



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 6 de agosto

de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n° 264/2019-c

Ref.: Ofício SGP-12 n° 290/2019

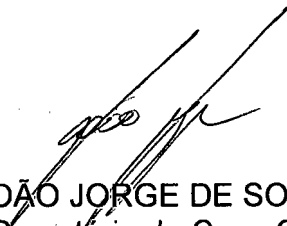
DOCREC

479/2019

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Administração Pública, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, sobre o Projeto de Lei n° 419/2018, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, que regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

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


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

DTP/Planejamento e Tecnologia da Informação

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

Telefone:

Informação SMT/DTP/ATE Nº 018250110

São Paulo, 18 de junho de 2019

Interessado

Câmara Municipal de São Paulo

Assunto

Projeto de Lei 419/18 - Regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

DTP.GAB

Sr. Diretor

Roberto Cimatti

Trata o presente de apresentação de Projeto de Lei de número 419/2018, de autoria do Vereador Adilson Amadeu. O Projeto trata da regulamentação no âmbito do Município do transporte individual remunerado privado de passageiros.

Na justificativa do Projeto, o vereador argumenta que a redação é uma adaptação do Decreto Municipal 56.981/2016, com simplificação da terminologia e ainda atualização com base nos Decretos publicados posteriormente. O Decreto Municipal citado dispõe sobre o uso intensivo do viário para exploração de atividade econômica, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

Esta Assessoria entende que a conversão de um Decreto em Lei não é a técnica legislativa mais adequada em virtude da redação estar excessivamente detalhada, com condições específicas para a execução das políticas ali estabelecidas. Desta maneira, o Projeto de Lei ultrapassa a função do legislativo em elaborar normas, mas também regulamenta a execução do ato normativo proposto.

Entendemos que o detalhamento de normas em Lei pode afetar na eficácia e eficiência do cumprimento da Lei, pois a proposição não prevê modelos futuros para a execução da política pública estabelecida.

Ademais, a propositura carece de sanções e penalidades no descumprimento do contido na Lei, quesito importante para que o Executivo possa cumprir com as atribuições propostas.

Desta maneira, somos de parecer contrário ao projeto conforme a redação proposta.

JOÃO MASSAYUKI SAKURAI

Departamento de Transportes Públicos

Engenheiro DTP.AT



Documento assinado eletronicamente por **João Massayuki Sakurai, Assessor(a)**, em 18/06/2019, às 15:26, 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 **018250110** e o código CRC **1BFB1861**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0001785-8

SEI nº 018250110



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Departamento de Transportes Públicos

Rua Joaquim Carlos, 655, - Bairro Pari - São Paulo/SP - CEP 03019-000

Telefone: 2796-3299

Informação SMT/DTP/GAB Nº 018257190

São Paulo, 18 de junho de 2019.

Interessado:

Câmara Municipal de São Paulo - Vereador Eduardo Tuma.

Assunto

PL 419/18 - Regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

À

SMT.AJ

Atendendo ao solicitado no documento SEI n.º 018014411, encaminho a essa Assessoria Jurídica o parecer da Assessoria Técnica deste Departamento (018250110), o qual aprovo, que apresenta parecer contrário ao Projeto de Lei de n.º 419/18 conforme a redação proposta.

ROBERTO CIMATTI

Departamento de Transportes Públicos

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Cimatti, Diretor de Departamento Técnico**, em 19/06/2019, às 09:24, 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 **018257190** e o código CRC **C7664F0C**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0001785-8

SEI nº 018257190



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

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

Telefone:

Informação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 018354029

Ao

SMT/GAB

Sr. Secretário,

Trata o presente de Projeto de Lei nº 419/2018 proposto pelo Vereador Adilson Amadeu para o fim de regulamentar "o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, e dá outras providências".

O DTP se manifestou pela contrariedade do objeto.

O mesmo texto já foi submetido a esta SMT/AJ, nos autos nº 6010.2018/0001614-0, onde concluímos pela não conformidade do referido projeto, conforme parecer em 011953209.

Assim, reiteramos nosso atendimento.



Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 24/06/2019, às 17:12, 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 **018354029** e o código CRC **18DFA874**.



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 011953209

INTERESSADO: Federação dos Taxistas Autônomos do Estado de São Paulo - FETACESP

Casa Civil

Câmara do Município de São Paulo

ASSUNTO: Regulamentação dos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12587/12. Projeto de Lei nº 419/2018

EMENTA: DIREITO ADMINISTRATIVO. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO. REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL. PROJETO DE LEI. 1. O Município possui regulamentação apta a dar operacionalidade ao disposto nos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012, por meio do Decreto Municipal nº 56.981/2016. 2. O Projeto de Lei 416/2018 visa regulamentar o uso intensivo do viário urbano, convertendo as disposições daquele decreto em texto de lei, com alterações. 3. Vício de iniciativa por invadir matéria relativa ao exercício de função administrativa do Poder Executivo. 4. Improriedades de disposições.

