

Projeto de Lei

PL
421/2015

"Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Título I

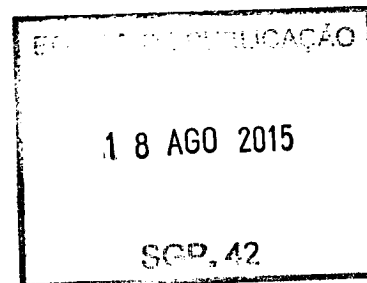
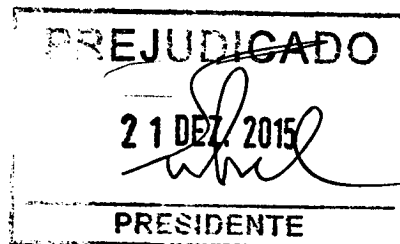
Disposições Gerais

Art. 1. O sistema de compartilhamento de automóveis será estimulado, em conformidade aos arts. 225, 226, Inciso VII do Artigo 227, Incisos I, VI e XV do Artigo 228, §1º e inciso IV do Artigo 229, Inciso IV do artigo 240, §4º e inciso IV do artigo 245, e Artigo 254 da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, e das diretrizes da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", através das normas contidas na presente Lei.

Art. 2. Esta lei objetiva garantir a segurança, confiabilidade, custo-benefício e incentivo ao compartilhamento de automóveis no Município de São Paulo, preferencialmente a partir do acesso às redes digitais pertinentes e da destinação de viário exclusivo para viagens compartilhadas.

Das Definições

Art. 3. Para os fins desta Lei, considera-se:



CMSP - SP.22 - 18/08/2015 - 12:09 - 001004 - 1/1

[Assinatura]
1



I – Compartilhamento de Viagem: Compartilhamento de trechos de uma mesma viagem por 2 (dois) a 4 (quatro) passageiros no mesmo automóvel, excluído dessa conta o condutor.

II – Compartilhamento de Automóvel sem condutor: modalidade de locação de automóveis, sem condutor, por hora e/ou fração de hora e/ou distância percorrida, disponível aos usuários durante todos os horários e dias da semana e que permite o acesso direto e automatizado dos usuários aos automóveis compartilhados;

III – Compartilhamento de automóvel com condutor: modalidade de prestação de serviço de transporte individual privado, com condutor, através de locação de veículo por curto período de tempo;

IV – Compartilhamento de Automóvel por Pessoa Física: Automóvel particular disponibilizado por pessoa física para compartilhamento, quando não estiver em uso pelo proprietário;

V – Compartilhamento de Viário: exclusividade de faixa de rolamento para automóveis com 3 (três) ou mais ocupantes.

VI – Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis: área delimitada pela Municipalidade, em vias e logradouros públicos, onde será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

VII - Área Operacional Estratégica: área delimitada pela Municipalidade pelo seu interesse estratégico na disponibilização de vagas fixas e exclusivas para estacionamentos de automóveis compartilhados em vias e/ou logradouros públicos, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações, respectivamente, como forma de promoção de alternativas de transporte ou integração a outros modais de transporte;

VIII - Área Operacional Especial: área de intenso fluxo de veículos e pessoas, delimitada pelo Centro Expandido do Município de São Paulo, em cujas vias e logradouros públicos será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

sob nº 9

ss:

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

2

IX - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel sem condutor;

X - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel com condutor;

XI - Sistema de Estacionamento Rotativo: áreas nas vias e logradouros públicos, cujo estacionamento de veículos é regulamentado pelo Município de São Paulo;

XII - Condutor Credenciado: empreendedor que disponibiliza a opção do compartilhamento remunerado de seu automóvel, podendo ser de sua propriedade ou de outrem, conforme disposto no inciso X do artigo 4 da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, através de Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis Com Condutor.

Art. 4. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA), sejam elas com condutor ou sem condutor, no Município de São Paulo, devem se registrar na Secretaria Municipal de Transportes.

PARÁGRAFO ÚNICO: Os parâmetros para o registro devem ser elencados em portaria própria do órgão citado no caput deste artigo, seguindo as disposições desta lei.

Título II

Do Compartilhamento de Viagem

Art. 5. Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de compartilhamento de viagem.

§1º. Os mecanismos citados no caput deste artigo podem ser físicos ou virtuais;





§2º. Os mecanismos citados no caput podem ou não prever remuneração para qualquer das partes, ou mesmo divisão dos custos das viagens;

Título III

Do Compartilhamento de automóvel sem condutor

Capítulo I

Do Estacionamento em Locais de Uso Público

Art. 6; As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento em estabelecimentos privados não residenciais abertos ao público no Município de São Paulo.

Art. 7. A disponibilização das vagas citadas no Artigo 6 desta lei deverão atender as seguintes regras:

I – O executivo poderá exigir dos estabelecimentos citados no artigo 6 que possuam de 7 (sete) a 49 (quarenta e nove) vagas de estacionamento a reserva de até 2 (duas) delas para o compartilhamento de automóveis sem condutor;

II – O executivo poderá exigir dos estabelecimentos citados no artigo 6 que possuam 50 (cinquenta) ou mais vagas de estacionamento a reserva de até 8% (oito por cento) delas para o compartilhamento de automóveis sem condutor, respeitando-se um limite máximo de 8 (oito) vagas por estabelecimento

§1º. As vagas reservadas nos termos do Inciso II deste artigo deverão ser aquelas imediatamente ao lado das reservadas a idosos e deficientes físicos.

§2º. Além do limite máximo estabelecido nos incisos I e II deste artigo, os estacionamentos privados abertos ao público, cumprindo as cotas de acessibilidade, podem disponibilizar qualquer número de vagas para o compartilhamento de automóveis sem condutor.

