



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 30 de novembro de 2018.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 503/18-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 324/2018

DOCREC

871/2018

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento acerca do Projeto de Lei nº 203/2016, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, que "estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo de viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências", encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

MTGS/SFM/jgc
Resp 203-16

Ofício - SGP-12 - 30/11/2018 - 14:53 - 006644 - 1/1



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
SMT/DTP/AJU - DTP/Assistência Jurídica

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/DTP/AJU Nº 010735997

São Paulo, 30 de agosto de 2018

DTP.GAB

Sr. Diretor :

Escusas pela demora, que ocorre pela falta de meios, quadros e excesso de demanda desta AJ.

Quanto aos quesitos formulados sobre o Projeto de Lei nº 203/2016 (9288915), no que podemos contribuir:

"1º) As ações de fiscalização geradas pelo projeto podem ser efetuadas com os atuais recursos materiais e humanos à disposição da Prefeitura, ou implicam elevação da despesa pública? Em caso de implicarem elevação de despesa, qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da propositura?

R. Não, não haveria elevação da despesa pública. Os serviços de cadastramento são cobertos por taxas e a fiscalização já existe para táxi e outras modalidades.

2º) Existem ações da Prefeitura Municipal, em planejamento ou em execução, que venham ao encontro do pretendido pelo projeto?

R. Sim, através do Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, e a Resolução CEMUV nº 16.

3º) Qual é a opinião do Executivo sobre o projeto?"

R. Já manifestada em SEI (9711184)

Sendo o que tínhamos a informar, segue para prosseguimento.

IRINEU NEGRÃO DE VILHENA MORAES

Assessor Jurídico Chefe

DTP/AJ



Documento assinado eletronicamente por **Irineu Negrão de Vilhena Moraes, Assessor Jurídico**, em 30/08/2018, às 17:30, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **010735997** e o código CRC **E3931CA8**.

Referência: Processo nº 6010.2018/0000795-8

SEI nº 010735997



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
SMT/AJ-TRANSPORTES - Assessoria Jurídica de Transportes
Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900
Telefone:

Parecer SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 011841323

INTERESSADO: Câmara do Município de São Paulo
Casa Civil

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 203/2016

EMENTA: DIREITO ADMINISTRATIVO. PROJETO DE LEI. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO. 1. O projeto de lei visa regulamentar o uso intensivo do viário urbano. 2. Vício de iniciativa por invadir matéria relativa ao exercício de função administrativa do Poder Executivo. 3. Matéria já regulamentada pelo Município. 4. Impropriedades de disposições. 5. Sugestão pelo veto parcial, se aprovado pela Câmara.

SMT-GAB

Sr. Secretário,

1. Trata o presente de consulta formulada pela Casa Civil, por força de pedido de informações expedido pela Câmara Municipal de São Paulo, acerca dos termos do Projeto de Lei de nº 203/16, de autoria do nobre vereador Adilson Amadeu, que “[e]stabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências”.

1.1. O Projeto de Lei apresentado, acostado em 9289022, tem seu corpo o seguinte teor:

“Art. 1º A presente estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros, diversas do serviço de táxis, bem como para o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo.

Art. 2º Os preços para serviço de transportes individuais de passageiros poderá ser variável, com limite mínimo estabelecido pela Administração Pública igual à tarifa cobrada equivalente ao do serviço de táxi da Categoria Comum.

Art. 3º A quantidade de veículos autorizados a explorar as novas modalidades de transporte individual de passageiros será estabelecida em regulamento pelo Poder Executivo, e não poderá exceder a 5% (cinco por cento) do total das licenças do serviço de táxi no Município de São Paulo.

Art. 4º Os veículos utilizados para as novas modalidades de transporte individual deverão ser conduzidos exclusivamente por seus respectivos proprietários, não se admitindo a utilização de empregados ou prepostos em geral.

Art. 5º Os veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros deverão apresentar sinais que permitam a fácil e imediata identificação do serviço prestado, viabilizando a ação fiscalizatória.

Art. 6º É vedada a circulação de veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros em corredores e faixas exclusivas de ônibus.

Art. 7º Os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros, exceto taxi, ficam excluídos da isenção de rodízio municipal.

Art. 8º Os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros devem ser da categoria aluguel e devidamente licenciados no Município de São Paulo.

Art. 9º O proprietário condutor, ao explorar o serviço de transporte individual, deverá possuir formação específica bem como o cadastro municipal de condutor.

Art. 10. As plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de novos serviços de transporte individual de passageiros deverão destinar aos táxis da Cidade de São Paulo, no mínimo 30% (trinta por cento) do total de viagens contratadas mensalmente.

