



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

Folha nº 01
nº 01-419 de 2018
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 124.034

PROJETO DE LEI Nº

PL

419/2018

17

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.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

14 AGO 2018

SGP. 42

09/09/2018 - 09/09/2018 - 10:18 - 110880 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°
02 a 17 e folha de informação
sob n° 18. 14.08.18
Ass: _____

Karlos Roberto de Andrade
Assistente Parlamentar
RCD-22



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

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.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 03 do Proc.
nº 01-419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094**GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**

§ 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 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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

Folha nº 04 do Proc. nº 01.419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

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.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**fls. 5
Folha nº 05 do Proc.
nº 01-419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094**GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**

§ 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 06 do Proc. nº 01-419 de 2018
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 07 do Proc. nº 01.419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

§ 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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

Folha nº 08 de 108
nº 01.419 de 2018
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

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;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**Folha nº 09 do Proc.
nº 01.419 de 20 18 de 9
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

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 credenciarem perante 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 10 do P100
nº 01-419 de 2018
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 1014094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

§ 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.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 12 do Proc. nº 01.419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 13 do Processo nº 01-419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 14 do Proc. nº 01-419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 15 do Proc. fls. 15
nº 01.419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV

§ 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.

Sala das Sessões,


ADILSON AMADEU
Vereador

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**Folha nº 16 do Proc. fls. 16
nº 01-419 de 20 18
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 107.094**JUSTIFICATIVA**

O presente projeto de lei que visa regulamentar o transporte individual de passageiros por aplicativo.

O projeto adotou o decreto nº 56981/2016 como base, simplificando a terminologia, sem, porém perder o rigor técnico, nem esquecer as atualizações promovidas pelos decretos posteriores, que são os seguintes: 57750/2017; 57939/2017 e 58084/2018. Ignorou, porém a Resolução nº 16, de 7 de julho de 2017, primeiro por não se tratar de matéria que deva constar de projeto de lei, depois porque, uma vez transformado em lei o atual projeto, será a resolução que deverá ser adaptada às disposições da nova norma jurídica. Balizou-se também, é claro, pelas Leis federais nºs 12587/2012 e 13640/2018, especialmente esta última, que é a mais relevante neste caso, por atribuir expressamente e exclusivamente aos Municípios e ao DF a regulamentação e fiscalização do serviço.

O transporte de passageiros por meio de Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs é uma realidade, que veio com a modernidade dos meios da informática, e não vai desaparecer do cenário das cidades, no futuro previsível. A Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do artigo 5º e do parágrafo único do artigo 170 da Constituição Federal, foi recentemente alterada pela Lei federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, para regulamentar especificamente o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Essa modalidade de transporte urbano oferecido ao público é constitui modernamente mais uma opção de deslocamento pela grande cidade, sempre congestionada e carente de soluções modernas, sendo definida pela lei federal nº

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE VEREADOR ADILSON AMADEU - 46º GV**

Folha n° 17 do Proc.
n° 01.419 de 20 18 fls. 17
KADEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 104.094

13.640/2018 como: "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.

De outro lado, o Município de São Paulo regulamentou o momentoso assunto por meio de decreto do Prefeito – Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016 – ao invés de enviar à Câmara o competente projeto de lei, por falta de apoio político nesta Casa, aspecto que não é oportuno nem relevante abordar neste momento.

Fato é que o mencionado decreto contém disposições que configuram claramente matéria do domínio exclusivo da lei – impondo obrigações a administrados e deveres a órgãos da Administração Pública municipal, temas esses que ficariam mais bem situados e resolvidos no corpo de uma lei ordinária, votada democraticamente nesta Casa, sendo esse o único meio único meio constitucionalmente aceito pela ordem jurídica vigente, para impor obrigações e deveres aos cidadãos.

Assim, bem postos todos esses argumentos, e por acreditar na justiça da iniciativa, propomos o presente Projeto de Lei e contamos com o voto favorável dos nobres Pares.