Assinatura manuscrita em tinta preta, com o número "4" escrito abaixo dela.

§3º. Os proprietários destes estabelecimentos estão autorizados a cobrar qualquer importância monetária, ou benefício não monetário das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor pelo uso destas vagas, de acordo com contrato direto entre as partes, a ser regulamentado pelo executivo.

Art. 8. A cada vaga de estacionamento disponibilizada para o compartilhamento de automóveis sem condutor por um estabelecimento privado não residencial aberto ao público, este estabelecimento será desobrigado de oferecer 5 vagas de estacionamento de uso geral, do total que a lei lhe impõe.

Art. 9. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão, mediante permissão concedida pela Municipalidade, alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, determinadas previamente pela Municipalidade.

§1º. A Municipalidade reserva-se o direito de incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor ou redelimitar a Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis, Área Operacional Estratégica e Área Operacional Especial, a qualquer tempo, desde que respeitado o vencimento dos prazos das permissões concedidas às Operadora de Compartilhamento de Automóveis, sem prejuízo ao diálogo prévio com as mesmas.

§2º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem condutor deverão apresentar estudo técnico que comprove a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

§3º. A partir dos estudos citados no parágrafo anterior, a Municipalidade definirá os locais exatos onde as vagas de estacionamento fixas e exclusivas serão demarcadas.

§4º. A Municipalidade deverá demarcar vagas de estacionamento, conforme a demanda das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor, considerando o interesse da Municipalidade.

Capítulo II

Das Permissões

9.



Art. 10. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas em vias e/ou logradouros públicos, denominadas Permissões para Estacionamento em Vagas Fixas, serão concedida às Operadora de Compartilhamento de Automóveis que atendam aos seguintes requisitos:

I - A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor deverá alocar no máximo 25% (vinte e cinco por cento) da sua frota de automóveis compartilhados no Município em vagas de estacionamento fixas e exclusivas em vias e/ou logradouros públicos do Município;

II - A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor deverá alocar ao menos 5% (cinco por cento) dos automóveis de sua frota, em um mínimo de 2 (dois) automóveis, em vagas de estacionamento de vias e/ou logradouros públicos localizadas em quaisquer das Áreas Operacionais Estratégicas.

Art. 11. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, denominadas Permissões para Estacionamento em Vagas Livres, serão concedidas às Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor para alocar sua frota em qualquer vaga de via ou logradouro público da Área Operacional de Compartilhamento de Automóveis do Município, mesmo que a mesma já tenha a permissão que trata o artigo 9.

§1º - O número máximo de automóveis de determinada Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor que poderão estar vinculados à Permissão para Estacionamento em Vagas Livres será definido pela Municipalidade, conforme a demanda das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis, apresentada em estudo técnico específico, proporcionalidade com a quantidade de vagas fixas disponibilizadas em vias e logradouros públicos e o interesse da Municipalidade.

§2º - A Permissão para Estacionamento em Vagas Livres garante que o automóvel que a ela for vinculado não terá restrição ao número máximo de horas para estacionamento em vagas do Sistema de Estacionamento Rotativo e será estacionado nesta gratuitamente pelo usuário do sistema.

Art. 12. Os automóveis compartilhados sem condutor, de matriz energética não poluente, poderão transitar irrestritamente no Município de São Paulo em todos os dias da semana e em qualquer horário, sem necessidade de obedecer ao Programa de Restrição ao

Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997.

Art. 13. A requisição de Permissão do disposto no art. 10 deverá ser feita mediante apresentação de documentação que indique a quantidade de automóveis que a Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor possui estacionados em vagas privadas, detalhando suas marcas, modelos, placas e locais de estacionamento, bem como as marcas, modelos, placas e números RENAVAL dos automóveis que serão estacionados nas vagas públicas, sejam elas fixas ou não.

Art. 14. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor pagará ao Município os seguintes valores, corrigidos anualmente pelo IPCA, como contraprestação à emissão das Permissões que requisitar:

I - O preço anual da Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas e Exclusivas será de R\$ 3.000,00 (três mil reais), por automóvel.

II - O preço anual da Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Especial que possua Sistema de Estacionamento Rotativo será equivalente a R\$ 2.000,00 (dois mil reais), por vaga.

§1º. A Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Especial que não possua Sistema de Estacionamento Rotativo será R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

§2º. A Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Estratégica que não possua Sistema de Estacionamento Rotativo será R\$ 500,00 (quinhentos reais).

Art. 15. As Permissões concedidas pela Municipalidade às Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor terão prazo anual, com data-base definida no primeiro dia 1º de junho.

§1º. As permissões emitidas após a data-base terão preço e prazo proporcionais aos meses restantes para sua vigência.

§2º. As permissões poderão ser renovadas indefinidamente, desde que a solicitação renovatória seja feita com 45 (quarenta e cinco) dias corridos de antecedência do término do prazo.





§3º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor terão o direito de preferência para renovação das permissões que já possuem. Se este direito não for exercido em até 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência da data-base, a permissão referente a determinada vaga exclusiva em via ou logradouro público ou direito de estacionamento em determinada Área será disponibilizada para outras Operadoras de Compartilhamento de Automóveis eventualmente interessadas.

§4º. Se nenhuma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor se interessar por determinada vaga exclusiva de estacionamento em via ou logradouro público de determinada Área Operacional, esta vaga será destinada ao seu uso original ou aquele pretendido pela Municipalidade conforme seu interesse.

§5º. Os preços e condições das permissões poderão ser alterados pela Municipalidade no momento de suas renovações, mas serão aplicados indistintamente a todas as Operadoras de Compartilhamento de Automóveis.

Art. 16. A permissão é intransferível, mas a Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor poderá solicitar a substituição do automóvel vinculada a ela a qualquer tempo.

