



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SUBSTITUTIVO Nº 1 AO PROJETO DE LEI Nº 419/2018

"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.

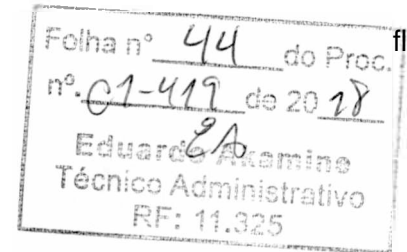
Parágrafo único. Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

CAPÍTULO I

DO USO DA MALHA VIÁRIA URBANA



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



62

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 70.000 (setenta mil) veículos para o serviço de transporte privado remunerado;

§ 2º Será ampliada a oferta de alvarás ao transporte público individual para um número compatível e equivalente ao previsto no § 1º deste artigo, sendo sua quantidade total nunca inferior àquela ofertada ao transporte privado remunerado.

§ 3º 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	45	do Proc.
nº.	01-419	de 20 18
Eduardo Akamino		
Técnico Administrativo		
RF: 11.325		

fls. 63

§ 4º 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.

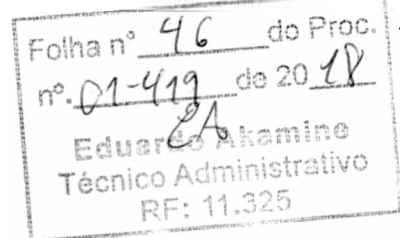
§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual, conforme escolha do contribuinte, das OTTCs para o credenciamento de que trata o "caput" deste artigo.

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;
- 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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



fls. 64

IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso da Malha Viária - CMMV;

V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para o pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.

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

I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;

II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;

IV - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

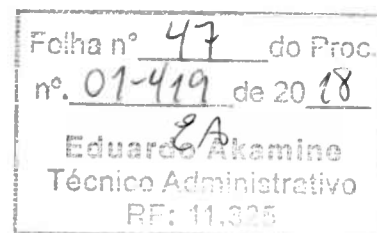
- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago;
- e) identificação do condutor.

V - manter unidade física no município, para o atendimento presencial de usuários da plataforma. **Parágrafo único.** Sob nenhuma hipótese, por se tratar de serviço de caráter privado, será autorizada a formação ou criação de pontos físicos para embarque de usuários.

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

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

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



SEÇÃO II

DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO DA MALHA VIÁRIA

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

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

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

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

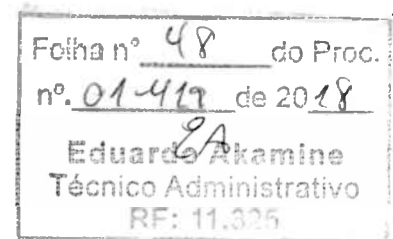
§ 1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional da Malha Viária de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

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

Art. 10. O uso dos créditos de quilômetros utilizados será contabilizado e terá o pagamento de sua outorga onerosa feito por meio eletrônico. Parágrafo único. O pagamento do preço público da outorga deverá ser feito em até 2 (dois) dias úteis contados a partir do fechamento do dia da utilização dos créditos de quilômetros mediante guia de recolhimento eletrônica.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO III

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

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

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



Folha nº 49 do Proc.
nº. 01-419 de 2018
Eduardo A. Amine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

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, licenciado no município de São Paulo;
- VII - possuir cadastro de contribuinte municipal - CCM, ativo e negativado para dívidas tributárias ou administrativas;
- VIII - comprovar recolhimento da contribuição previdenciária relativa à atividade de autônomo;
- IX - exibir no painel frontal do veículo, em local visível para o público cartão de identificação do condutor bem como apresentar adesivo fixo identificativo de visibilidade externa da atividade exercida e OTTC vinculada, conforme modelo a ser aprovado pela autoridade municipal competente.
- X - submeter o veículo a vistoria anual pela autoridade municipal competente.
- XI - Apresentar o motorista por aplicativo atestados de antecedentes criminais para fim de cadastro na OTTC.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 50	do Proc.
nº. 01-419	de 20 18
Eduardo Akemine	
Técnico Administrativo	
RF: 11.325	

fls. 68

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

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

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

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

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

- a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação desta Lei;
- b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação desta Lei;
- c) 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a publicação desta Lei;

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

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

CAPÍTULO III

DA CARONA SOLIDÁRIA

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 51 do Proc.
nº. 01-419 de 20 18
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 69

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.

