extinção da licença	12
CAPÍTULO III REGIME DE UTILIZAÇÃO E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	13
Artigo 13.º Circulação de Veículos	13
Artigo 14.º Pontos de Partilha	13
Artigo 15.º Sinalização e Infraestruturas dos pontos de partilha	14
Artigo 16.º Horário de Disponibilização do Serviço	15
Artigo 17.º Características e identificação dos velocípedes	15
Artigo 19.º Intervenções na via pública	16
Artigo 20.º Comercialização do Serviço	16
Artigo 21.º Deveres dos Utilizadores	16
CAPÍTULO IV RELAÇÃO ENTRE O MUNICÍPIO E O OPERADOR	17
Artigo 22.º Colaboração e troca de informação	18
Artigo 23.º Deveres gerais do Operador a observar no exercício da atividade	18



Artigo 24.º Contributos para a descarbonização de Setúbal.....	20
CAPÍTULO V FISCALIZAÇÃO	21
Artigo 25.º Competência.....	21
Artigo 26.º Contraordenações e Coimas	21
Artigo 27.º Sanções Acessórias.....	23
Artigo 28.º Aplicação das Coimas.....	23
CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	23
Artigo 29.º Delegação de competências	23
Artigo 30.º Legislação Subsidiária	24
Artigo 31.º Casos omissos e dúvidas	24
Artigo 29.º Entrada em vigor	24



Preâmbulo

Com a concentração de população em áreas urbanas agravam-se as problemáticas relacionadas com as emissões de gases com efeito de estufa e com o congestionamento de trânsito nas cidades. Este paradigma, introduz novos desafios e tendências no domínio da mobilidade urbana, sobretudo por via do reconhecimento da importância da adoção dos modos de transporte suave e o seu contributo para a promoção da saúde e do bem-estar dos cidadãos. Esta tendência concretiza-se, também, através da crescente difusão da micromobilidade partilhada, que diz respeito a deslocações de distância reduzida, recorrendo a modos de transporte de velocidades reduzidas, como trotinetas ou bicicletas elétricas, e que é provisionada como serviço prestado por operadores que efetivam este novo modelo de mobilidade. Estamos perante uma nova realidade que obriga necessariamente ao redesenho das infraestruturas e à implementação de novos mecanismos de regulamentação e gestão do espaço público, capazes de garantir efetivas condições de circulação.

Nesta matéria, entre os principais desafios que se colocam aos Municípios estão, a urgência em organizar adequadamente o espaço público ocupado por operadores de mobilidade partilhada e a criação de infraestruturas, móveis e/ou fixas que permitam estacionar as diferentes tipologias de veículos da mobilidade partilhada.

Indissociável destes novos desafios encontra-se também a necessidade do Município adotar uma abordagem pró-ativa que inclua a fixação de metas ambientais para a descarbonização do Município, colaborando desta forma para o cumprimento dos compromissos nacionais entretanto assumidos.

O Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal (PMSTS), aprovado em 2018 pelos Órgãos Municipais, definiu como um dos seus objetivos específicos a promoção das deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas. De forma a implementar o plano de medidas de gestão da mobilidade, o Município celebrou memorandos de entendimento com um operador de mobilidade suave partilhada (trotinetas e bicicletas elétricas) para experienciar a adesão da população e a mais valia destes modos de transporte na mobilidade urbana, condição essencial para a regulamentação deste tipo de mobilidade.



Após um período de experiência efetiva, justifica-se codificar num instrumento jurídico formal as melhores práticas que resultaram desta fase inicial, procurando conciliar mais satisfatoriamente a presença daqueles serviços com a proteção dos peões e dos cidadãos mais vulneráveis, bem como uma melhor gestão do espaço público.

A atividade de serviços de mobilidade partilhada, consubstanciada no aluguer de curta duração de veículos de passageiros sem condutor, com e sem motor, também designada por atividade de *sharing*, encontra-se regulada no Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho (segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto).

Com efeito, o referido diploma regula as condições de acesso e de exercício daquela atividade e define que “O acesso e exercício da atividade de *rent-a-car* e *sharing* está sujeito a comunicação prévia com prazo ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, I. P., a efetuar por via do Balcão do Empreendedor (BdE), dos serviços a que se referem os artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho”. A AMT – Autoridade da Mobilidade e Transportes, por sua vez, aprecia as cláusulas contratuais gerais no prazo de 10 dias e informa o IMT sobre alguma discordância com as mesmas.