Art. 17. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor poderão requisitar novas Permissões a qualquer tempo, observando-se os limites previamente estabelecidos nesta Lei ou pela Municipalidade, conforme as Áreas de Operação.

Art. 18. Os automóveis compartilhados vinculados às Permissões devem conter, em seus exteriores, adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação dos mesmos pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito como pertencentes à determinada Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e ao modelo de compartilhamento de automóvel sem condutor.

Capítulo III

Das Instalações de Apoio e Sinalizações do Sistema

Art. 19. A Municipalidade será responsável pela instalação de apoio e sinalização do sistema de compartilhamento de vagas, como placas e pinturas necessárias para demarcação das vagas fixas de estacionamento em vias e logradouros públicos, inclusive

com as logomarcas das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis, cabendo à Operadora de Compartilhamento de Automóveis o reembolso dos custos incorridos pela Municipalidade para realização de tais instalações ou pinturas.

Capítulo IV

Da Integração com Outros Modais de Transporte

Art. 20. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e demais concessionários de serviços públicos para estabelecer solução tecnológica que permita a sinergia dos meios de acesso a outros modais de transporte, permitindo a integração e acesso facilitado do usuário do sistema aos automóveis compartilhados.

Art. 21. No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados serão definidas pelo Município considerando a proximidade, em um raio máximo de 200 (duzentos) metros, a estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e à estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Capítulo V

Das Responsabilidades

Art. 22. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causado aos automóveis das frotas das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor por terceiros ou pelos usuários do sistema, tampouco por danos causados pelos automóveis compartilhados a terceiros ou aos próprios usuários do sistema.





Art. 23. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores atuarão ostensivamente para fiscalizar, advertir, autuar e remover veículos de terceiros ou de outras Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor que estacionem indevidamente em vagas fixas e exclusivas concedidas a determinada Operadora de Compartilhamento de Automóveis.

Capítulo VI

Ações de Incentivo ao Compartilhamento de Automóveis

Art. 24. A Municipalidade promoverá campanhas publicitárias, através de mídias sociais e meios impressos e institucionais, no intuito de estimular o compartilhamento de automóveis no Município, tanto a seus servidores quanto aos cidadãos.

Título V

Do Compartilhamento de Viário

Art. 25. Em vias com 3 (três) ou mais faixas de rolamento não exclusivas para o transporte público coletivo, o executivo municipal deve destinar uma delas, exclusivamente, a automóveis com 3 (três) ou mais ocupantes, em período integral ou em horário de pico, em um ou ambos sentidos da via, conforme operação de órgão competente municipal.

§1º. As faixas exclusivas para veículos com 3 (três) ou mais ocupantes será denominada "Faixa de Alta Ocupação".

§2º. Em vias nas quais o acesso de motos é permitido, elas podem trafegar pela faixa de alta ocupação mesmo com apenas 1 (um) ocupante.

§3º. O serviço de transporte de passageiros individual público, desde que cumpra a determinação de três ocupantes (condutor mais dois passageiros), está autorizado a usar as Faixas de Alta ocupação.

§4º. Carros classificados como elétricos ou híbridos podem circular nas faixas de alta ocupação mesmo que com apenas 1 (um) ocupante.

§5º. Faixas reversíveis no sentido oposto podem ser utilizadas como faixa de alta ocupação.

§6º. Menores de idade também devem ser contados para se alcançar o número mínimo de ocupantes para uso da faixa de alta ocupação

Título VI

Compartilhamento de automóvel com condutor

Art. 26. Diferentemente de prestadores de serviços de transporte individual público, condutores credenciados operando através de uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de plataforma tecnológica.

Parágrafo único. A desobediência a este artigo submeterá os transgressores às sanções cabíveis e previstas em lei.

Art. 27. As solicitações e demandas de compartilhamento de automóveis com condutor deverão necessariamente ser realizadas por uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor registrada junto à Secretaria Municipal de Transportes, através de uma plataforma tecnológica.

Parágrafo único. Todos os veículos registrados e habilitados para realizar o compartilhamento devem estar em dias com suas obrigações municipais e devem estar autorizados pelas autoridades públicas a circular em vias públicas.

Art. 28. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor não se qualificam como prestadores de serviço público individual de transportes.

§1º. Os condutores credenciados não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

[Assinatura]
11



§2º. Todos os condutores credenciados deverão estar enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional como requisito para ingresso na plataforma.

§3º. Sobre o valor do serviço de logística ou compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Capítulo I

Dos Condutores

Art. 29. Para prestação serviço de compartilhamento de automóveis com condutor serão autorizados somente condutores que atendam os seguintes requisitos:

I – Sejam titulares de Carteira Nacional de Habilitação profissional válida, com a observação que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

II – Apresentem comprovante de antecedentes criminais;

§1º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá apresentar à Secretaria Municipal de Transportes documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos condutores credenciados:

I – Cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida.

II – Certidão de Distribuição Criminal na Comarca da Capital;

III - Certidão da Vara de Execuções Criminais na Comarca da Capital - DECRIM - Assinalada a opção CERTIDÃO POSITIVA DE EXECUÇÕES CRIMINAIS (original). Quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal, deverá apresentar a Certidão de Objeto e Pé e Pé e/ou Execução Penal Explicativas (original);

IV - Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal;

V- Atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo:

12

VI – Cópia do DUT – Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII – Comprovante de pagamento do DPVAT;

§2o. – O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado periodicamente, contendo atualização das informações fornecidas.

Capítulo II

Das Tarifas

Art. 30. Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de compartilhamento de automóvel com condutor devem ser divulgados previamente ao usuário.

Art. 31. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem garantir que seja disponibilizada aos usuários a opção de receber uma tarifa estimada para o serviço antes de confirmar sua contratação.

Art. 32. Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado de acordo com valores estabelecidos pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor.