SMT-GAB

Sr. Secretário,

1. Trata o presente de consulta formulada pela Casa Civil, por força de pedido de informações expedido pela Federação dos Taxistas Autônomos do Estado de São Paulo – FETACESP.

1.1. A referida Federação questiona a existência de projeto de lei ou decreto regulamentando e fiscalizando o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (011467758).

2. A origem localizou a existência, junto à Câmara Municipal de São Paulo, do Projeto de Lei de nº 419/18, de autoria do nobre vereador Adilson Amadeu, que “[r]egulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, e dá outras providências”.

2.1. O Projeto de Lei apresentado, acostado em 011467438, tem seu corpo o seguinte teor:

“Art. 1º Esta lei regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, em conformidade com os artigos 4º, X; 11-A; 11-B; 12 e 18, I, da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

CAPÍTULO I

DO USO DA MALHA VIÁRIA URBANA

Art. 2º A Malha Viária Urbana integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

- I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;
- II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;
- III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- V - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS

SEÇÃO I

DO SERVIÇO

Art. 3º O direito ao uso da Malha Viária Urbana no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º Serão autorizados pelo município o credenciamento de veículos para o serviço de transporte privado remunerado, em número compatível pela demanda indicada pela CMMV, na forma equivalente, sendo sua quantidade total nunca superior àquela ofertada mediante alvará ao transporte público individual.

§ 2º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 3º Na exploração do uso da Malha Viária Urbana no serviço de que trata este capítulo fica assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

Art. 4º As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, nos termos do artigo 35 desta lei, contendo, no mínimo:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração e distância do trajeto;
- III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV - mapa do trajeto;
- V - itens do preço pago;
- VI - avaliação do serviço prestado;
- VII - identificação do condutor;
- VIII - relação mensal de condutores descredenciados por avaliação dos usuários;
- IX - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação da mobilidade urbana.

Art. 5º A autorização para o uso da Malha Viária Urbana para exploração de atividade descrita nesta lei é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º A autorização de que trata o "caput" deste artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto no artigo 8º desta lei.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual, conforme escolha do contribuinte, das OTTCs para o credenciamento de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção:

- I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados;
- II - intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;
- III - cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso da Malha Viária - CMMV;
- V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para o pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.

Parágrafo único. Além do disposto no "caput" deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção, a serem fornecidos exclusivamente por meio eletrônico:

- I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;
- II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;
- III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;
- IV - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:
 - a) origem e destino da viagem;
 - b) tempo total e distância da viagem;
 - c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
 - d) especificação dos itens do preço total pago;
 - e) identificação do condutor.

- V - manter unidade física no município, para o atendimento presencial de usuários da plataforma.

Parágrafo único. Sob nenhuma hipótese, por se tratar de serviço de caráter privado, será autorizada a formação ou criação de pontos físicos para embarque de usuários.

Art. 7º A OTTC poderá disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.

§ 1º Fica permitida à OTTC cobrar uma tarifa total maior pela viagem, desde que cada usuário pague uma tarifa individual inferior à que pagaria fora do sistema de divisão de corridas.

§ 2º As corridas divididas ficam limitadas a um máximo de 4 (quatro) passageiros se deslocando concomitantemente por veículo.

SEÇÃO II

DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO DA MALHA VIÁRIA

Art. 8º A exploração da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é condicionada à utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs.

§ 1º A utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso da malha viária.

§ 2º Os créditos de quilômetros serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela OTTC.

Art. 9º A utilização do sistema de créditos de quilômetros para uso da Malha Viária na prestação dos serviços é restrita às OTTCs credenciadas.

§ 1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional da Malha Viária de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 2º O preço público fixado para a outorga poderá variar de acordo com a política de incentivo ou desincentivo do uso da Malha Viária.

Art. 10. O uso dos créditos de quilômetros utilizados será contabilizado e terá o pagamento de sua outorga onerosa feito por meio eletrônico.

Parágrafo único. O pagamento do preço público da outorga deverá ser feito em até 2 (dois) dias úteis contados a partir do fechamento do dia da utilização dos créditos de quilômetros mediante guia de recolhimento eletrônica.

Art. 11. Além das diretrizes previstas no artigo 2º desta lei, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso da Malha Viária pela atividade privada, dentre

outros:

- I - no meio ambiente;
- II - na fluidez do tráfego;
- III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana;
- IV - No balanceamento concorrencial com outros modais.

Parágrafo único. A alteração do preço público prevista no "caput" deste artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado entre oferta e demanda.