Uma vez que o acesso e exercício da atividade em causa é regulado através do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, caberá ao Município de Setúbal a regulação da utilização e gestão do espaço público no âmbito de atividades de partilha de velocípedes ou equiparados, e do inerente procedimento de licenciamento por parte dos operadores, resultando do documento agora proposto a determinação de regras para a circulação e estacionamento em espaço público, sem prejuízo das regras vigentes do código da estrada, regulamento de sinalização de Trânsito e outras disposições legais aplicáveis.

Permitindo a ocupação do espaço público para o exercício de serviços de partilha no Concelho, o Município de Setúbal aposta em modos mais ativos e sustentáveis em alternativa ao uso do transporte individual, em especial em deslocações de curta distância, que promovam a qualidade de vida, do ambiente e da fruição do espaço público. Acresce que se verifica em Setúbal um potencial considerável de transferência de viagens dos modos motorizados, em especial do transporte individual para os modos suaves, dado que as deslocações motorizadas com menos de 1,5 km de distância têm um peso significativo em várias zonas da cidade, onde cerca de 80% dos casos são



deslocações em cuja Origem-Destino se faz dentro do próprio concelho (internas - sendo que 50% corresponde a viagens internas à própria freguesia), dado que mais de metade da população tem o seu emprego na cidade de Setúbal.

Numa ponderação dos custos e benefícios das medidas projetadas, prevê -se que os benefícios serão manifestamente positivos, na medida em que, por um lado, contribuirão para promover uma forma alternativa e sustentável de mobilidade urbana. Por outro lado, estas medidas contribuirão para a transparência do procedimento de acesso e atribuição das licenças de utilização de ocupação do espaço público para serviços de partilha no Concelho, permitindo que os operadores e respetivos utilizadores conheçam e acedam às regras que disciplinam a sua atribuição e utilização.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Lei habilitante

O presente Regulamento é elaborado ao abrigo e nos termos do disposto no artigo 241.º da Constituição da República Portuguesa, do disposto nas alíneas *c)* e *m)* do n.º 2 do artigo 23.º, na alínea *g)* do n.º 1 artigo 25.º e nas alíneas *k)*, *x)*, *qq)* e *rr)* do n.º 1 do artigo 33.º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, no n.º 2 do artigo 10.º do Código da Estrada, na sua redação atual, do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, na sua redação atual e, ainda do disposto no Decreto-Lei n.º 244/1995, de 14 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 2.º

Âmbito e objeto

- 1- O presente Regulamento define o procedimento de licenciamento e estabelece o regime de utilização do espaço público, no âmbito de atividades de partilha de velocípedes ou equiparados, com ponto de partilha, para utilização pública, durante



períodos de curta duração, integrados em soluções de mobilidade como um serviço, designadamente de índole urbana e de curta distância.

- 2- Os serviços de partilha devem cumprir o vertido no Decreto – Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende -se por:

- a) API — *Application Programming Interface* — interface de programação de aplicações que permite aceder à informação da atividade de partilha, determinada pela concedente, disponível na plataforma;
- b) App — aplicação para dispositivos móveis, compatível com os sistemas operativos Android e IOS, onde conste informação e acesso ao serviço de partilha;
- c) Equiparados a velocípedes — de acordo com o n.º 3 do artigo 112.º do Código da Estrada, na sua redação atual, são equiparados a velocípedes, “os velocípedes ou equiparados com motor” e “as trotinetas com motor elétrico, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, quando equipados com motor com potência máxima contínua de 0,25 kW e atingindo a velocidade máxima em patamar de 25 km/h”;
- d) Obstrução: o veículo imobilizado que impede fisicamente o uso da via pública ou o acesso a qualquer propriedade pública ou privada;
- e) Operador — titular de licença responsável pela disponibilização de um sistema de partilha;
- f) Ponto de partilha — local sinalizado, com ou sem infraestrutura associada, onde é possível disponibilizar, aceder ou parquear veículos de serviços de partilha, de utilização pública;
- g) Serviço de partilha — modelo de negócio que disponibiliza para utilização pública, durante períodos de curta duração, velocípedes ou equiparados, com ou sem motor;