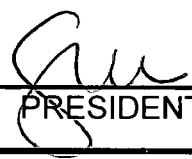


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 18

do processo nº 01 – PL 419 de 2018, 14/08/18 (a)

Kardos Lúcia de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP.22

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 14 AGO 2018
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública,</u>
<u>Transp., Transp., At. Econ., Tur., Loc. e Gest. Urb.,</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>
 PRESIDENTE

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

14 / 08 / 18


TAIRO BATISTA ESPÍRANÇA

Supervisor em Exercício da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 15/08/2018 AS 15 hs
POR Bto

SAÍDA: 30/08/2018 AS 13 h OOASS: Bto

Arquivo de entrada
Data: 15/08/2018
15:15

Arquivo de entrada

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem, juntados nesta data, Papel para informações rubricados com documento
Folhas do rfo 19 - 22 em 30/08/18

BRUNO LUCCHETTA
Técnico Administrativo
R.F. 11.455

Bruno Lucchetta
RF 11.455



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 419/18

Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Constituição Federal;
- Lei Federal nº 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução do serviço de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel provido de taxímetro (táxi);
- Lei Municipal nº 11.086, de 06 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.823, de 07 de abril de 1999, que obriga os estabelecimentos comerciais que especifica, a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias quando necessário;
- Lei Municipal nº 13.115, de 06 de abril de 2001, que adiciona cinco parágrafos ao art. 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para permitir que o serviço de transporte de passageiros por meio de táxi seja explorado por até dois motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.002, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de postos de apoio ao taxista, nos termos que especifica, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis, e dá outras providências. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.403/16;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 70
Proc. N° 05-419 2018. 21Bruno Lucchetta
RF 11.455

- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do exercício de transporte remunerado e individual de passageiros sem a devida autorização. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.344/16;
- Lei Municipal nº 16.279, de 8 de outubro de 2015, que dispõe 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 (DECLARADA INCONSTITUCIONAL ADI TJSP 2216901-06.2015.8.26.0000);
- Lei Municipal nº 16.344, de 04 de janeiro de 2016, que altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim;
- Lei Municipal nº 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, em casos de solicitação por aplicativo ou internet, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 14.636, de 27 de julho de 1977, que institui Livro de Transferência de Alvarás de Estacionamento de Táxis, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 27.650, de 15 de fevereiro de 1989, fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvará de estacionamento de Táxis no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Decreto nº 40.774, de 20 de junho de 2001, que regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001;
- Decreto Municipal nº 44.530, de 24 de março de 2004, que concede isenção ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento, na situação que especifica;
- Decreto Municipal nº 49.802, de 23 de julho de 2008, que autoriza a Secretaria Municipal de Transportes a realizar sorteio de alvarás de estacionamento da modalidade táxi, para atender exclusivamente as necessidades de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, alterado pelo Decreto nº 57.603/2017;
- Decreto Municipal nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010, que fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo;
- Decreto Municipal nº 53.223, de 19 de julho de 2012, que autoriza a expedição de novos alvarás de estacionamento de táxi, na categoria comum, para pessoas jurídicas permissionárias do serviço de táxi, nas condições que especifica;
- Decreto Municipal nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014, que delega competências ao Secretário Municipal de Transportes na forma que especifica;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Bruno Lucchetta
RF 11.455

- Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015, que institui a categoria "táxi preto" no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência, alterado pelos Decretos nº 57.114/2016 e 57.685/17;
- Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano 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;
- Portaria SMT nº 95/15, que regulamenta a categoria "táxi preto" para transporte individual remunerado de passageiros em veículo de aluguel;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 84, de 04 de outubro de 2016, que dispõe sobre a utilização dos corredores exclusivos de ônibus do sistema de transporte público e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades;
- Portaria SMT nº 11, de 03 de dezembro de 2015, que regulamenta o credenciamento de operadoras de plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas/transporte individual de passageiros;
- Portaria SMT nº 163, de 20 de novembro de 2015, que autoriza o transporte de veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de passageiros, providos de taxímetro;
- Portaria SMT nº 164, de 20 de novembro de 2015, que autoriza utilização de meios de pagamento eletrônicos no serviço de transporte individual remunerado de passageiros;
- Resolução CMUV nº 16, de 11 de julho de 2017, que regulamenta os requisitos mínimos para cadastramento de condutores nas Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas - OTTCs para exploração de atividade econômica privada de transporte individual de passageiros e altera a Resolução nº 9/16;
- PDL 05/2017, que susta os efeitos da alínea "a" do inciso I, inciso XI ambos do Artigo 5º, Inciso I do artigo 7º e artigo 8º da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes". (Portaria que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas);
- PL 479/15, que altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Bruno Lucchetta
RF 11.455