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso da Malha Viária para transporte individual remunerado deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 29, inciso V, desta lei, considerando, no mínimo, como fator de regulação:

- I - compartilhamento de veículo;
- II - horário de circulação;
- III - localização do veículo durante o trajeto;
- IV - veículos não poluentes;
- V - veículos híbridos;
- VI - acessibilidade;
- VII - integração com outros modais do sistema de transporte público.

§ 1º Considera-se como acessíveis os veículos que permitam embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas.

§ 2º As conversões previstas neste artigo terão efeito cumulativo multiplicativo.

§ 3º As OTTCs deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do consumo dos créditos, conforme previsto na regulamentação do credenciamento.

§ 4º O CMMV poderá instituir outros fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 2º desta Lei.

SEÇÃO III

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 13. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, obedecido ao valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de da Malha Viária - CMMV.

Parágrafo único. Devem ser disponibilizadas ao usuário, antes do início da corrida, informações sobre o preço a ser cobrado e cálculo da estimativa do valor final.

Art. 14. A liberdade tarifária estabelecida no artigo 13 desta lei não impede que o Poder Público Municipal exerça suas competências de fiscalizar e de reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas OTTCs.

SEÇÃO IV

DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 15. Podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

- I - possuir carteira nacional de habilitação categoria "B" ou superior, com autorização para exercer atividade remunerada;
- II - possuir CONDUAPP (Cadastro Municipal de Condutores por Aplicativos) regulado pela Prefeitura;
- III - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;
- IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório - DPVAT;
- V - comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;
- VI - operar veículo motorizado com, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação, de propriedade do condutor, licenciado no município de São Paulo;
- VII - possuir cadastro de contribuinte municipal - CCM, ativo e negativado para dívidas tributárias ou administrativas;
- VIII - comprovar recolhimento da contribuição previdenciária relativa à atividade de autônomo;

IX - exibir no painel frontal do veículo, em local visível para o público cartão de identificação do condutor bem como apresentar adesivo fixo identificativo de visibilidade externa da atividade exercida e OTTC vinculada, conforme modelo a ser aprovado pela autoridade municipal competente.

X - submeter o veículo a vistoria anual pela autoridade municipal competente.

XI - Apresentar o motorista por aplicativo atestados de antecedentes criminais para fim de cadastro na OTTC.

§ 1º O curso de que trata o inciso III do "caput" deste artigo deverá ser ministrado por centros de treinamento autorizados pelo Poder Público, sendo a aprovação obtida pelo motorista em um único curso, que cumpra os requisitos definidos, válida para cadastramento em qualquer OTTC.

§ 2º O tempo de fabricação máximo estabelecido pelo inciso VI do "caput" deste artigo será de até 8 (oito) anos nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da publicação desta lei, desde que o veículo tenha sistema de freios ABS instalado.

Art. 16. Compete à OTTC no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

I - registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações prestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos por esta lei e regulamentos dela decorrentes;

II - assegurar que parte dos créditos de quilômetros consumidos por mês tenha sido utilizada em corridas exclusivamente conduzidas por motoristas do gênero feminino, sendo exigido, no mínimo:

a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação desta Lei;

b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação desta Lei;

c) 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a publicação desta Lei;

III - credenciar-se e compartilhar seus dados com o Poder Executivo Municipal, conforme regulamentação expedida nos termos do artigo 29 desta lei.

Parágrafo único. O não atendimento dos percentuais estipulados no inciso II deste artigo nos respectivos prazos implicará a obrigação do pagamento de outorga onerosa equivalente ao montante de créditos de quilômetros faltantes que seriam necessários para atingir tais percentuais em dado mês, sem possibilidade de utilização desses créditos em corridas futuras.

CAPÍTULO III

DA CARONA SOLIDÁRIA

Art. 17. O direito à intermediação de carona solidária na Malha Viária do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre os condutores provedores de carona e os passageiros.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciar em frente a Prefeitura.

Art. 18. Considera-se carona solidária, para efeito desta Lei, o transporte individual não remunerado de condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

I - não seja exercido com profissionalismo;

II - não tenha fins lucrativos;

III - seja realizado por veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte remunerado de passageiros;

IV - não transporte mais de 4 (quatro) passageiros simultaneamente.

§ 1º É permitida a divisão equitativa das despesas do deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor.

§ 2º A inobservância do disposto no "caput" deste artigo implica desvio de finalidade e transporte irregular de passageiros, com todas as penalidades e responsabilidades correspondentes.

§ 3º Ficam as OTTCs autorizadas a intermediar, coordenar e controlar a divisão de custos da viagem, podendo cobrar dos cadastrados pelo serviço prestado para esse fim.

Art. 19. Para a intermediação da atividade de carona solidária no viário urbano não é necessário o pagamento de preço público por distância percorrida pelos veículos cadastrados.