§ 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;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 52 do Proc.
nº. 01419 de 2018
EA
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 70

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

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

CAPÍTULO IV**DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR**

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

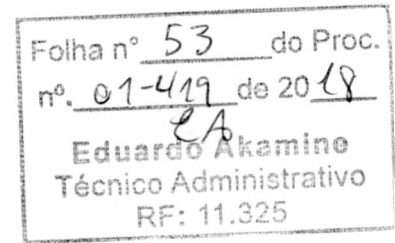
Parágrafo único. Compartilhamento de veículos sem condutor é o serviço de locação de veículos disponibilizados em vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos, conforme previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

Art. 22. A exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor será condicionada ao pagamento de outorga pelo direito de uso de estacionamento em via urbana. Parágrafo único. Além do pagamento da outorga previsto no "caput" deste artigo, poderá ser exigido preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

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

- I - organizar a atividade e o serviço de compartilhamento de veículos sem condutor;
- II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- III - fixar o preço da locação do veículo e receber o pagamento do usuário.

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fl. 71

§ 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:

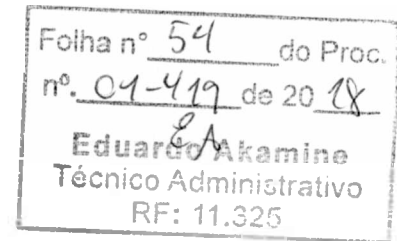
- I - o Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, que o presidirá;
- II - o Secretário Municipal da Fazenda;
- III - o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais;
- IV - o Secretário Municipal de Desestatização e Parceiras;
- V - o Secretário do Governo Municipal;
- VI - o Secretário Municipal 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



fls. 72

§ 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;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº <u>55</u> do Proc.
nº <u>01-419</u> de 20 <u>18</u>
<u>EA</u> Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 73

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

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência. Parágrafo único. O CMMV deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das atividades ora reguladas.

CAPÍTULO VI**SANÇÕES**

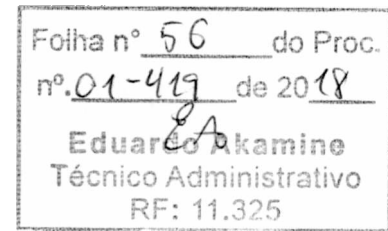
Art. 30. A infração a qualquer disposição desta Lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, em especial nos artigos 10 a 17 da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no Município, sem prejuízo de outras regidas no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

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

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

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

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



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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. As OTTCs credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com a Prefeitura, por intermédio do Laboratório de Tecnologia e Protocolos para a Mobilidade Urbana - Mobilab, dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários. Parágrafo único. É vedada a divulgação, pela Prefeitura ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

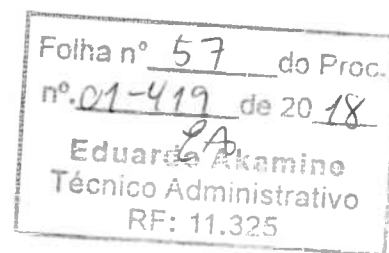
Art. 36. As OTTCs poderão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

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

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

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

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



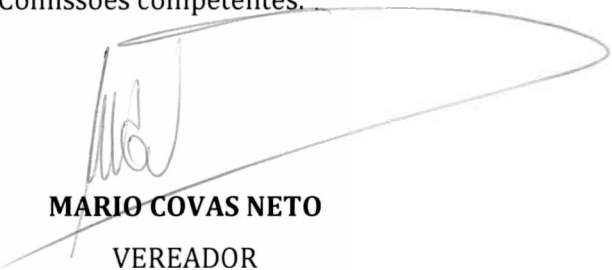
Art. 39. Compete ao Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto nesta lei.

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

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

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

Art. 43. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Sala das Sessões, às Comissões competentes."