- PL 192/16, que organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências;

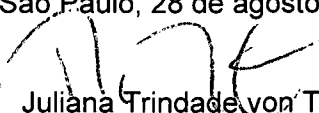
- PL 203/2016, que estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências;

- PL 239/16, que altera a lei nº 16.345, de 05 de janeiro de 2016, acrescentando art. 3º-A e parágrafo único, no município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 55/17, que dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 18.

São Paulo, 28 de agosto de 2018.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 21/08/18 às 15h00
RF
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272

ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

SANDRA TADEU

Para Registrar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 26/10/2018

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
... termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 26/10/2018 AO 17 HS
POR Buc
SAÍDA 23/11/18 ÀS 13 H 00 ASS: Buc

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 27/11/2018 AO _____ HS
POR Maria Beatriz
SAÍDA 28/11/18 ÀS 12 H 30 ASS: Maria Beatriz

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 23 e 24, Em 28/11/18.
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP. 12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PI0419/2018

Folha nº 23 do Proc
 Nº 01-419 de 20 18
 Fernando de Lima Gasparotto
 RF. 11.272-SGP-11

PARECER Nº 1902/2018 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0419/2018.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre diretrizes do serviço remunerado de transporte de passageiros por usuários previamente cadastrados; sobre o serviço de carona solidária, bem como sobre o compartilhamento de veículo sem condutor na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Dentre outras medidas, o projeto prevê: (i) o direito do uso de plataforma eletrônica para exploração privada do transporte remunerado de passageiros; (ii) limita do número de veículos vinculados compatível com a demanda; (iii) obriga o registro das intermediadoras entre os motoristas e os usuários (OTTCs); (iv) regulamenta o serviço de carona solidária; e (vi) define o compartilhamento de veículo sem condutor.

Sob o aspecto jurídico, a propositura reúne condições para prosseguir em tramitação, eis que apresentada no exercício da competência legislativa desta Casa.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

O Município possui competência para editar normas de interesse local, bem como para a legislação federal e a estadual, nos termos dos artigos 30, I e II, da Constituição Federal e artigos 13, I e II, da Lei Orgânica do Município.

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União competência para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, a ***circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...)*** Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (In "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.) (grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e

RGL 1957/2018



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PI0419/2018

Folha nº 24 do Proc.
Nº 01-419 de 2018
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272-SGP-12

fls. 26

tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas **leis locais**, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).

Outrossim, a Lei Federal nº 12.587/12, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, com a redação dada pela Lei nº 13.640/18, expressamente fixa como dever do Município a regulamentação do serviço objeto da propositura, *verbis*:

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.

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme disposto no art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 28/11/2018

ANDRÉ SANTOS

CAIO MIRANDA
CONTRÁRIO

CELSO JATENE

CLÁUDIO FONSECA

AURÉLIO NOMURA

EDIR SALES

QUITO FORMIGA
FABRORINA

REIS

SANDRA TADEU
Relatora

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 29 / 11 / 18

Pág. 90 Col. 1

Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272

A Comissão de ADM
Em 29/11/18 às 16:44
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública
Em 29.11.2018 às 16:44
Ana Lucia de O. Sousa RF. 100.823
RF. 100.823 - SGP-12

AO Vereador / A Vereadora

Paulo Franje

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 07.12.2018

Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI.