- h) Trotineta — de acordo com o n.º 4 do artigo 112.º do Código da Estrada, na sua redação atual, “considera -se trotineta o veículo constituído por duas rodas em série, que sustentam uma base onde o condutor apoia os pés, conduzida em pé e dirigida através de um guiador que se eleva até a altura da cintura”;
- i) Velocípede — de acordo com o n.º 1 do artigo 112.º do Código da Estrada, na sua redação atual, “veículo com duas ou mais rodas, acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos”;
- j) Velocípede com motor — de acordo com o n.º 2 do artigo 112.º do Código da Estrada, na sua redação atual, “é o velocípede equipado com motor auxiliar com potência máxima contínua de 1,0 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o condutor deixar de pedalar.

CAPÍTULO II

LICENCIAMENTO

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 4.º

Licenciamento

- 1- A utilização do espaço público pelos serviços de partilha, no concelho de Setúbal, está sujeita a licenciamento municipal, nos termos e condições estabelecidas no presente Regulamento.
- 2- Aos titulares das licenças atribuídas pelo Município, aplica-se igualmente o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis, designadamente de licenciamento e exercício da atividade de partilha de acesso público, bem como as determinações previstas na legislação rodoviária.



Artigo 5.º

Número de veículos por licença

- 1- No Município de Setúbal, cada operador promove a exploração de serviços de partilha de velocípedes ou equiparados, mediante utilização do espaço público, através de uma licença.
- 2- Cada licença permite a utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha de velocípedes ou equiparados para um número máximo de 1000 velocípedes, com a possibilidade de ampliação para um máximo de 1500, em função da procura evidenciada pelo operador e mediante prévio acordo escrito com o Município.

SECÇÃO II

Artigo 6.º

Atribuição de licenças

- 1- As licenças de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha são atribuídas no âmbito de leilão em procedimento de hasta pública.
- 2- O Município publicitará no seu site institucional o(s) procedimento(s) de hasta pública, onde, para além de outros elementos, será indicado o prazo para apresentação do requerimento do pedido de licenciamento, os documentos associados à sua instrução, que determinam o direito de admissão à hasta pública, e o preço base da(s) licença(s) a leiloar.
- 3- Os candidatos às licenças de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha terão de cumprir, na íntegra, todas as exigências do presente regulamento e do caderno de encargos do respetivo procedimento de hasta pública.
- 4- Em cada procedimento de hasta pública apenas será atribuída uma licença a cada candidato.
- 5- Após a adjudicação, o operador fica obrigado a dar início à atividade no prazo máximo de 15 dias, admitindo-se a prorrogação deste prazo, mediante requerimento escrito devidamente fundamentado, o qual carece de apreciação e deferimento pelo Município.



- 6- Em caso de incumprimento do prazo estipulado no ponto anterior, ou da sua prorrogação, caso a mesma tenha sido deferida, a adjudicação ficará sem efeito.

Artigo 7.º

Fundamentos para o indeferimento

O pedido de licenciamento é indeferido quando:

- a) Violar as condições de utilização do espaço público definidas no presente regulamento;
- b) Os veículos indicados pelo operador não cumprirem os requisitos exigidos pelo presente regulamento;
- c) Violar qualquer norma legal ou regulamentar aplicável ou o caderno de encargos da hasta pública.

Artigo 8.º

Transmissão de licenças

É proibida a transmissão, por qualquer meio, de licenças de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha, exceto se previamente autorizada, por escrito, pela Câmara Municipal, devendo, neste caso, o novo titular cumprir as condições estabelecidas no presente regulamento e no respetivo caderno de encargos.

SECCÇÃO III

Eficácia e validade das licenças

Artigo 9.º

Título

- 1- A licença de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha é titulada pelo respetivo alvará, cuja emissão é condição da sua eficácia.
- 2- O alvará é emitido após o pagamento total do valor da licença, emitido pelo prazo de 5 (cinco) anos.
- 3 - Cada operador de sistemas de partilha é titular de um alvará único, que contém os seguintes elementos:



- a) A identificação do operador;
- b) Horário de funcionamento do serviço de partilha;
- c) Locais de partilha;
- d) Tipologia e quantidade máxima de veículos a velocípedes ou equiparados;
- e) Data de validade do alvará.
- f) Outros que se revelem necessários no âmbito do procedimento e/ou à atividade de partilha.