§1o. Os pagamentos diretos e/ou em dinheiro só poderão ser feitos quando esta opção for oferecida previamente pelo aplicativo e processada pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, sendo vedados os pagamentos com valores maiores daqueles estabelecidos por ela.

§2o. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve possibilitar aos usuários o acesso posterior à toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na utilização do serviço.

Capítulo III

Das obrigações das OSCA com condutor

13



Art. 33. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos condutores credenciados que deverá conter uma foto do mesmo, o modelo do veículo e o número da placa de identificação. Todas estas informações deverão estar à disposição do usuário demandante do compartilhamento quando de seu requerimento.

Art. 34. Não poderão ser credenciados como condutores nas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) aqueles que:

I - Tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos;

II - Não possua uma carteira de condutor válida;

III - Não tenha, no mínimo, 18 anos de idade.

IV - Não possua residência fixa.

Art. 35. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor são responsáveis pelo bloqueio diário do condutor credenciado no aplicativo por ao menos 11 (onze horas)

PARÁGRAFO ÚNICO: Este período de descanso pode ser fracionado, desde que seja garantido que o primeiro período de descanso diário seja de 8 (oito) horas ininterruptas

Art. 36. Caso o condutor credenciado não cumpra um compartilhamento solicitado, o A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, a qual o ele está vinculado, deverá restituir ao usuário o valor máximo estimado do serviço, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de reparação.

PARÁGRAFO ÚNICO: A ignorância sobre os vícios de qualidade por inadequação do serviço não eximem essa responsabilidade.

Art. 37. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

I - registros de viagem individuais dos usuários ou transportes de objetos por pelo menos um (1) ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e

14



Folha nº 08 do proc
Nº 01-421 de 15 fls. 4
Adelina Cicero - Adv. Parlamentar
RF 100.406

II - os registros dos condutores credenciados pelo menos até um ano da cessação do acesso de um condutor ao seu sistema.

PARÁGRAFO ÚNICO: É de responsabilidade da Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor a confidencialidade das informações as implicações e sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

Título VII

Disposições Finais

Art. 38. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 39. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 40. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JOSE POLICE NETO
VEREADOR - PSD



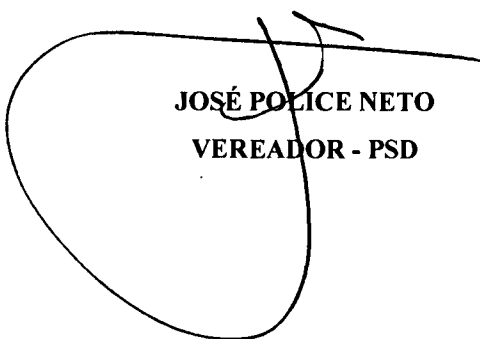
Justificativa

O sistema de compartilhamento de automóveis oferece a possibilidade de redução do volume de veículos nas ruas, da poluição ambiental, do consumo de combustíveis e da demanda por vagas de estacionamento. Assim a promoção desse modelo, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal, é de extremo interesse público, além de ser uma das áreas incentivadas nas diretrizes para a mobilidade definidas pela Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor – e portanto prioritária no conjunto do sistema junto com o transporte coletivo público e os meios de locomoção não poluentes.

O Plano Diretor prevê a necessidade de inclusão de vagas, exclusivas ou não, em vias ou locais públicos e privados, a instalação de apoio e sinalização do sistema e ações de incentivo ao compartilhamento de automóveis, para estruturação de uma rede complementar de transporte, associada às redes de transporte públicos de alta e média capacidade e às redes cicloviárias.

A meta do projeto em tela é assegurar as condições efetivas para o cumprimento e efetivação destas diretrizes maiores, assegurando a definição das regulamentações necessárias para assegurar a todos, em especial aos usuários do sistema, as adequadas condições de segurança, conforto e qualidade dos serviços abrangidos na modalidade.

Neste sentido, é que apresentamos o presente Projeto de Lei para apreciação dos Nobres pares.



JOSE POLICE NETO
VEREADOR - PSD



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº09.....

do processo nº 01 – PL 421 de 2015., 18/8/15 (a) *ca*

Adelina Cicone
Assistente Parlamentare
Registro 100.406

LIDO HOJE

ÀS COMISSÕES DE: 18 AGO 2015

Const, Just e Seg, Part
Pol Urb, Metrop e M Amb
Adm Públ.
Trans, Transp, Art, Econ, Turism
Lazn e Gastronomia
Fin e Orçamentos


PRESIDENTE

19/08/2015

Jader Augusto Pimenta

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO À ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSTURAS

EM 20/08/15 AS 13 hs
POR Lina

SAÍDA: 14/10/15 AS 16:30 ASS: Lina

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Seguem, juntados nesta data	Papel para Informação Documento rubricados sob
Folhas de nº	em
10a 93	14/10/15

Livia S. Nogueira
Técnico Administrativo
RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 421/15

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo), www.senado.gov.br, www.al.sp.gov.br e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislação, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, arts. 135 e 262;
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei nº 6.094, de 26 de agosto de 2011;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.965, de 23 de abril de 2014, que estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências, e alterações posteriores;
- Lei Municipal nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel de taxímetro, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.823, de 7 de abril de 1999, que obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário; regulamentada pelo Decreto nº 39.708/00;

2015.09.30
PL 421/2015
Matéria PL 421/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 11 fls. 20
Proc. Nº. 421/15
Leila Salomão Nogueira
RF 11.274

- 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 14.401, 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;
- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim;
- Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002;
- Decreto Municipal nº 11.518, de 14 de novembro de 1974, que classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 43.834, de 22 de setembro de 2003, que disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi, o serviço comum-rádio; alterado pelo Decreto nº 44.205/03;
- 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;
- PL 770/13, que dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi – Compartilhado no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 205/14, que estabelece normas para execução de serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel, táxi subcategoria denominada TÁXI POPULAR, e