Art. 20. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

I - organizar a atividade de carona solidária;

II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

III - intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre o condutor provedor da carona e os passageiros;

IV - assegurar o uso do serviço estritamente para a atividade permitida neste capítulo, responsabilizando-se pelo eventual desvio de finalidade dos usuários cadastrados.

CAPÍTULO IV

DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR

Art. 21. O direito à exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor no viário urbano do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

Parágrafo único. Compartilhamento de veículos sem condutor é o serviço de locação de veículos disponibilizados em vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos, conforme previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

Art. 22. A exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor será condicionada ao pagamento de outorga pelo direito de uso de estacionamento em via urbana.

Parágrafo único. Além do pagamento da outorga previsto no "caput" deste artigo, poderá ser exigido preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

Art. 23. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

I - organizar a atividade e o serviço de compartilhamento de veículos sem condutor;

II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

III - fixar o preço da locação do veículo e receber o pagamento do usuário.

Art. 24. As OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de veículos sem condutor ficam autorizadas a alocar veículos de suas frotas em vagas de estacionamento, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica.

§ 1º A Prefeitura poderá incluir ou remover vagas de estacionamento para veículos compartilhados sem condutor a qualquer tempo.

§ 2º As OTTCs credenciadas para essa atividade poderão apresentar estudo técnico que demonstre a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Art. 25. Os veículos vinculados ao serviço de compartilhamento sem condutor devem ter, em seu exterior, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem à identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DA MALHA VIÁRIA-CMMV

Art. 26. Fica instituído o Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas nesta lei.

Art. 27. São membros do CMMV:

I - o Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, que o presidirá;

II - o Secretário Municipal da Fazenda;

III - o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais;

IV - o Secretário Municipal de Desestatização e Parceiras;

V - o Secretário do Governo Municipal;

VI - o Secretário Municipal de Serviços e Obras;

VII - um Vereador membro da Comissão Trânsito Transporte da CMSP.

§ 1º O CMMV deliberará por maioria absoluta e terá suas decisões definidas em ata e publicadas no Diário Oficial da Cidade.

§ 2º O CMMV poderá convidar para participar de suas reuniões titulares ou representantes de outros órgãos e entidades do Poder Público e da iniciativa privada, que terão direito a voz, mas não a voto.

§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes deverá prover o necessário apoio técnico e administrativo ao CMMV.

Art. 28. O CMMV reunir-se-á mensalmente ou sempre que for convocado em caráter extraordinário por seu Presidente.

§ 1º A reunião poderá ocorrer por meio de conferência de vídeo, voz ou qualquer outro recurso tecnológico idôneo, podendo os atos e documentos respectivos tramitar e ser firmados por meio eletrônico.

§ 2º O Presidente, em casos de relevância e urgência, poderá expedir resoluções "ad referendum" do colegiado, que as apreciará como primeiro item da pauta de sua reunião subsequente.

Art. 29. Compete ao Comitê Municipal da Malha Viária -CMMV:

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

II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço;

III - estabelecer metodologia de alteração dos preços públicos a ser seguido nas reuniões do Comitê, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;

IV - alterar os preços públicos de acordo com a metodologia definida;

V - definir e rever a tabela de conversão de que trata o artigo 12 desta lei, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto em seu § 4º;

VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço;

VII - definir regramentos de cadastro similar ao CONDUTAX para o serviço de transporte individual, nos termos do artigo 15, inciso II, desta Lei;

VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte individual privado de passageiros, nos termos do artigo 15, inciso III, desta lei;

IX - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades de uso intensivo da malha viária urbana;

X - receber representações de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;

XI - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida nesta lei, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos;

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.

Parágrafo único. O CMMV deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das atividades ora reguladas.

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

Art. 30. A infração a qualquer disposição desta Lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, em especial nos artigos 10 a 17 da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no Município, sem prejuízo de outras regidas no ato de credenciamento.

Art. 31. As penalidades previstas para os serviços de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

Art. 32. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática de infrações à regulação dos serviços previstos nesta lei, incide nas penas a elas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 33. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta Lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções

administrativas aplicadas em sua página na internet.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o "caput" deste artigo abrange a divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço penalizados pela ausência de regular credenciamento ou autorização da Prefeitura bem como a divulgação de seus condutores descredenciados por baixo "score" (Pontuação/Avaliação).

Art. 34. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta Lei, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. As OTTCs credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com a Prefeitura, por intermédio do Laboratório de Tecnologia e Protocolos para a Mobilidade Urbana - Mobilab, dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

Parágrafo único. É vedada a divulgação, pela Prefeitura ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

Art. 36. As OTTCs poderão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

§ 1º Ficam as Secretarias, órgãos e entidades municipais autorizados a receber bens e serviços em doação para o cumprimento das finalidades relacionadas às suas respectivas esferas de atuação.