Artigo 10.º

Valor da Licença

Pela emissão da licença de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha é devido o valor resultante da maior licitação acima do preço base estabelecido para a licença no procedimento de hasta pública.

Artigo 11.º

Prazo da licença

A licença é atribuída pelo prazo de 5 (cinco) anos e não poderá ser objeto de renovação.

Artigo 12.º

Extinção da licença

A licença de utilização de espaço público pelos serviços de partilha, extinguem-se:

- a) Por caducidade, findo o respetivo prazo de validade;
- b) Pelo incumprimento reiterado das normas do presente Regulamento ou de outras constantes do caderno de encargos do procedimento de hasta pública ou da legislação aplicável, havendo lugar a prévia notificação efetuada nesse sentido ao titular da licença, por parte da Câmara Municipal de Setúbal;
- c) Por revogação, mediante acordo entre as partes.



CAPÍTULO III

REGIME DE UTILIZAÇÃO E OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Artigo 13.º

Circulação de Veículos

- 1- A circulação dos velocípedes ou equiparados afetos à atividade de partilha deverá processar-se no estrito cumprimento do Código da Estrada e demais legislação aplicável à circulação em espaço público.
- 2- É proibida a circulação de velocípedes ou equiparados em passeios e espaços pedonais, placas centrais das praças ou largos, acessos a edifícios históricos, jardins urbanos e parques de lazer, exceto quando esteja devidamente sinalizada a permissão de circulação.
- 3- É proibida a circulação de velocípedes ou equiparados em acessos de veículos ou peões a propriedades e garagens, passagens de peões ou locais afetos à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros, lugares e parques de estacionamento, exceto quando esteja devidamente sinalizada a permissão de circulação.
- 4- O Município determina as zonas de circulação permitidas e proibidas de velocípedes ou equiparados, estando obrigado a comunicar a localização aos operadores, os quais, por sua vez, disponibilizarão essa informação na aplicação (App.).
- 5- O Município pode, designadamente, por motivos de segurança pública, ocorrência de atos de vandalismo, reordenamento do espaço público, ou realização de eventos ocasionais, entre outros, restringir ou alterar os arruamentos onde é autorizada a circulação de veículos de serviços de partilha, sem direito, no caso de restrição, a qualquer indemnização ou compensação do operador.
- 6- O Município pode, sempre que se justifique, rever as zonas de circulação permitidas e proibidas previstas no presente artigo.

Artigo 14.º

Pontos de Partilha



- 1- O estacionamento de velocípedes ou equiparados associados à atividade de partilha deve ser, obrigatoriamente, efetuado num ponto de partilha, o qual será determinado e comunicado ao operador pelo Município de Setúbal.
- 2- A localização e a configuração dos pontos de partilha é definida e comunicada ao operador pelo Município de Setúbal.
- 3- A lotação de cada ponto de partilha é definida pelo Município de Setúbal, não podendo ser excedida nos locais de partilha previstos e no caso de ser excedida, o operador tem de garantir a realocação dos velocípedes ou equiparados no prazo máximo de 24 horas.
- 4- A lotação de cada ponto de partilha deve ser divulgada na aplicação (App.) da responsabilidade do operador.
- 5- O Município pode, designadamente, por motivos de segurança pública, ocorrência de atos de vandalismo, reordenamento do espaço público, ou realização de eventos ocasionais, entre outros, restringir ou alterar os pontos de partilha, sem direito, no caso de restrição, a qualquer indemnização ou compensação do operador.
- 6- O operador deve assegurar pontos de partilha, com infraestrutura de estacionamento para a totalidade dos veículos, sendo que, destes, 1/3 deve dispor da funcionalidade de carregamento elétrico.
- 7- A paragem ou estacionamento de velocípedes ou equiparados não poderá causar qualquer constrangimento ao tráfego ou circulação pedonal, sendo o operador responsável pelo reposicionamento dos veículos e pelos custos de remoção.
- 8- Nos casos em que os veículos se encontrem estacionados de tal forma que representem um perigo à circulação de outros veículos ou peões, os mesmos serão removidos a expensas do operador, nos termos do estabelecido na alínea i) do Artigo 23.º.