PL 421/2015
MATERIA
PL 421/2015
MATERIA



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

terá uma frota de 3000 (três mil) veículos, com cor predominantemente amarela, com apenas duas tarifas: BANDEIRADA E QUILOMETRO RODADO, que deverão ser 25% inferiores à da subcategoria táxi comum, e dá outras providências;

- PL 349/14, que dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências;

- PL 521/14, que dispõe sobre a data base para atualização de tarifas dos serviços de táxis no Município de São Paulo;

- PL 56/15, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi;

- PL 79/15, que altera e acresce dispositivos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências;

- PL 102/15, que dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro (taxista) no Município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências;

- PL 105/15, que dispõe sobre a introdução Municipal da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Lei Federal nº 9.503 – Código de Trânsito Brasileiro, arts. 135 e 262, sobre proibição de quaisquer meios de Transporte remunerado, sem autorização do Executivo no Município de São Paulo na categoria aluguel, e dá outras providências;

19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11
19/09/2015 14:25:11



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

- PL 141/15, que acresce a alínea "g" ao art.15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e altera o inciso V do art. 9º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências;
- PL 150/15, que altera o "caput" do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do art. 3º, acrescenta art. 3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, e dá outras providências;
- PL 154/15, que altera os arts. 9º, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973, para criar as categorias de Táxi Luxo, Táxi Especial e Táxi Comum no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 161/15, 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;
- PL 243/15, que dispõe sobre a regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual de Passageiros, Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências;

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 6.

São Paulo, 14 de outubro de 2015.

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia Subst.
OAB/SP 111.393



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 14
Proc. Nº 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto
Texto compilado

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

(Vide Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas. (Vide Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

poderá ser substituída por informação do RENAVAM;

Folha 15
Proc. Nº 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;

~~IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga;~~ (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)

X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;

XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Art. 125. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:

I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;

II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;

III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.

Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.

~~Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.~~

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou destinado à desmontagem, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo Contran, vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi de forma a manter o registro anterior. (Redação dada pela Lei nº 12.977, de 2014) (Vigência)

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, deverá ser esta comunicada, de imediato, ao RENAVAM.

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

~~Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.~~

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários. (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde

estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

~~§ 2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado de pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência) (Revogado pela Lei nº 13.154, de 2015)~~

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 13 32
Proc. Nº. 421/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

(Vide Leis nº 6.094, de 1974)

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizador;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Garibaldi Alves Filho

Luís Inácio Lucena Adams

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 184
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro em contrato, indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá conceder descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito a solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. (Vide Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V – (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público

interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Folha 22
Proc. N. 421/15
Livia Salomão Nogueira

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na data da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 23
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.965, DE 23 DE ABRIL DE 2014.

Vigência

Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da internet no Brasil e determina as diretrizes para atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios em relação à matéria.

Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:

- I - o reconhecimento da escala mundial da rede;
- II - os direitos humanos, o desenvolvimento da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais;
- III - a pluralidade e a diversidade;
- IV - a abertura e a colaboração;
- V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VI - a finalidade social da rede.

Art. 3º A disciplina do uso da internet no Brasil tem os seguintes princípios:

I - garantia da liberdade de expressão, comunicação e manifestação de pensamento, nos termos da Constituição Federal;

II - proteção da privacidade;

III - proteção dos dados pessoais, na forma da lei;

IV - preservação e garantia da neutralidade de rede;

V - preservação da estabilidade, segurança e funcionalidade da rede, por meio de medidas técnicas compatíveis com os padrões internacionais e pelo estímulo ao uso de boas práticas;

VI - responsabilização dos agentes de acordo com suas atividades, nos termos da lei;

VII - preservação da natureza participativa da rede;

VIII - liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei.

Parágrafo único. Os princípios expressos nesta Lei não excluem outros previstos no ordenamento jurídico pátrio relacionados à matéria ou nos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

Art. 4º A disciplina do uso da internet no Brasil tem por objetivo a promoção:

I - do direito de acesso à internet a todos;

II - do acesso à informação, ao conhecimento e à participação na vida cultural e na condução dos assuntos

públicos;

fls. 45

III - da inovação e do fomento à ampla difusão de novas tecnologias e modelos de uso e acesso; e

IV - da adesão a padrões tecnológicos abertos que permitam a comunicação, a acessibilidade e a interoperabilidade entre aplicações e bases de dados.

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - internet: o sistema constituído do conjunto de protocolos lógicos, estruturado em escala mundial para uso público e irrestrito, com a finalidade de possibilitar a comunicação de dados entre terminais por meio de diferentes redes;

II - terminal: o computador ou qualquer dispositivo que se conecte à internet;

III - endereço de protocolo de internet (endereço IP): o código atribuído a um terminal de uma rede para permitir sua identificação, definido segundo parâmetros internacionais;

IV - administrador de sistema autônomo: a pessoa física ou jurídica que administra blocos de endereço IP específicos e o respectivo sistema autônomo de roteamento, devidamente cadastrada no ente nacional responsável pelo registro e distribuição de endereços IP geograficamente referentes ao País;

V - conexão à internet: a habilitação de um terminal para envio e recebimento de pacotes de dados pela internet, mediante a atribuição ou autenticação de um endereço IP;

VI - registro de conexão: o conjunto de informações referentes à data e hora de início e término de uma conexão à internet, sua duração e o endereço IP utilizado pelo terminal para o envio e recebimento de pacotes de dados;

VII - aplicações de internet: o conjunto de funcionalidades que podem ser acessadas por meio de um terminal conectado à internet; e

VIII - registros de acesso a aplicações de internet: o conjunto de informações referentes à data e hora de uso de uma determinada aplicação de internet a partir de um determinado endereço IP.