Art. 11. Os veículos de transporte individual, inclusive os que operem como táxis, poderão ser compartilhados mediante a expressa anuência do passageiro.

Art. 12. É vedado ao particular que não opere veículo de transporte público individual cobrar por transporte de pessoas.

Parágrafo único. As plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de carona compartilhada poderão cobrar, tanto dos motoristas quanto dos usuários destes, taxas mensais ou anuais pela utilização da plataforma ou do aplicativo.

Art. 13. O art. 34 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, fica acrescido dos parágrafos 1º e 2º, com a seguinte redação:

"Art. 34.

(...)

§ 1º Os veículos utilizados para o transporte público individual na modalidade táxi poderão, sem prévia autorização da Administração Pública, realizar percursos compartilhados entre os passageiros, mediante prévia anuência destes.

§ 2º A corrida compartilhada poderá ser autorizada previamente através de aplicativos ou plataformas digitais. (NR)"

Art. 14. O inc. XVII do art. 42 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 42. (...)

XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes, ressalvado a corrida compartilhada mediante prévia autorização dos passageiros; (NR)"

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 16. As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

1.2. Conforme justificativa apresentada ao referido Projeto de Lei, em 9289078, a intenção é "estabelecer limites e diretrizes para o ingresso de novas modalidades de transportes individual de passageiros, assegurando uma concorrência leal evitando a canibalização do serviço".

1.3. Na mesma oportunidade, o nobre vereador Isac Felix, relator do projeto perante a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal expediu os seguintes questionamentos:

1º) As ações de fiscalização geradas pelo projeto podem ser efetuadas com os atuais recursos materiais e humanos à disposição da Prefeitura, ou implicam elevação da despesa pública? Em caso de implicarem elevação de despesa, qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da proposição?

2º) Existem ações da Prefeitura Municipal, em planejamento ou em execução, que venham ao encontro do pretendido pelo projeto?

3º) Qual é a opinião do Executivo sobre o projeto?

2. Consultado, o DTP, em 010735997, respondeu aos questionamentos de nº 1 e 2 da Câmara do Município de São Paulo, e, em 9711184, ao questionamento de nº 3.

É, em breve síntese, o que cumpria relatar.

3. *Ab ovo*, saliente-se acerca da existência de projeto de lei similar, de autoria do mesmo vereador, em análise no Executivo, conforme consta do processo nº 6010.2018/0001614-0, cuja análise por parte desta AJ se dará naqueles autos.

4. Inicia-se a análise quanto a eventual vício de iniciativa.

4.1. Preliminarmente, s.m.j., não se verifica vício de iniciativa calcada no artigo 37, §2º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que estabelece as matérias de iniciativa privativa do Sr. Prefeito.

4.2. Entretanto, a matéria é eivada de vício formal, porque fere frontalmente o Princípio Constitucional da Independência e Harmonia dos Poderes, ao interferir no gerenciamento da prestação de serviço público no Município, que é de competência do Poder Executivo.

4.3. Referendando esse entendimento, o E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo já deliberou:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei nº 5.365, de 30 de novembro de 2017, do Município de Taubaté. Cria o Serviço Público de Transporte de Táxi Adaptado para atender pessoas com necessidades especiais, portadores de deficiência física temporária ou permanente e com restrições de mobilidade, como idosos, gestantes e obesos, no Município de Taubaté. Violação dos artigos 5º, 47, incisos 47, II e XIV e 144, todos da Constituição do Estado de São Paulo. Vício de iniciativa. Pedido procedente. No caso em testilha, restou demonstrada a violação do princípio constitucional da separação dos Poderes, bem como aos dispositivos da Constituição do Estado de São Paulo, porquanto a matéria tratada na norma impugnada constitui reserva legal do Chefe do Poder Executivo já que cria o Serviço Público de Transporte de Táxi Adaptado para atender pessoas com necessidades especiais, portadores de deficiência física temporária ou permanente e com restrições de mobilidade, como idosos, gestantes e obesos, no Município de Taubaté. (TJSP, ADIN nº 2128762-73.2018.8.26.0000, rel. Des. Alex Zilenovski, j. 19-09-2018, v.u.)

4.4. Com efeito, aquela D. Corte Bandeirante vem decidindo que a interferência no gerenciamento da prestação de serviços públicos no Município pelo Poder Legislativo Local vulnera o artigo 2º da Constituição da República e os artigos 5º e 144 da Carta Paulista, conforme o seguinte excerto do voto condutor:

"A par dos ensinamentos de Canotilho, observa-se que, no caso em apreço, trata-se da Lei Municipal que dispõe sobre a criação do serviço público de transporte por táxi adaptado, o que usurpa competência exclusiva do Prefeito Municipal.