§ 2º Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às Secretarias, órgãos e entidades municipais destinatários, aos quais competirá à análise jurídica da proposta e do atendimento ao interesse público.

Art. 37. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata esta Lei serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 38. Os serviços de que trata esta Lei sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 39. Compete ao Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes fiscalizar as atividades previstas nesta lei, sem prejuízo da atuação das demais secretarias no âmbito das suas respectivas competências.

Art. 41. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 42. O Poder Executivo regulamentará esta lei, no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da sua publicação.

Art. 43. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

2.2. Conforme justificativa apresentada ao referido Projeto de Lei, em 011467559, a intenção é "regulamentar o transporte individual de passageiros por aplicativo", valendo-se da regulamentação expedida por esta Municipalidade, por meio do Decreto Municipal nº 56.981/2016, com suas alterações posteriores, além de adaptar o texto às regras atuais contidas nos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal nº 12.587/2012.

3. CC encaminhou o expediente a esta SMT, para fins de análise quanto ao Projeto de Lei supra (011467891).

3.1. Consultado, o DTP, em 011656717, reconheceu que o texto do projeto de lei teve como base o decreto em vigor, ressaltando quanto à proposta contida no §1º do artigo 3º, que versa sobre alvará de transporte público individual, o qual estaria em desacordo (sic) com a Lei Municipal nº 16.279/2015, que veda a utilização de veículos particulares no serviço de transporte individual.

É, em breve síntese, o que cumpria relatar.

4. *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 6010.2018/0000795-8, cuja análise por parte desta AJ ocorreu, conforme documento 011841784.

5. Antes de se desenvolver a análise quanto ao Projeto de Lei epigrafado, é imperioso analisar o questionamento formulado pela FETACESP.

5.1. O questionamento teve como base a recente alteração promovida na Lei Federal nº 12.587/2012, por meio da Lei Federal nº 13.640/2018, a qual (a) alterou a redação do inciso X do artigo 4º e (b) introduziu os artigos 11-A e 11-B, todos disciplinando o “transporte remunerado privado de passageiros”, nos seguintes termos:

Art. 4º

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

..... (NR)

(...)

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

5.2. Não se tratou de uma nova modalidade de transporte de passageiros, mas sim em uma nova formulação para sua regulamentação, haja vista a expansão dos serviços, especialmente nos grandes centros urbanos, e a necessidade de trazer balizas sólidas para a regulamentação dessa atividade, harmonizando-a nacionalmente.

5.3. Em São Paulo, de há muito, temos a Lei Municipal nº 16.279/2015, que “[d]ispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências”. Lei de autoria de diversos vereadores, ela tem em seu bojo as seguintes normas de destaque para o tema em tela:

Art. 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em

veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei acarretará ao condutor e aos estabelecimentos multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o “caput” deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Art. 4º O Poder Executivo deverá promover estudos para o aprimoramento da legislação de transporte individual de passageiros e a compatibilização de novos serviços e tecnologias com o modelo previsto na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

5.4. A referida lei proibiu (a) o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares e (b) a associação entre empresas de tecnologia e estabelecimentos comerciais para o fim de realizar a intermediação de demanda em veículos não vinculados ao serviço de taxi municipal, imputando ao condutor e ao estabelecimento as penas do artigo 3º.

5.5. Todavia, a mesma lei autorizou o Executivo a realizar estudos para o aprimoramento da legislação de transporte individual (artigo 4º), que fora promovido por esta Pasta, em conjunto à SP Negócios, entre 29-12-2015 e 27-1-2016, por meio de consulta pública de minuta de decreto.

5.6. Concluída essa etapa, com milhares de contribuições realizadas, foi expedido o Decreto Municipal nº 56.981/2016, que “[d]ispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor”.

5.7. Em que pese ser anterior à alteração promovida à legislação federal, a alteração foi motivada e inspirada, em parte, nos trabalhos desenvolvidos pela Municipalidade de São Paulo, estando, assim, plenamente apta a regulamentar o serviço, nos termos do novel artigo 11-A da Lei Federal nº 12.587/2012.

5.8. Desse modo, em resposta ao questionamento formulado pela federação setorial, o Decreto Municipal nº 56.981/2016 regulamenta o serviço descrito no inciso X do artigo 4º da Lei Federal nº 12.587/2012.

6. Após essas ponderações iniciais, passa-se à análise quanto ao Projeto de Lei epigrafado, primeiro quanto a eventual vício de iniciativa.

6.1. 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.

6.2. 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.

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

ACÇÃO 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.)

6.4. 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."

6.5. 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.).

6.6. 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.

7. Quanto ao mérito da proposta, entretanto, adere-se às conclusões do DTP, no sentido de sua conformidade com os objetivos e metas do Poder Executivo na regulamentação do serviço. Mas com ressalvas.