Art. 6º Na interpretação desta Lei serão levados em conta, além dos fundamentos, princípios e objetivos previstos, a natureza da internet, seus usos e costumes particulares e sua importância para a promoção do desenvolvimento humano, econômico, social e cultural.

CAPÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS DOS USUÁRIOS

Art. 7º O acesso à internet é essencial ao exercício da cidadania, e ao usuário são assegurados os seguintes direitos:

I - inviolabilidade da intimidade e da vida privada, sua proteção e indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

II - inviolabilidade e sigilo do fluxo de suas comunicações pela internet, salvo por ordem judicial, na forma da lei;

III - inviolabilidade e sigilo de suas comunicações privadas armazenadas, salvo por ordem judicial;

IV - não suspensão da conexão à internet, salvo por débito diretamente decorrente de sua utilização;

V - manutenção da qualidade contratada da conexão à internet;

VI - informações claras e completas constantes dos contratos de prestação de serviços, com detalhamento sobre o regime de proteção aos registros de conexão e aos registros de acesso a aplicações de internet, bem como sobre práticas de gerenciamento da rede que possam afetar sua qualidade;

VII - não fornecimento a terceiros de seus dados pessoais, inclusive registros de conexão, e de acesso a aplicações de internet, salvo mediante consentimento livre, expresso e informado ou nas hipóteses previstas em lei;

VIII - informações claras e completas sobre coleta, uso, armazenamento, tratamento e proteção de seus dados pessoais, que somente poderão ser utilizados para finalidades que:

a) justifiquem sua coleta;

b) não sejam vedadas pela legislação; e

c) estejam especificadas nos contratos de prestação de serviços ou em termos de uso de aplicações de internet;

IX - consentimento expresso sobre coleta, uso, armazenamento e tratamento de dados pessoais, que deverá ocorrer de forma destacada das demais cláusulas contratuais;

X - exclusão definitiva dos dados pessoais que tiver fornecido a determinada aplicação de internet, a seu requerimento, ao término da relação entre as partes, ressalvadas as hipóteses de guarda obrigatória de registros previstas nesta Lei;

XI - publicidade e clareza de eventuais políticas de uso dos provedores de conexão à internet e de aplicações de internet;

XII - acessibilidade, consideradas as características físico-motoras, perceptivas, sensoriais, intelectuais e mentais do usuário, nos termos da lei; e

XIII - aplicação das normas de proteção e defesa do consumidor nas relações de consumo realizadas na internet.

Art. 8º A garantia do direito à privacidade e à liberdade de expressão nas comunicações é condição para o pleno exercício do direito de acesso à internet.

Parágrafo único. São nulas de pleno direito as cláusulas contratuais que violem o disposto no **caput**, tais como aquelas que:

I - impliquem ofensa à inviolabilidade e ao sigilo das comunicações privadas, pela internet; ou

II - em contrato de adesão, não ofereçam como alternativa ao contratante a adoção do foro brasileiro para solução de controvérsias decorrentes de serviços prestados no Brasil.

CAPÍTULO III DA PROVISÃO DE CONEXÃO E DE APLICAÇÕES DE INTERNET

Seção I Da Neutralidade de Rede

Art. 9º O responsável pela transmissão, comutação ou roteamento tem o dever de tratar de forma isonômica quaisquer pacotes de dados, sem distinção por conteúdo, origem e destino, serviço, terminal ou aplicação.

§ 1º A discriminação ou degradação do tráfego será regulamentada nos termos das atribuições privativas do Presidente da República previstas no inciso IV do art. 84 da Constituição Federal, para a fiel execução desta Lei, ouvidos o Comitê Gestor da Internet e a Agência Nacional de Telecomunicações, e somente poderá decorrer de:

I - requisitos técnicos indispensáveis à prestação adequada dos serviços e aplicações; e

II - priorização de serviços de emergência.

§ 2º Na hipótese de discriminação ou degradação do tráfego prevista no § 1º, o responsável mencionado no **caput** deve:

I - abster-se de causar dano aos usuários, na forma do art. 927 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil;

II - agir com proporcionalidade, transparência e isonomia;

III - informar previamente de modo transparente, claro e suficientemente descritivo aos seus usuários sobre as práticas de gerenciamento e mitigação de tráfego adotadas, inclusive as relacionadas à segurança da rede; e

IV - oferecer serviços em condições comerciais não discriminatórias e abster-se de praticar condutas anticoncorrenciais.

§ 3º Na provisão de conexão à internet, onerosa ou gratuita, bem como na transmissão, comutação ou roteamento, é vedado bloquear, monitorar, filtrar ou analisar o conteúdo dos pacotes de dados, respeitado o disposto neste artigo. 47

Seção II

Da Proteção aos Registros, aos Dados Pessoais e às Comunicações Privadas

Art. 10. A guarda e a disponibilização dos registros de conexão e de acesso a aplicações de internet de que trata esta Lei, bem como de dados pessoais e do conteúdo de comunicações privadas, devem atender à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das partes direta ou indiretamente envolvidas.

§ 1º O provedor responsável pela guarda somente será obrigado a disponibilizar os registros mencionados no **caput**, de forma autônoma ou associados a dados pessoais ou a outras informações que possam contribuir para a identificação do usuário ou do terminal, mediante ordem judicial, na forma do disposto na Seção IV deste Capítulo, respeitado o disposto no art. 7º.

§ 2º O conteúdo das comunicações privadas somente poderá ser disponibilizado mediante ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer, respeitado o disposto nos incisos II e III do art. 7º.