MARIO COVAS NETO
VEREADOR



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 58	do Proc.
nº. 01-419	de 2018
Eduardo Akamine	
Técnico Administrativo	
RF: 11.325	

fls. 76

JUSTIFICATIVA

Esta proposta de Substitutivo tem o objetivo de equiparar a quantidade de carros à disposição da população por parte do transporte particular remunerado e o transporte público individual, de maneira a não reduzir a quantidade de veículos a disposição da população e equilibrar a competição entre o taxi e os motoristas de aplicativo.

Assim, o excedente de motoristas cadastrados em aplicativos de transporte particular poderão, caso queiram, buscar junto à prefeitura seu alvará para taxi, sem prejudicar sua fonte de renda e ainda poder contar com benefícios, como desconto para aquisição de automóveis.

Retira, ainda, a obrigatoriedade do motorista ser proprietário do automóvel para que possa exercer sua atividade econômica (prevista no artigo 15 do PL original), vez que entendemos que essa exigência compromete o sustento de uma série de pessoas que, em não tendo condições de arcar com o alto preço de um automóvel, seriam afastadas do mercado, eliminando a renda de quem exerce a atividade em complemento à sua profissão ou eliminando o emprego de quem tem este serviço como única profissão.

Posto isso, frente à relevância desta demanda, , submeto a propositura ao exame dessa Egrégia Casa Legislativa, contando com seu indispensável aval.



Fl. 77
Folha 59 de 77
P. 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

Substitutivo ao PL 419/2018

Dispõe sobre a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de São Paulo, nos termos do art. 11-A da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º Esta lei regulamenta o artigo 11-A da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de São Paulo.

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 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;



Folha nº 60	do Projeto nº 01419 de 2018	fls. 78
Eduardo Akamine		
Técnico Administrativo		
RF: 11.325		

- 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 REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

SEÇÃO I

DO SERVIÇO

Art. 3º O direito ao uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será conferido aos motoristas cadastrados junto às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs.

§ 1º 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.

§ 2º A exploração intensiva do viário no exercício do serviço de que trata este capítulo fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, 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 dados cadastrais, para fins de fiscalização da atividade de transporte remunerado de passageiros, com o Poder Público, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

Art. 5º O uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros é condicionado ao credenciamento da OTTC intermediadora perante o Poder Executivo Municipal.

Folha nº 67 do Proc. nº 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

§ 1º O credenciamento 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 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 o cadastramento dos motoristas;
- 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;
- V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada;
- VI - pagar tributos municipais devidos pela prestação do serviço.

Parágrafo único. Além do disposto no “caput” deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção:

- 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.



Folha nº 62 do Proc.
nº. 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

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.

Parágrafo único. 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 INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 8º A exploração intensiva da malha viária 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 intensivo do viário urbano.

§ 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 intensivo do viário 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 do viário urbano 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 do viário.

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.



Folha nº 63 do Proc. nº 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 81

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 do viário pela atividade privada, dentre outros:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego;

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

§ 1º O preço público dos créditos de quilômetros será alterado sempre que houver fundado risco do montante autorizado superar os níveis estabelecidos para uso prudencial e regular do espaço urbano nos serviços intermediados pelas OTTCs, de maneira a inibir a superexploração da malha viária e compatibilizar o montante com a capacidade instalada.

§ 2º A alteração do preço público prevista no § 1º deste artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado dentro dos níveis estipulados.

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 29, inciso V, deste decreto, 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.



Folha nº 64 do Proc.
nº. 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 82

§ 4º O CMUV 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 o preço cobrado do usuário. 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. Ficam criados o Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP e o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, para registro e fiscalização da exploração de atividades de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de São Paulo.

§ 1º Os motoristas e veículos cadastrados nas OTTCs devem atender aos requisitos do CONDUAPP e o CSVAPP.

§ 2º Fica dispensado da verificação do CONDUAPP o condutor que já possuir o Cadastro Municipal de Condutores de Taxi – CONDUTAX válido.