7.1. Com efeito, a proposta do N. Vereador vem ao encontro do desenvolvimento da regulamentação dessa recente modalidade de transporte individual, tendo sido aproveitado, a contento, a quase totalidade das disposições contidas no Decreto Municipal nº 56.981/2016.

7.2. Porém, comparando-se o texto constante no referido Projeto de Lei e no Decreto Municipal, são encontrados alguns pontos de dissonância, que passam a ser analisados nos parágrafos seguintes.

7.3. O primeiro ponto de divergência relaciona-se ao conteúdo da ementa e do *caput* do artigo 1º.

7.3.1. Assim constou do projeto de lei:

"Regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, e dá outras providências.

(...)

Art. 1º Esta lei regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, em conformidade com os artigos 4º, X; 11-A; 11-B; 12 e 18, I, da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

7.3.2. Por sua vez, prevê o Decreto Municipal nº 56.981/2016:

Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

(...)

Art. 1º Este decreto regulamenta os artigos 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e regula o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

7.3.3. A diferenciação existente encontra-se na conceituação. O projeto de lei tem como escopo a regulamentação do “serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público”, bem como o “serviço de carona solidária” e o serviço de “compartilhamento de veículo sem condutor”, no âmbito municipal.

7.3.4. A regulamentação hoje existente pretende dispor sobre o “uso intensivo do viário urbano municipal”, para a partir dele permitir a exploração de atividades econômicas privadas de transporte individual remunerado de passageiros, o serviço de carona solidária, e o compartilhamento de veículos sem condutor.

7.3.5. Portanto, o foco técnico a ser dado é sobre o uso intensivo do viário urbano municipal, não sobre as atividades *de per se*. Nesse sentido, basta fixar que o Decreto Municipal nº 57.889/2017 também versa sobre o uso intensivo do viário, voltado ao compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos.

7.3.6. Dessa forma, as ações do Município estariam restritas aos três setores constantes no projeto de lei, restringindo outras ações voltadas a um melhor aproveitamento da estrutura disponível integrante do viário urbano municipal, violando as premissas do Plano Diretor Estratégico Municipal vigente.

7.3.7. Desse modo, haja vista que o foco da regulamentação de interesse do Município no uso intensivo do viário urbano, é recomendável a alteração do foco da normatização municipal, auxiliando a absorção de novas demandas de atividades econômicas no futuro.

7.4. O segundo ponto de atenção envolve o nome dado ao Capítulo I e seu artigo 2º.

7.4.1. Assim previu o referido dispositivo:

CAPÍTULO I

DO USO DA MALHA VIÁRIA URBANA

Art. 2º A Malha Viária Urbana integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;

III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

V - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;

VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

7.4.2. Por sua vez, está assim previsto no decreto em vigor:

CAPÍTULO I

DO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 2º O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

- I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;
- II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;
- III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- V - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

7.4.3. A diferenciação está entre os conceitos de “uso da malha viária” e “uso intensivo do viário urbano”.

7.4.4. Já observado o foco dado ao projeto de lei, em contraponto ao foco adotado pelo decreto vigente, como explanado acima, o D. Vereador substituiu o conceito de uso intensivo do viário urbano por uso da malha viária que, s.m.j., não se tratam de sinônimos no âmbito da conceituação técnica.

7.4.5. A redação proposta inova ao se adotar a expressão “malha viária”, cujo conceito está vinculado à classificação e à hierarquização do conjunto de vias, como se observa no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental do Município de Porto Alegre (vide artigo 9º da Lei Complementar Municipal nº 434/99).

7.4.6. Tal conteúdo, no âmbito do Município de São Paulo, corresponde a termo diverso, desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego S/A (CET), como sendo o de “Rede Viária Básica”, nos termos do documento técnico por ela desenvolvido, conforme informação em <http://www.cetesp.com.br/media/20818/nt192.pdf> (visto em 18-10-2018, às 15:00).

7.4.7. Considerando que o foco do regulamento paradigma do projeto apresentado é o uso intensivo do viário urbano, no qual se desenvolvem as atividades lá arroladas, a descrição das ações contidas no mesmo artigo 2º trazem, em seu bojo, o conceito técnico do que seria esse uso intensivo, para, a partir de então, trazer as políticas públicas de regulamentação do uso de veículos em atividades empresariais de deslocamento e mobilidade urbana.

7.4.8. Assim, as atividades descritas nos incisos do artigo 2º são de “uso intensivo do viário urbano” e não de “uso da malha viária”, porque conceitualmente equivocada a substituição do referido conceito.