JANAINA LIMA

Redistribuído ao Vereador

Para relatar.
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 05.10.19

Presidente

Segue(m) juntado(a), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 25 a 39 . Em 08/08/2019

Ana Lúcia de Oliveira Sousa Moura
R.F. 100.823

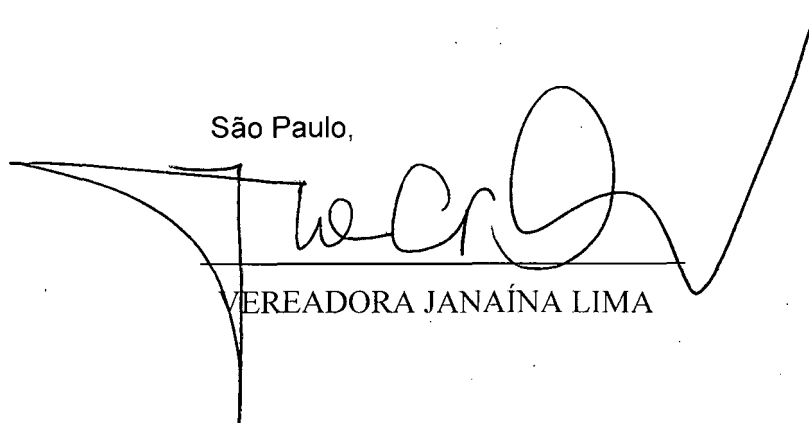
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 25 do Proc.
Nº 01-419 de 20 18
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

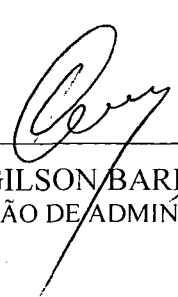
Na qualidade de membro desta Comissão e no intuito de subsidiar a análise do projeto de lei nº 419/2018, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, que "regulamenta o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas 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 veículos sem condutor no Município, e dá outras providências", solicito o encaminhamento de pedido de informações ao Poder Executivo, para que este se pronuncie a respeito do inteiro teor da propositura.

São Paulo,



VEREADORA JANAÍNA LIMA

Deferido 22/05/2019



VEREADOR GILSON BARRETO
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA



Folha nº <u>26</u>	do Proc.
Nº <u>01-419</u>	de 20 <u>18</u>
Ana Lúcia de Oliveira Sousa	
RF 100.823	

São Paulo, 23 de maio de 2019.

Ofício SGP-12 nº 290/2019

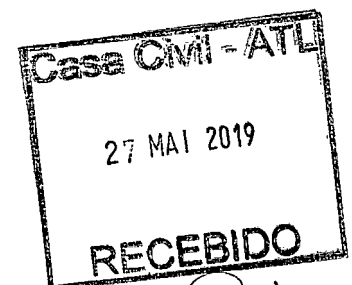
Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Administração Pública, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 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, e dá outras providências."

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgar oportunas, a Secretaria dessa Comissão.

EDUARDO TUMA
Presidente



Anexo: cópia do pedido de informações, do texto do projeto e da justificativa

A Sua Excelência o Senhor
Bruno Covas
Prefeito da Cidade de São Paulo
Viaduto do Chá, 15, 9º Andar - ATL
CEP 01415-001 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3113-8350

INSPETORIA DA CÂMARA MUNICIPAL	
PROTOCOLO Nº <u>4197</u>	
HORÁRIO: <u>17:30</u>	
ENTRADA:	<u>24/05/19</u>
SAÍDA:	<u>1/1</u>
ASSINATURA E CARIMBO	



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 30

São Paulo, 6 de agosto de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 264/2019-c

Ref.: Ofício SGP-12 n.º 290/2019

Folha n.º 27 do Proc.
N.º 01-419 de 2018
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

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.º 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

MTGS/MSB/jaa
Resp 0419-18

A Comissão de:

ADM

08.08.19

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 08.08.2019 às 12h

[Assinatura] RF 100823

SEI/PMSP - 018250110 - Informação

<https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=document...>

Folha nº 28	do Pro.
Nº 01-419	de 20 18
Ana Lúcia de Oliveira Souza	
RF 100.823	

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.

SEI/PMSP - 018250110 - Informação

<https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento...>

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



Folha nº 29	do Proc
Nº 01 - 419	de 20 18
Ana Lúcia de Oliveira, Sous	
RF 100.823	

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

SEI/PMSP - 018257190 - Informação

<https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento...>



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



Folha nº 30 do Proc.
Nº 01-419 de 2019
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

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**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0001785-8

SEI nº 018354029

Matéria PL 419/2018. Documento digitalizado e autenticado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=196401>.