Artigo 15.º

Sinalização e Infraestruturas dos pontos de partilha

- 1- Os pontos de partilha para disponibilização destes serviços estão devidamente identificados no local, com sinalização vertical e/ou horizontal própria, a qual será determinada e comunicada ao operador pelo Município de Setúbal.



- 2- A instalação, manutenção e substituição da sinalização e infraestrutura associada aos pontos de partilha são da responsabilidade do operador.

Artigo 16.º

Horário de Disponibilização do Serviço

- 1- Os serviços de partilha estão disponíveis para os utilizadores 24 horas por dia.
- 2- Em situações ocasionais e devidamente fundamentadas, o Município de Setúbal pode redefinir o período de disponibilização do serviço fixado no presente artigo.

Artigo 17.º

Características e identificação dos velocípedes

- 1- Os velocípedes ou equiparados que integram o sistema de atividade de partilha devem cumprir com as condições técnicas e de segurança legalmente exigidas, nos termos do Código da Estrada, sem prejuízo de outras disposições legais aplicáveis.
- 2- Os veículos a disponibilizar em regime de partilha deverão comportar exclusivamente o condutor, estando vedada a possibilidade de transporte de passageiros ou carga, exceto quando tal se encontre explicitamente autorizado.
- 3- Todos os veículos que integram a atividade de partilha devem estar claramente identificados e caracterizados, por forma a garantir a perceção do serviço prestado, devendo conter, em local visível, os seguintes elementos:
 - i. a identificação do operador do serviço;
 - ii. um número de contacto gratuito para apoio ao cliente e/ou reporte de anomalias;
 - iii. o respetivo número de série;
 - iv. regras de utilização.
- 4- Não é permitida qualquer publicidade nos velocípedes ou equiparados, para além da identificação do operador do serviço, salvo se previamente autorizado pelo Município de Setúbal.

**Artigo 18.º****Sistema de localização dos veículos**

- 1- É obrigatória a georreferenciação de todos os locais de partilha utilizados pelo operador da atividade de partilha, incluindo a sua divulgação pelos próprios canais de comunicação, sem prejuízo da sua disponibilização atualizada na página da mobilidade do sítio do Município.
- 2- O operador deve disponibilizar uma *Application Programming Interface* (API) que permita ao Município aceder à plataforma de gestão, de modo a visualizar a localização de todos os veículos do sistema de partilha em tempo real.

Artigo 19.º**Intervenções na via pública**

Quaisquer intervenções infraestruturais ou outras consideradas necessárias pelo operador para a promoção da sua atividade, carecem de prévia análise e autorização da Câmara Municipal de Setúbal, sendo os respetivos encargos da responsabilidade do operador.

Artigo 20.º**Comercialização do Serviço**

- 1 — O acesso aos serviços de partilha de velocípedes ou equiparados é garantido única e exclusivamente através do uso de aplicação (app.), da responsabilidade do operador.
- 2 — No início do exercício da atividade as tarifas dos serviços de partilha propostos pelo operador ficam sujeitas a aprovação por parte da Câmara Municipal de Setúbal, devendo estar sustentadas num estudo económico-financeiro.
- 3- A atualização das tarifas terá o limite máximo fixado pelo Índice de Preços no Consumidor (IPC) em vigor no ano em que se processa a correspondente atualização.

Artigo 21.º**Deveres dos Utilizadores**

Constituem deveres dos utilizadores:



- a) Usar o velocípede no estrito cumprimento das normas que constam no presente regulamento, das regras de utilização estipuladas pelo operador, das determinações do Código da Estrada e demais legislação associada à condução na via pública, nomeadamente das associadas à circulação em velocípedes ou equiparados.
- b) A condução de velocípedes ou equiparados não carece de habilitação legal para conduzir, contudo, o seu condutor deve ser portador de documento legal de identificação pessoal.
- c) Na utilização do velocípede que integra a atividade de partilha, os condutores não podem:
- i. Conduzir com as mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;
 - ii. Seguir com os pés fora dos pedais ou apoios;
 - iii. Fazer -se rebocar;
 - iv. Levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação;
 - v. Seguir a par;
 - vi. Transportar passageiros;
 - vii. Utilizar ou manusear qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução, designadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos, exceto aparelhos dotados de um único auricular ou microfone com sistema de alta voz, cuja utilização não implique manuseamento continuado;
 - viii. Conduzir sob efeito de álcool ou de substâncias psicotrópicas.
- d) Os utilizadores dos velocípedes ou equiparados são responsáveis pelas infrações ao Código da Estrada e demais legislação aplicável, incluindo o presente Regulamento, cometidas no exercício da condução, nomeadamente pelo pagamento das coimas que lhe sejam aplicadas.
- e) É proibido o transporte dos velocípedes ou equiparados que integram a atividade de partilha em qualquer meio de transporte, público ou particular.



RELAÇÃO ENTRE O MUNICÍPIO E O OPERADOR

Artigo 22.º

Colaboração e troca de informação

- 1- O Município colabora com o operador comprometendo-se a fornecer todas as informações e elementos necessários, bem como em promover reuniões de trabalho com periodicidade bimestral.
- 2- O operador deverá reportar mensalmente ao Município informação atualizada sobre a operação, a qual deve conter obrigatoriamente os seguintes indicadores:
 - a) Número de veículos em operação;
 - b) Número de viagens realizadas;
 - c) Duração média das viagens realizadas (em minutos);
 - d) Número médio de quilómetros percorridos por viagem;
 - e) Número de vítimas de acidentes;
 - f) Trajetos com maior afluência.

Artigo 23.º

Deveres gerais do Operador a observar no exercício da atividade

Constituem deveres do operador:

- a) Cumprir e fazer cumprir pelos seus trabalhadores, colaboradores e utilizadores dos serviços de partilha que exploram, na medida dos respetivos melhores esforços, o que o Município de Setúbal desde já reconhece, as normas do presente Regulamento, do respetivo caderno de encargos e demais disposições legais;
- b) Cumprir as disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de circulação e estacionamento de veículos de serviços de partilha;
- c) Dispor de mecanismos que apenas permitam as entregas (*checkout*) obrigatoriamente nos Pontos de Partilha e reportem a existência de veículos danificados ou incorretamente estacionados;
- d) Incluir nos seus termos contratuais penalidades aos utilizadores pelo incumprimento das regras de circulação, devendo aplicá-las;



- e) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados, por via de regra estabelecida nos respetivos termos e condições de utilização do serviço, por parte de utilizadores com idade inferior a 18 anos;
- f) Disponibilizar uma linha de contacto permanente e gratuita para reporte de avarias, situações de posicionamento indevido de veículos ou em caso de sinistro;
- g) Garantir que os veículos são mantidos em bom estado de conservação e se apresentem em condições técnicas e de segurança legalmente exigidas;
- h) Limitar a velocidade das trotinetas com motor, alocadas aos sistemas de partilha, até ao máximo de 20 km/h;
- i) Remover ou realocar os veículos de serviços de partilha que se encontrem estacionados em locais proibidos ou a causar obstrução à circulação e à acessibilidade e utilização de vias e passeios por outros utilizadores, devendo fazê-lo por iniciativa própria ou sempre que solicitado pelo Município, num prazo máximo de 12 (doze) horas após ter sido interpelado por este;
- j) Assegurar uma equipa própria que assegure a logística associada à (re)distribuição e remoção dos veículos;
- k) Garantir a subscrição de apólices que segurem os danos causados a utilizadores e terceiros, a qual deve garantir a confidencialidade dos seus dados pessoais;
- l) Potenciar a intermodalidade com outros modos de transporte público;
- m) Promover a criação de modalidades tarifárias articuladas com outros concessionários de serviço público de transporte de passageiros;
- n) Colaborar com o Município nas ações que este vier a desenvolver na promoção da mobilidade sustentável;
- o) Proibir a utilização dos velocípedes ou equiparados por parte de utilizadores que, comprovadamente, façam mau uso dos mesmos, designadamente, através de atos de vandalismo ou utilização em desrespeito do estabelecido no artigo 21.º;
- p) Disponibilizar uma aplicação gratuita para os utilizadores dos velocípedes e equiparados.