Com efeito, a outorga de permissões de serviço público de transporte, dentre os quais o exercido por meio de táxis, relaciona-se com a direção, organização e funcionamento da Administração Municipal, cuja competência é exclusiva do Chefe do Poder Executivo.

Trata-se, assim, de norma de gestão, sendo vedado o controle pelo Poder Legislativo local, sob pena de afronta ao princípio da separação dos poderes, bem como do disposto nos artigos 5º, 47, II e XIV, todos da Constituição do Estado de São Paulo, aplicáveis aos municípios com vistas ao artigo 144, do mesmo diploma."

4.5. No mesmo sentido é o aresto a seguir, do mesmo Tribunal Estadual:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – Lei Municipal nº 4.454, de 13 de novembro de 2017, do Município de Guarujá, que "autoriza o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, 'mototaxista', com o uso de motocicleta ou triciclo e dá outras providências" – Legislação impugnada que versa questão atinente ao trânsito e ao transporte, afeta à competência legislativa privativa da União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal – Precedentes do Colendo Supremo Tribunal Federal – Previsão legal que trata de matéria relativa à Administração Municipal, de iniciativa reservada ao Chefe do Poder Executivo – Vício de iniciativa – Ofensa ao princípio da harmonia e independência dos Poderes - Violação aos artigos 1º, 5º, 47, incisos II, XIV e 144, da Constituição do Estado de São Paulo. Pedido procedente. (TJSP, ADIN nº 2001771-52.2018.8.26.0000, rel. Des. Ricardo Anafe, j. 26-9-2018, v.u.).

4.6. Assim, constitui-se vício formal de iniciativa a proposta de projeto de lei que verse sobre matéria relativa a exercício da administração direta municipal, em especial em relação ao funcionamento do serviço público, motivo pelo qual é recomendado o veto ao projeto, se aprovado por aquela Nobre Casa Parlamentar.

5. Quanto ao mérito da proposta, por sua vez, também não merece acolhida em sua totalidade, conforme esclarecimentos que seguem.

5.1. Inicialmente, informa-se que a matéria atualmente é regulamentada pelo Decreto Municipal nº 56.981/2016, que vem atendendo a contento o assunto, tendo como base a Lei Federal nº

12.587/2012, que dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana.

5.2. A primeira crítica sobre o projeto recai sobre a previsão do artigo 2º do projeto em testilha.

5.2.1. A referida disposição estabelece como valor mínimo de cobrança pelo serviço aquele fixado pela Administração Pública como tarifa a ser cobrado do serviço de taxis.

5.2.2. Ainda que a medida visa evitar a concorrência desleal entre os serviços, tal medida não se mostra apta, porque não se coadunam as regras de remuneração do serviço de taxis e do transporte individual de passageiros no uso intensivo do viário.

5.2.3. Atualmente, as tarifas de taxi são definidas pelas Portarias SMT.GAB nº 076/2016 e 210/2017, e visam estabelecer o parâmetro de remuneração dada aos taxistas pelas corridas realizadas, em uma lógica própria de livre iniciativa com base em uma permissão dada pelo Município em operar.

5.2.4. Por seu turno, nos termos do Decreto Municipal nº 56.981/2016, as empresas de tecnologia se credenciam perante o Poder Público Municipal para a aquisição de créditos para o uso intensivo do viário e, a partir de então, disponibiliza aos usuários a sua rede de motoristas credenciados, a um custo necessário para remuneração de toda a cadeia envolvida.

5.2.5. Admite-se, entretanto, uma limitação de cobrança de usuário, mediante fixação de **teto**, pelo Comitê Municipal de Uso do Viário, nos termos do artigo 13 do mesmo decreto, que vem atendendo a contento.

5.2.6. Portanto, mostra-se que a lógica por trás dos custos de ambos os serviços são diversos, motivo pelo qual a previsão no artigo 2º não se mostra hábil para o prosseguimento.

5.3. Também não prospera a previsão do artigo 3º.

5.3.1. A referida disposição propõe que somente poderão ser autorizados até 5% (cinco por cento) do total de veículos permissionários de taxi no Município de São Paulo.

5.3.2. Mais uma vez, e com fulcro no Decreto Municipal nº 56.981/2016, tal medida se mostra inócua, porque o uso intensivo do viário urbano municipal é outorgado diretamente com empresas de tecnologia credenciadas, as quais habilitam condutores necessários para disponibilizar viagens aos usuários de seus aplicativos.