§ 3º O disposto no **caput** não impede o acesso aos dados cadastrais que informem qualificação pessoal, filiação e endereço, na forma da lei, pelas autoridades administrativas que detenham competência legal para a sua requisição.

§ 4º As medidas e os procedimentos de segurança e de sigilo devem ser informados pelo responsável pela provisão de serviços de forma clara e atender a padrões definidos em regulamento, respeitado seu direito de confidencialidade quanto a segredos empresariais.

Art. 11. Em qualquer operação de coleta, armazenamento, guarda e tratamento de registros, de dados pessoais ou de comunicações por provedores de conexão e de aplicações de internet em que pelo menos um desses atos ocorra em território nacional, deverão ser obrigatoriamente respeitados a legislação brasileira e os direitos à privacidade, à proteção dos dados pessoais e ao sigilo das comunicações privadas e dos registros.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos dados coletados em território nacional e ao conteúdo das comunicações, desde que pelo menos um dos terminais esteja localizado no Brasil.

§ 2º O disposto no **caput** aplica-se mesmo que as atividades sejam realizadas por pessoa jurídica sediada no exterior, desde que ofereça serviço ao público brasileiro ou pelo menos uma integrante do mesmo grupo econômico possua estabelecimento no Brasil.

§ 3º Os provedores de conexão e de aplicações de internet deverão prestar, na forma da regulamentação, informações que permitam a verificação quanto ao cumprimento da legislação brasileira referente à coleta, guarda, ao armazenamento ou ao tratamento de dados, bem como quanto ao respeito à privacidade e ao sigilo de comunicações.

§ 4º Decreto regulamentará o procedimento para apuração de infrações ao disposto neste artigo.

Art. 12. Sem prejuízo das demais sanções cíveis, criminais ou administrativas, as infrações às normas previstas nos arts. 10 e 11 ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções, aplicadas de forma isolada ou cumulativa:

I - advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas;

II - multa de até 10% (dez por cento) do faturamento do grupo econômico no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, considerados a condição econômica do infrator e o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção;

III - suspensão temporária das atividades que envolvam os atos previstos no art. 11; ou

IV - proibição de exercício das atividades que envolvam os atos previstos no art. 11.

Parágrafo único. Tratando-se de empresa estrangeira, responde solidariamente pelo pagamento da multa de que trata o **caput** sua filial, sucursal, escritório ou estabelecimento situado no País.

Subseção I

Da Guarda de Registros de Conexão

Art. 13. Na provisão de conexão à internet, cabe ao administrador de sistema ~~admitir~~ ^{autuado} o respectivo ~~dever~~ ^{prazo} de manter os registros de conexão, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de ~~um~~ ^{dois} ano, nos termos do regulamento.

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

§ 1º A responsabilidade pela manutenção dos registros de conexão não poderá ser transferida a terceiros.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderá requerer cautelarmente que os registros de conexão sejam guardados por prazo superior ao previsto no **caput**.

§ 3º Na hipótese do § 2º, a autoridade requerente terá o prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir do requerimento, para ingressar com o pedido de autorização judicial de acesso aos registros previstos no **caput**.

§ 4º O provedor responsável pela guarda dos registros deverá manter sigilo em relação ao requerimento previsto no § 2º, que perderá sua eficácia caso o pedido de autorização judicial seja indeferido ou não tenha sido protocolado no prazo previsto no § 3º.

§ 5º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 6º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Subseção II

Da Guarda de Registros de Acesso a Aplicações de Internet na Provisão de Conexão

Art. 14. Na provisão de conexão, onerosa ou gratuita, é vedado guardar os registros de acesso a aplicações de internet.

Subseção III

Da Guarda de Registros de Acesso a Aplicações de Internet na Provisão de Aplicações

Art. 15. O provedor de aplicações de internet constituído na forma de pessoa jurídica e que exerça essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos deverá manter os respectivos registros de acesso a aplicações de internet, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de 6 (seis) meses, nos termos do regulamento.

§ 1º Ordem judicial poderá obrigar, por tempo certo, os provedores de aplicações de internet que não estão sujeitos ao disposto no **caput** a guardarem registros de acesso a aplicações de internet, desde que se trate de registros relativos a fatos específicos em período determinado.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderão requerer cautelarmente a qualquer provedor de aplicações de internet que os registros de acesso a aplicações de internet sejam guardados, inclusive por prazo superior ao previsto no **caput**, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 13.

§ 3º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 4º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Art. 16. Na provisão de aplicações de internet, onerosa ou gratuita, é vedada a guarda:

I - dos registros de acesso a outras aplicações de internet sem que o titular dos dados tenha consentido previamente, respeitado o disposto no art. 7º; ou

II - de dados pessoais que sejam excessivos em relação à finalidade para a qual foi dado consentimento pelo seu titular.

Art. 17. Ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei, a opção por não guardar os registros de acesso a aplicações de internet não implica responsabilidade sobre danos decorrentes do uso desses serviços por terceiros.

Seção III

Da Responsabilidade por Danos Decorrentes de Conteúdo Gerado por Terceiros

fls. 49

Art. 18. O provedor de conexão à internet não será responsabilizado civilmente por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros.

Art. 19. Com o intuito de assegurar a liberdade de expressão e impedir a censura, o provedor de aplicações de internet somente poderá ser responsabilizado civilmente por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros se, após ordem judicial específica, não tomar as providências para, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço e dentro do prazo assinalado, tornar indisponível o conteúdo apontado como infringente, ressalvadas as disposições legais em contrário.

§ 1º A ordem judicial de que trata o **caput** deverá conter, sob pena de nulidade, identificação clara e específica do conteúdo apontado como infringente, que permita a localização inequívoca do material.