- q) Findo o prazo da licença, o operador deve remover todos os veículos e infraestruturas associadas das ruas e quando pararem de operar na cidade de Setúbal.
- r) O operador promoverá, em conjunto com o Município, com uma periodicidade mínima semestral, ações de sensibilização e formação destinadas aos condutores, ciclistas e peões, sendo que uma das ações terá de ser, obrigatoriamente, dirigida à comunidade escolar.

Artigo 24.º

Contributos para a descarbonização de Setúbal

- 1- O operador compromete-se a adotar políticas e procedimentos escritos, adequados e eficazes ao Município de Setúbal que garantam a assunção de práticas ambientais sustentáveis e responsáveis, nomeadamente:
 - a) potenciar o aumento de vida útil dos velocípedes ou equiparados;
 - b) otimizar os percursos realizados na recolha e distribuição dos velocípedes ou equiparados;
 - c) utilizar veículos energeticamente mais eficientes;
 - d) cumprir as normas relativas aos veículos em fim de vida, de forma a contribuir para a redução dos impactes ambientais e externalidades negativas.
- 2- O documento referente às políticas e procedimentos mencionados no número anterior deve ser facultado pelo operador no início do exercício da atividade.
- 3- O operador compromete-se a contribuir para a descarbonização de Setúbal, em função da atividade desenvolvida no Município, devendo o operador facultar informação sobre a quantificação das emissões de carbono evitadas com a utilização dos veículos no Município de Setúbal, designadamente:
 - a) Quantificar as emissões de CO₂ evitadas com a utilização dos equipamentos, via algoritmo definido para o efeito a definir pelo Operador e Município;
 - b) A informação mencionada na alínea anterior deve ser reportada mensalmente em formato Excel (xls.) ao Município de Setúbal.



CAPÍTULO V

FISCALIZAÇÃO

Artigo 25.º

Competência

Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, nomeadamente às autoridades policiais, a fiscalização das disposições do presente Regulamento é da competência dos serviços materialmente competentes da Câmara Municipal.

Artigo 26.º

Contraordenações e Coimas

1- De acordo com o estipulado no presente Regulamento, constituem contraordenações:

1.1) Imputáveis aos Utilizadores:

a) A utilização de velocípedes ou equiparados sem observância das regras aplicáveis, quer do presente Regulamento, quer do procedimento de hasta pública, sem prejuízo das regras previstas no Código da Estrada, designadamente no seu artigo 112.º;

b) A condução dos veículos de forma imprudente, pela prática de quaisquer atos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança, a visibilidade ou a comodidade dos utilizadores das vias, tendo em especial atenção os utilizadores vulneráveis.

1.2) Imputáveis aos Operadores:

a) O exercício da atividade de partilha no concelho de Setúbal sem a respetiva licença municipal;

b) A inoperacionalidade da linha de atendimento gratuita de apoio ao cliente e ou do livro de reclamações eletrónico;

c) A indisponibilidade reiterada da plataforma eletrónica, incluindo a API disponibilizada;



d) Permitir o estacionamento dos veículos fora dos locais de partilha previstos nos termos do presente regulamento, nos documentos que constituem o procedimento de hasta pública ou noutros devidamente autorizados pelo Município de Setúbal e não proceder à remoção dos mesmos nos termos estabelecidos na alínea h), do artigo 22.º;

e) A não disponibilização ao público dos veículos de aluguer nos locais destinados para o efeito.

2 - As contraordenações prevista na alínea b), do ponto 1.1.), é punida com coima graduada entre o mínimo de 100,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros;

3- A contraordenação prevista na alínea a), do ponto 1.2., é punida com coima graduada entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros, no caso de pessoa singular, e entre o mínimo de 500,00 € e o máximo de 5.000,00 euros, no caso de pessoas coletivas.

4 - As contraordenações previstas nas alíneas b), c), d), e e) do ponto 1.2, são punidas com coima graduada entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros.

5 - A coima para a alínea b), do ponto 1.1, será aplicada, nos termos do Código da Estrada.