Subseção I

Do condutor e da sua inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - CONDUAPP

Art. 16. Para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:



Folha nº <u>65</u> do Proc. nº <u>01-419</u> de 20 <u>18</u>
<u>EA</u> Eduardo Akamine Técnico Administrativo RF: 11.325

fls. 83

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - apresentar comprovante de residência em seu nome ou atestado, na forma da Lei Federal nº 7.115, de 29 de agosto de 1983;
- III - comprovar a inscrição na qualidade de contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea “h” do inciso V do artigo 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991;
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais;
- V - comprovar a aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
- VI - comprometer-se a prestar os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros única e exclusivamente por meio de OTTCs.
- § 1º O CONDUAPP será mantido pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, sendo obrigatória a inscrição para o exercício da atividade.
- § 2º Negada a inscrição com fundamento no inciso IV do “caput” deste artigo, fica facultado ao interessado solicitar novo requerimento mediante a apresentação de comprovação de reabilitação ou baixa em cartório.
- § 3º O curso de que trata o inciso V do “caput” deste artigo poderá ser ministrado pelas OTTCs ou por centros de treinamento autorizados pelo Poder Público, sendo a aprovação obtida pelo motorista em um único curso, que cumpra os requisitos definidos para o cadastramento, válida para cadastramento em qualquer OTTC.
- § 4º A critério da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes poderão ser convalidados outros cursos de formação para os fins do disposto no inciso V do “caput” deste artigo.
- § 5º Para fins de cumprimento do inciso IV, poderão ser homologados os procedimentos de verificação e checagem das OTTCs.

Art. 17. As informações constantes do CONDUAPP serão disponibilizadas no aplicativo.



Folha nº 66 do Proc.
nº 01-419 de 2018
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 84

Subseção II

Do veículo e da obtenção do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo - CSVAPP

Art. 18. Todos os veículos utilizados para a exploração de atividade econômica de atividades de transporte remunerado privado individual de passageiros cadastrados nas OTTCs deverão, obrigatoriamente, obter o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP.

Art. 19. Para a obtenção do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, o proprietário ou titular de direitos sobre o veículo deverá:

I - dispor de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

II - realizar inspeção junto à OTTC, para atendimento dos requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene, mantendo a OTTC em arquivo o relatório de inspeção do veículo;

III - operar veículo motorizado com, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação;

IV - utilizar dístico identificador das OTTCs;

V - apresentar declaração, firmada pelo proprietário, de autorização para utilização do veículo na exploração de atividades de transporte remunerado privado individual de passageiros, caso o condutor não seja o dono do veículo.

Parágrafo único. Caberá ao condutor inscrito no CONDUAPP manter atualizados perante a OTTC os dados do veículo utilizado para a exploração da atividade econômica mencionada no caput e de seu correspondente CSVAPP, conforme o sistema utilizado pela OTTC.

Subseção III

Do CONDUAPP e do CSVAPP

Art. 20. O condutor deverá apresentar os documentos exigidos nos artigos 16 e 19 desta Lei às OTTCs credenciadas, que serão responsáveis pela veracidade das informações e deverão manter permanentemente esses documentos em seus arquivos.

§ 1º A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT, manterá base de dados com as informações do CONDUAPP e do CSVAPP fornecidas pelas OTTCs.



Folha nº 67 do Proc.
nº. 01-419 de 20 18
Eduardo Akamino
Técnico Administrativo
RF: 11.325

fls. 85

§ 2º A SMT poderá exigir das OTTCs, a qualquer tempo, cópias dos documentos de qualquer um dos condutores ou veículos, que serão remetidas de imediato.

§ 3º Caso seja encontrada qualquer inconsistência na documentação dos condutores ou veículos, o CONDUAPP ou CSVAPP do respectivo condutor ou veículo será imediatamente suspenso, ficando o condutor proibido de exercer atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros e as OTTCs sujeitas às penalidades previstas na legislação vigente.

Art. 21. O condutor cadastrado no CONDUAPP poderá ter seu cadastro suspenso, temporária ou definitivamente, caso sejam constatadas condutas incompatíveis com a adequada prestação do serviço de transporte individual de utilidade pública ou violações da legislação vigente, mediante determinação do Poder Executivo, garantida a ampla defesa e o contraditório.