Folha nº 31	do Proc.
Nº 01-419	de 2018
Ana Lúcia de Oliveira Sousa	
RF 100.823	

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. Impropriedades 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 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 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, dentro

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 condutor bem como apresentar adesivo fixo identificativo de visibilidade 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 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 no 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 credenciarem perante 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 se 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 regimentos 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 das 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

Sua validade pode ser conferida em
Matéria PL 419/2018. Documento digitalizado e autenticado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES. https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?plD=196401.

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 e 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 de 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

Folha nº 35 do Proc.
Nº 01-419 de 2018
Ana Lúcia de Oliveira Sousa

veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece as normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo. fls. 46

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:

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.)

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 exercício 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."

Folha nº 36 do Proc.
Nº 01-419 de 2018
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

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.

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.cetsp.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 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 etra 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^o 52 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



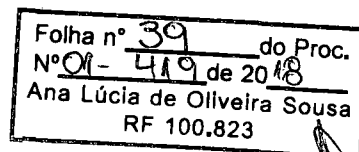
Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 19/10/2018, às 16:08, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



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**.

Referência: Processo nº 6010.2018/0001614-0

SEI nº 011953209



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**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0001785-8

SEI nº 018354242

Redistribuído ao Vereador Ze Tulin
 Para relatar.
 Sala da Comissão de Administração Pública.
 Em 04/10/2019
[Assinatura]
 Presidente

Ao SGP- 21
 A Pedido
 16/10/19

[Assinatura]
 Ana Lúcia de O. Sousa
 RF. 100.823 - SGP-12

Se reunido, nesta data, docu-
 e pap- informação rubricado sob uma(s)
 nº 40, Em 16/12/19

João Carlos Dias Chaves
 RF. 11.336 - SGP-12

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PL nº 419/2018

Folha nº 40 do
Nº PL 419 de 20 18
João Carlos Dias C
RF 11/336 - SG

PARECER CONJUNTO Nº 2497/19 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA, E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 419/2018.

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa 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, e dá outras providências."

De acordo com o texto apresentado, o presente projeto pretende regulamentar o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, 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.

A justificativa apresentada pelo nobre autor aponta que "o Município de São Paulo regulamentou o momentoso assunto por meio de decreto do Prefeito - Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016 - ao invés de enviar à Câmara o competente projeto de lei, por falta de apoio político nesta Casa, aspecto que não é oportuno nem relevante abordar neste momento. Fato é que o mencionado decreto contém disposições que configuram claramente matéria do domínio exclusivo da lei - impondo obrigações a administrados e deveres a órgãos da Administração Pública municipal, temas esses que ficariam mais bem situados e resolvidos no corpo de uma lei ordinária, votada democraticamente nesta Casa, sendo esse o único meio único meio constitucionalmente aceito pela ordem jurídica vigente, para impor obrigações e deveres aos cidadãos."

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela legalidade.

A Comissão de Administração Pública destaca que a iniciativa em apreço reveste-se de elevado interesse público e, portanto, é de parecer **favorável** ao projeto.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, tendo em vista a importância da matéria, vota **favoravelmente** ao projeto.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, tendo em vista que a matéria não ofende os dispositivos da lei orçamentária, bem como está condizente com os referendos legais de conduta fiscal. **Favorável**, portanto, é o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 11/12/2019

Rel. 3056/2019



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL nº 419/2018

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GILSON BARRETO

ANTÔNIO DONATO

JOÃO JORGE

ZÉ TURIN

ALFREDO DINHO

ANDRÉ SANTOS

JANAÍNA LIMA

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA**

SENIVAL MOURA

QUITO FORMIGA

XEXEU TRIPOLI

MARIO COVAS NETO

GEORGE MATO

RICARDO TEIXEIRA

ADILSON MADEU

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

ALESSANDRO GUEDES

ADRIANA RAMALHO

RODRIGO GOULART

FERNANDO HOLIDAY

SONINHA FRANCINE

ISAC FELIX

ATÍLIO FRANCISCO

OTA

PAULO FRANGE

Seque(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 41 e 42 e
folha de informação sob
nº 12.03.20