6 - O incumprimento dos deveres inscritos no artigo 23.º, cuja coima aplicável não se encontrar prevista nos números anteriores ou no Código da Estrada, é punida com coima entre o mínimo de 250,00 euros e o máximo de 2.500,00 euros.

7- Em caso de reincidência, os limites máximos e mínimos das coimas a aplicar às contraordenações, são aumentados em 50 %, não podendo, contudo, exceder o limite máximo previsto no regime geral do ilícito de mera ordenação social.

8- Sem prejuízo das coimas aplicáveis, as entidades fiscalizadoras poderão promover o bloqueamento e remoção dos velocípedes, que circulem ou se encontrem estacionados em zonas interditas à sua presença, definidas pelo Município no presente Regulamento ou nos termos do Código da Estrada, sendo a remoção a expensas do operador.

9 - O produto das coimas aplicadas pelo Município de Setúbal constitui receita própria do mesmo.



10 - As infrações ao disposto no presente artigo são da responsabilidade do titular do alvará ou do utilizador.

11 - As sanções aplicáveis ao incumprimento do disposto no presente Regulamento não prejudicam a responsabilidade civil e penal que ao caso couber.

12- A negligência é sempre punível, nos termos gerais.

Artigo 27.º

Sanções Acessórias

Pela prática das contraordenações previstas no artigo 26.º, podem ainda ser aplicadas as seguintes sanções acessórias ao operador, em função da gravidade do ilícito praticado e nos termos do regime geral das contraordenações:

- a) Revogação da licença de utilização de ocupação de espaço público pelos serviços de partilha de velocípedes ou equiparados;
- b) Apreensão dos veículos;
- c) Interdição do exercício da atividade no concelho por um período até dois anos.

Artigo 28.º

Aplicação das Coimas

A competência para determinar a instauração de processos de contraordenação, previsto no presente Regulamento, bem como para designar o instrutor e aplicar as coimas é do Presidente da Câmara Municipal, com a faculdade de delegação em qualquer outro dos membros da câmara municipal.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 29.º

Delegação de competências

- 1- As competências atribuídas no presente Regulamento à Câmara Municipal podem ser delegadas no Presidente da Câmara Municipal, - mediante a prévia e



competente deliberação tomada pela Câmara Municipal -, com faculdade de subdelegação nos Vereadores.

- 2- As competências atribuídas no presente Regulamento ao Presidente da Câmara Municipal podem ser delegadas nos Vereadores.

Artigo 30.º

Legislação Subsidiária

Em tudo o que não estiver especialmente previsto no presente Regulamento aplicam-se subsidiariamente, as normas do Código da Estrada e respetiva legislação complementar, o Regulamento de Sinalização de Trânsito e demais legislação aplicável.

Artigo 31.º

Casos omissos e dúvidas

Os casos omissos e as dúvidas que eventualmente surjam na interpretação e aplicação do presente Regulamento, que não possam ser dirimidas por recurso aos critérios legais de interpretação e integração de lacunas, serão dirimidas mediante deliberação da Câmara Municipal.

Artigo 29.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor no 5.º dia posterior à sua publicação na 2.ª Série do *Diário da República*.



Handwritten signature
P

CERTIDÃO

PAULO JORGE SIMÕES HORTÊNSIO, DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO GERAL E FINANÇAS: -----

CERTIFICA, nos termos do artigo oitenta e três, número três, do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei número quatro barra dois mil e quinze, de sete de janeiro, que a presente certidão, constituída por 44 folhas, está conforme a Deliberação n.º 958/2023 – Proposta n.º 254/2023 – DURB/DIMOT – Projeto de Regulamento de Mobilidade Partilhada do Município de Setúbal – Ponderação dos Resultados da Consulta Pública, aprovada na reunião ordinária da Câmara Municipal realizada em 20 de setembro de 2023.-----

Vai por mim assinada e autenticada com o selo branco em uso na Câmara Municipal de Setúbal.

-----Setúbal, aos vinte e um dias do mês de setembro do ano de dois mil e vinte e três.-----

-----O DIRETOR DO DEPARTAMENTO-----

(Delegação de Competências – Despacho n.º 127/2023/DMGPE, de 04/05/2023)

Não são devidas taxas,
por se destinar a fins oficiais