Subseção IV

Das Disposições Gerais

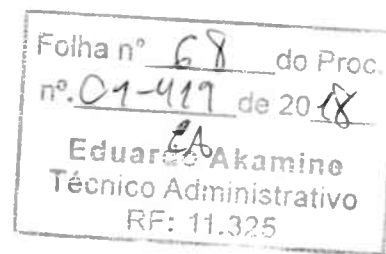
Art. 22. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT a manutenção do CONDUAPP e do CSVAPP, na forma das resoluções do CMUV.

Art. 23. O CMUV, por meio de resolução, estabelecerá a periodicidade de atualização das informações do CONDUAPP e do CSVAPP.

Art. 24. 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;
- II - assegurar que parte dos créditos de quilômetros consumidos por mês tenha sido utilizada em corridas exclusivamente conduzidas por motoristas do gênero feminino, sendo exigido, no mínimo:

- a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação desta Lei;
- b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação desta Lei;



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

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

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

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO - CMUV

Art. 25. Fica instituído o Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas nesta Lei.

Art. 26. São membros do CMUV:

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 Parcerias;

V – o Secretário do Governo Municipal;

VI – o Secretário Municipal de Serviços e Obras.

VII – o Secretário Municipal de Serviços e Obras.

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

§ 2º O CMUV 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.



Folha nº	69	do Proc.
nº.	01-419	de 2018
Eduardo Akamine		
Técnico Administrativo		
RF: 11.325		

fls. 87

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

Art. 27. O CMUV 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. 28. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

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

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

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

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

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

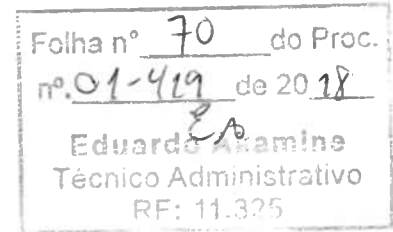
VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço;

VII - definir regramentos de manutenção do CONDUAPP;

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

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

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



XI - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.

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

CAPÍTULO VI SANÇÕES

Art. 29. A infração a qualquer disposição desta Lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, sem prejuízo de outras regidas no ato de credenciamento.

Art. 30. 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. 31. 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. 32. 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.

Art. 33. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta Lei, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.



Folha nº	71	do Proc
nº	01-419	de 2018
Eduardo Akamino		
Técnico Administrativo		
RF: 11.325		

fls. 89

Art. 34. Para os fins desta Lei, e nos termos da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, considera-se veículo autorizado para transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública aquele que atenda aos critérios do CSVAPP e conduzido por motorista inscrito no CONDUAPP.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar dados cadastrais, para fins de fiscalização da atividade de transporte remunerado de passageiros, com o Poder Público, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

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

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

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

§ 2º Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às Secretarias, órgãos e entidades municipais destinatários, aos quais competirá a 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



Folha nº	72	do Proc.
nº.	01-419	de 2018
Eduardo Akamine		
Técnico Administrativo		
RF: 11.325		

fls. 90

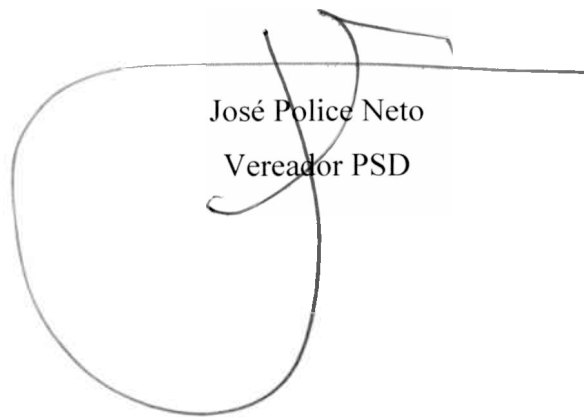
Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 39. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV 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. Esta Lei entrará em vigor em 180 dias da data de sua publicação.

São Paulo, 19 de fevereiro de 2019


 José Police Neto
 Vereador PSD