Marcia Gazoni
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 50.539



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 41 do processo
nº 419 de 2018 fls. 57

Marcia G. G. J.
RF 51.593

LIDO E APROVADO

11 MAR 2020

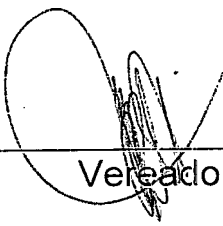
PRESIDENTE

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Requeremos à Douta Mesa, na forma regimental, o
ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO do PL 419/18 devendo o
mesmo passar à fase de votação.

Sala das Sessões,


Vereador

SEP-21

-11-MAR-2020 17:25-000003-1/1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Requerimento de Encerramento da discussão

N.º	VEREADORES	N.º	VEREADORES
1	ADILSON AMADEU (DEM)	29	JAIR TATTO (PT)
2	ADRIANA RAMALHO (PSDB)	30	JANAÍNA LIMA (NOVO)
3	ALESSANDRO GUEDES (PT)	31	JOÃO JORGE (PSDB)
4	ALFREDINHO (PT)	32	JOSÉ POLICE NETO (PSD)
5	ANDRÉ SANTOS (REPUBLICANOS)	33	JULIANA CARDOSO (PT)
6	ANTONIO DONATO (PT)	34	MÁRIO COVAS NETO (PODE)
7	ARSELINO TATTO (PT)	35	MILTON FERREIRA (PODE)
8	ATILIO FRANCISCO (REPUBLICANOS)	36	MILTON LEITE (DEM)
9	AURÉLIO NOMURA (PSDB)	37	NOEMI NONATO (PL)
10	CAIO MIRANDA (PSB)	38	OTA (PSB)
11	CAMILO CRISTÓFARO (PSB)	39	PATRÍCIA BEZERRA (PSDB)
12	CELSO GIANNAZI (PSOL)	40	PAULO FRANGE (PTB)
13	CELSO JATENE (PL)	41	QUITO FORMIGA (PSDB)
14	CLAUDINHO DE SOUZA (PSDB)	42	REIS (PT)
15	CLAUDIO FONSECA (CIDADANIA)	43	RICARDO NUNES (MDB)
16	DALTON SILVANO (DEM)	44	RICARDO TEIXEIRA (DEM)
17	DANIEL ANNENBERG (PSDB)	45	RINALDI DIGILIO (REPUBLICANOS)
18	EDIR SALES (PSD)	46	RODRIGO GOULART (PSD)
19	EDUARDO MATARAZZO SUPPLY (PT)	47	RUTE COSTA (PSD)
20	EDUARDO TUMA (PSDB)	48	SANDRA TADEU (DEM)
21	ELISEU GABRIEL (PSB)	49	SEIVAL MOURA (PT)
22	FABIO RIVA (PSDB)	50	SONINHA FRANCINE (CIDADANIA)
23	FERNANDO HOLIDAY (DEM)	51	SOUZA SANTOS (REPUBLICANOS)
24	GEORGE HATO (MDB)	52	TONINHO PAIVA (PL)
25	GILBERTO NASCIMENTO (PSC)	53	TONINHO VESPOLI (PSOL)
26	GILBERTO NATALINI (PV)	54	XEXÉU TRÍPOLI (PV)
27	GILSON BARRETO (PSDB)	55	ZÉ TURIN (REPUBLICANOS)
28	ISAC FELIX (PL)		

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINAL

Folha nº 42 do processo

nº 419 de 2018

SESSÃO: 261-SE

fls. 59

DATA: 11/03/2020

Marcia Gazoti
DE 51/550

FL: 4 DE 14

- "PL 419/2018, do Vereador ADILSON AMADEU (DEMOCRATAS). 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. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ 2 SUBSTITUTIVOS PROTOCOLADOS."

(...)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma – PSDB)

- É lido seguinte: (Requerimento de Encerramento da Discussão, do Vereador Fábio Riva)

(...)

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma - PSDB) – A votos o requerimento de encerramento da discussão. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

(Pausa) Aprovado. Encerrada a discussão.