7.4.9. E esse equívoco se espalha por diversos dispositivos tais como o *caput* e §§ 1º e 3º do artigo 3º, *caput* do artigo 5º, inciso IV do artigo 6º, o título da Seção II do Capítulo II, o *caput* e o § 1º do artigo 8º, o *caput* e os §§ 1º e 2º do artigo 9º, o *caput* do artigo 11, o *caput* e o §4º do artigo 12, o *caput* do artigo 13, o *caput* do artigo 17, o título do Capítulo V, o *caput* do artigo 26, o *caput* e §§ 1º ao 3º do artigo 27, o *caput*, o inciso IX e o parágrafo único do artigo 28, o *caput* do artigo 29 e o *caput* do artigo 39.

7.4.10. Portanto, mister que se adote o conceito técnico de “uso intensivo do viário urbano”, ao invés de “malha viária”.

7.5. O próximo dispositivo é o texto contido no §1º do artigo 3º.

7.5.1. Assim consta do projeto:

Art. 3º (...)

§ 1º Serão autorizados pelo município o credenciamento de veículos para o serviço de transporte privado remunerado, em número compatível pela demanda indicada pela CMMV, na forma equivalente, sendo sua quantidade total nunca superior àquela ofertada mediante alvará ao transporte público individual.

7.5.2. Não há previsão similar no decreto municipal e, neste ponto, o DTP apontou a incompatibilidade entre essa disposição e o previsto na Lei Municipal nº 16.279/2015.

7.5.3. A referida lei tem a seguinte disposição, relativa ao transporte individual de passageiros:

Art. 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei acarretará ao condutor e aos estabelecimentos multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o “caput” deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

7.5.4. Como explicado anteriormente, a referida lei trouxe a possibilidade ao Poder Executivo para, por meio de estudos, viabilizar o transporte individual de passageiros, tal qual constante no Decreto Municipal nº 56.981/2016.

7.5.5. Neste caso, com a devida vênia, não há como se concordar com o DTP a respeito de eventual conflito, porque o projeto proposto é para confecção de lei municipal, sendo o eventual conflito de dispositivos legais solucionado pela Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei Federal nº 4.657/1942), nos seguintes termos:

Art. 2º (...)

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

7.5.6. Portanto, ato normativo de mesmo nível que regulamente inteiramente a matéria que versava a lei anterior, revoga-a.

7.5.7. Sem prejuízo, trata-se de conteúdo que merece críticas, tais quais as já exaradas em face do Projeto de Lei nº 203/2016, nos termos do parecer acima citado.

7.5.8. De fato, a lógica contida no Decreto Municipal nº 56.981/2016, tomada como paradigma, não permite a restrição de inscrições de condutores, porque vinculada ao efetivo deslocamento dos usuários de aplicativos.

7.5.9. Diferentemente do serviço de transporte por taxis, no qual o condutor assume a titularidade de uma atividade regulamentada pelo Poder Público Municipal, o serviço ora regulamentado é prestado por empresas de tecnologia, desenvolvedoras de aplicativos para disponibilizar meios de viagens individuais (ou compartilhadas) junto a um rol de condutores previamente cadastrados por essas empresas.

7.5.10. O controle do uso intensivo do viário urbano é realizado por meio dos créditos por quilômetros, previsto no artigo 8º (do projeto e do decreto), com efetivo controle do Comitê Municipal por meio de preços públicos a serem cobrados das empresas de tecnologia credenciadas (artigo 9º de ambos documentos), cujo valor é fixado com base nos requisitos do artigo 11.

7.5.11. 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.

7.5.12. 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.

7.5.13. Portanto, distancia-se o controle de inscritos por meio de sistema de taxi pelo serviço ora regulado, motivo pelo qual se aponta a inconsistência do §1º do artigo 3º do projeto supra.

7.6. Também se nota as seguintes alterações pontuais, com as respectivas críticas:

a) a exclusão da expressão “de políticas públicas” do inciso IX do artigo 4º do projeto (inciso VIII do artigo 4º do decreto municipal), função primeira da Administração Pública no manejo das

atividades de Mobilidade Urbana, com fulcro na legislação federal e competências municipais constitucionalmente asseguradas;

b) a substituição de “atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública” por “atividade descrita nesta lei”, por força do foco do projeto ser diverso do foco dado pelo regulamento vigente, como desenvolvido anteriormente nesta manifestação;

c) a inclusão da expressão “conforme escolha do contribuinte” no §2º do artigo 5º, que retira do Comitê Municipal o regramento quanto ao recolhimento do preço público referido, haja vista a existência de modelagens distintas atualmente para o credenciamento, conforme critérios já fixados em normas setoriais;

d) a supressão da expressão “de transporte individual remunerado de utilidade pública” no *caput* do artigo 9º, pelas razões descritas no item “b” deste;