5.3.3. Com base nos requisitos fixados no artigo 11 do referido decreto, são fixados os valores referentes aos preços públicos devidos em face do consumo de créditos de quilômetros utilizados.

5.3.4. Desse modo, havendo alta oferta de transporte que acarrete prejuízos ao uso intensivo do viário urbano, pode o Poder Público Municipal aumentar os valores a serem cobrados a título de preço público, de modo a regular o mercado.

5.3.5. Ademais, a alta rotatividade de inscrições de condutores no referido serviço importaria em estrangulamento da atividade econômica regulada, competindo, assim, ao mercado definir a demanda por serviços existente.

5.4. Em relação ao artigo 4º, também não se mostra condizente com a realidade do setor.

5.4.1. A proposta de exploração do uso intensivo do viário urbano municipal está atrelada na possibilidade das pessoas fornecerem serviços dentro de uma lógica própria de mercado, com utilização de aplicativos e acesso à internet.

5.4.2. Neste cenário, restringir o cadastramento de veículos apenas àqueles que sejam de propriedade do condutor importa em reconhecer a impossibilidade de cadastramento de veículos em *leasing*, a utilização de veículos de familiares, e a adoção de locação de veículos de frota para tais condutores, especialmente nos dias de restrição por força de rodízio municipal.

5.4.3. Assim, a medida se mostra desproporcional às inovações trazidas pela nova modalidade de serviço.

5.5. O artigo 8º, por sua vez, traz impropriedades quanto ao registro dos veículos empregados no serviço que se pretende regulamentar.

- 5.5.1. Com efeito, a exigência de emplacamento dos veículos na categoria “aluguel” foi afastada pela redação atual da Lei Federal nº 12.587/2012.
- 5.5.2. Ademais, eventual classificação com aluguel tornaria dificultosa a aplicação da proposta de “exclusão da isenção” do rodízio municipal, como consta do artigo 7º.
- 5.5.3. Portanto, não merece prosseguimento o referido artigo.
- 5.6. O próximo dispositivo que merece crítica é o artigo 10.
- 5.6.1. Como explanado, por serem atividades diversas, não há como se fixar um percentual de cadastramento mínimo de taxi, porque remunerados de forma diversa.
- 5.6.2. Ademais, eventual remuneração a menor pode dificultar o atendimento a um percentual, porque demandará vontade de condutores de taxis, que podem já possuir clientela fixa e necessária para o desenvolvimento de suas atividades, desinteressando o acesso às plataformas digitais.
- 5.6.3. Havendo álea imprópria ao atendimento da demanda, o artigo 10 mostra-se incompatível com a modelagem de mercado.
- 5.7. Quanto aos demais dispositivos (artigos 1º, 5º ao 7º, 9º, 11 a 17), não existem óbices para prosseguimento.
6. Quanto aos questionamentos formulados, adere-se às respostas exaradas pelo DTP, quanto às questões de nº 1 e 2, sendo que quanto à questão de nº 3, conclui-se pela discordância em face aos artigos 2º ao 4º, 8º e 10, pelas razões acima, e a inexistência de óbices quanto aos demais.
7. Pelo exposto, ante a análise restrita aos aspectos jurídico-formais e considerando que as normas legais que regem a matéria, conclui-se pela não conformidade parcial do Projeto de Lei nº 203/2016, com a vênua quanto à não concordância às conclusões do DTP, pelas razões acima.
- É o parecer, *sub censura*.

São Paulo, 16 de outubro de 2018.

Gilmar Pereira Miranda

Chefe da Assessoria Jurídica

Procurador do Município

OAB/SP 298.549

SMT.AJ



Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 16/10/2018, às 14:22, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **011841323** e o código CRC **900B0008**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
SMT/AJ-TRANSPORTES - Assessoria Jurídica de Transportes
Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900
Telefone:

Informação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 011841784

Interessado

Casa Civil/ATL

Assunto

Projeto de Lei nº 203/2016, que estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.

CC/ATL

Sra. Chefe de Assessoria

Diante das informações apresentadas pelo Departamento de Transportes Público, quanto às respostas aos questionamentos de nº 1 e 2, e pela Assessoria Jurídica desta Pasta, que concluiu pela não conformidade do Projeto de Lei nº 203/2016, restituo o presente a Vossa Senhoria para ciência e providências, no que couber.

JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO

Secretário – SMT



Documento assinado eletronicamente por **João Octaviano Machado Neto, Secretário**, em 18/10/2018, às 16:06, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **011841784** e o código CRC **EECD1324**.