e) a exclusão do §1º do artigo 11 do Decreto Municipal nº 56.981/2016, que confere melhores prerrogativas para a fixação de preços públicos para o serviço, conforme o caráter extrafiscal da exação, dando sentido à previsão do §2º (renumerado para parágrafo único no projeto) e a desnecessidade do inciso IV do artigo 11;

f) a exigência de propriedade sobre o veículo conduzido, prevista no inciso VI do artigo 15, a que se mostra desproporcional, porque desvinculada a autorização à obtenção de placas de aluguel, além de ser admitido no município, em outros modais de transporte autorizado, a apresentação de documento particular hábil para o cadastramento de veículos, como o Transporte Escolar;

g) a comprovação exigida no plano federal é de inscrição na previdência social como contribuinte individual (artigo 11-A, parágrafo único, inciso III), não de seu recolhimento, como proposto no inciso VIII do artigo 15 do projeto;

h) a exigência de identificação do condutor e do veículo deve ser regulamentada pelo Comitê Municipal, porque demanda estudos técnicos sobre sua aposição e modo de fiscalização por parte de agentes do DTP;

i) a submissão a vistoria anual deve observar fórmula mais aberta (inciso X do artigo 15), haja vista que atualmente o Município realiza credenciamento de oficinas especializadas para tanto nos serviços de transporte autorizado;

j) a desnecessidade do §2º do artigo 15, porque replica regra contida na redação original do Decreto Municipal nº 56.981/2016, que fora revogada pelo Decreto Municipal nº 58.084/2018, o qual alterou a redação do inciso VI do referido artigo de 5 (cinco) anos para 8 (oito) anos, tornando-se assim letra morta, haja vista que o inciso VI do artigo proposto já contempla a idade atual, similar à presente no referido parágrafo;

k) a necessária readequação dos nomes das Secretarias das Subprefeituras (inciso III do artigo 27) e de Infraestrutura Urbana e Obras (inciso VI do artigo 27), tudo conforme Lei Municipal nº 16.974/2018;

l) a incongruência entre a previsão contida no artigo 30, que remete ao procedimento sancionatório da lei de fretamento (Lei Municipal nº 16.311/2015), em detrimento do quanto previsto no artigo 3º da Lei Municipal nº 16.279/2015, sendo de boa lavra a incorporação de regras similares àquelas previstas na primeira no texto presente, revogando-se esta última disposição;

m) a ausência de revogação expressa de dispositivos contidos na Lei Municipal nº 16.279/2015, especificamente quanto aos seus artigos 1º ao 3º.

7.7. Quanto a erros de forma, destaca-se a existência de 2 (dois) “parágrafos únicos” no artigo 6º.

7.8. Por oportuno, mister a consulta à SF quanto à previsão de exigência de Cadastro de Contribuinte Municipal (CCM) dos condutores, conforme previsão no inciso VII do artigo 15, porque a modelagem desenvolvida para o serviço remete a fiscalização da atividade às OTTCs, não aos condutores, que fazem parte do negócio complexo aqui desenvolvido.

7.9. Portanto, são essas as ponderações quanto ao Projeto de Lei nº 419/2018, de autoria do D. Vereador.

8. Em tempo, considerando o arcabouço jurídico existente, nos planos federal e municipal, a normatização do serviço, por meio de decreto, encontra fundamento legal para tanto, sendo dispensável a edição de lei para a introdução da matéria no âmbito da administração municipal paulistana.

9. Pelo exposto, ante a análise restrita aos aspectos jurídico-formais e considerando que as normas legais que regem a matéria, conclui-se pela:

- a) existência de regulamento municipal apto a operacionalizar o transporte remunerado privado individual de passageiros, na forma da Lei Federal nº 12.587/2012, atualmente por meio do Decreto Municipal nº 56.981/2016;
- b) não conformidade formal do Projeto de Lei nº 419/2018;
- c) não conformidade material parcial do Projeto de Lei supra;
- d) a suficiência da regulamentação conferida pelo Decreto Municipal nº 56.981/2016, para a espécie.

É o parecer, *sub censura*.

São Paulo, 19 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 19/10/2018, às 16:08, 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 **011953209** e o código CRC **90F0CF93**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES****Assessoria Jurídica de Transportes**

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

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 018354242**Interessado**

Casa Civil/ATL

Assunto

Projeto de Lei nº 419/2018.

CC/ATL**Sra. Chefe de Assessoria**

Diante das informações apresentadas pelo Departamento de Transportes Público e pela Assessoria Jurídica desta Pasta, que concluiu pela não conformidade do Projeto de Lei nº 419/2018, as quais acolho, restituo o presente a Vossa Senhoria para ciência e providências, no que couber.

EDSON CARAM

Secretário – SMT



Documento assinado eletronicamente por **Edson Caram**, **Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes**, em 26/06/2019, às 17:51, 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 **018354242** e o código CRC **66756E2C**.