§ 2º A aplicação do disposto neste artigo para infrações a direitos de autor ou a direitos conexos depende de previsão legal específica, que deverá respeitar a liberdade de expressão e demais garantias previstas no art. 5º da Constituição Federal.

§ 3º As causas que versem sobre ressarcimento por danos decorrentes de conteúdos disponibilizados na internet relacionados à honra, à reputação ou a direitos de personalidade, bem como sobre a indisponibilização desses conteúdos por provedores de aplicações de internet, poderão ser apresentadas perante os juizados especiais.

§ 4º O juiz, inclusive no procedimento previsto no § 3º, poderá antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, existindo prova inequívoca do fato e considerado o interesse da coletividade na disponibilização do conteúdo na internet, desde que presentes os requisitos de verossimilhança da alegação do autor e de fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação.

Art. 20. Sempre que tiver informações de contato do usuário diretamente responsável pelo conteúdo a que se refere o art. 19, caberá ao provedor de aplicações de internet comunicar-lhe os motivos e informações relativos à indisponibilização de conteúdo, com informações que permitam o contraditório e a ampla defesa em juízo, salvo expressa previsão legal ou expressa determinação judicial fundamentada em contrário.

Parágrafo único. Quando solicitado pelo usuário que disponibilizou o conteúdo tornado indisponível, o provedor de aplicações de internet que exerce essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos substituirá o conteúdo tornado indisponível pela motivação ou pela ordem judicial que deu fundamento à indisponibilização.

Art. 21. O provedor de aplicações de internet que disponibilize conteúdo gerado por terceiros será responsabilizado subsidiariamente pela violação da intimidade decorrente da divulgação, sem autorização de seus participantes, de imagens, de vídeos ou de outros materiais contendo cenas de nudez ou de atos sexuais de caráter privado quando, após o recebimento de notificação pelo participante ou seu representante legal, deixar de promover, de forma diligente, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço, a indisponibilização desse conteúdo.

Parágrafo único. A notificação prevista no **caput** deverá conter, sob pena de nulidade, elementos que permitam a identificação específica do material apontado como violador da intimidade do participante e a verificação da legitimidade para apresentação do pedido.

Seção IV

Da Requisição Judicial de Registros

Art. 22. A parte interessada poderá, com o propósito de formar conjunto probatório em processo judicial cível ou penal, em caráter incidental ou autônomo, requerer ao juiz que ordene ao responsável pela guarda e fornecimento de registros de conexão ou de registros de acesso a aplicações de internet.

Parágrafo único. Sem prejuízo dos demais requisitos legais, o requerimento deverá conter, sob pena de inadmissibilidade:

I - fundados indícios da ocorrência do ilícito;

II - justificativa motivada da utilidade dos registros solicitados para fins de investigação ou instrução probatória; e

III - período ao qual se referem os registros.

Art. 23. Cabe ao juiz tomar as providências necessárias à garantia do sigilo das informações recebidas e à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem do usuário, podendo determinar o sigilo de justiça, inclusive quanto aos pedidos de guarda de registro.

Folha 26
Proc. Nº 484/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

CAPÍTULO IV DA ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO

Art. 24. Constituem diretrizes para a atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no desenvolvimento da internet no Brasil:

I - estabelecimento de mecanismos de governança multiparticipativa, transparente, colaborativa e democrática, com a participação do governo, do setor empresarial, da sociedade civil e da comunidade acadêmica;

II - promoção da racionalização da gestão, expansão e uso da internet, com participação do Comitê Gestor da internet no Brasil;

III - promoção da racionalização e da interoperabilidade tecnológica dos serviços de governo eletrônico, entre os diferentes Poderes e âmbitos da Federação, para permitir o intercâmbio de informações e a celeridade de procedimentos;

IV - promoção da interoperabilidade entre sistemas e terminais diversos, inclusive entre os diferentes âmbitos federativos e diversos setores da sociedade;

V - adoção preferencial de tecnologias, padrões e formatos abertos e livres;

VI - publicidade e disseminação de dados e informações públicos, de forma aberta e estruturada;

VII - otimização da infraestrutura das redes e estímulo à implantação de centros de armazenamento, gerenciamento e disseminação de dados no País, promovendo a qualidade técnica, a inovação e a difusão das aplicações de internet, sem prejuízo à abertura, à neutralidade e à natureza participativa;

VIII - desenvolvimento de ações e programas de capacitação para uso da internet;

IX - promoção da cultura e da cidadania; e

X - prestação de serviços públicos de atendimento ao cidadão de forma integrada, eficiente, simplificada e por múltiplos canais de acesso, inclusive remotos.

Art. 25. As aplicações de internet de entes do poder público devem buscar:

I - compatibilidade dos serviços de governo eletrônico com diversos terminais, sistemas operacionais e aplicativos para seu acesso;

II - acessibilidade a todos os interessados, independentemente de suas capacidades físico-motoras, perceptivas, sensoriais, intelectuais, mentais, culturais e sociais, resguardados os aspectos de sigilo e restrições administrativas e legais;

III - compatibilidade tanto com a leitura humana quanto com o tratamento automatizado das informações;

IV - facilidade de uso dos serviços de governo eletrônico; e

V - fortalecimento da participação social nas políticas públicas.

Art. 26. O cumprimento do dever constitucional do Estado na prestação da educação, em todos os níveis de ensino, inclui a capacitação, integrada a outras práticas educacionais, para o uso seguro, consciente e responsável da internet como ferramenta para o exercício da cidadania, a promoção da cultura e o desenvolvimento tecnológico.

Art. 27. As iniciativas públicas de fomento à cultura digital e de promoção da internet como ferramenta social devem:

I - promover a inclusão digital;

II - buscar reduzir as desigualdades, sobretudo entre as diferentes regiões do País, no acesso às tecnologias da informação e comunicação e no seu uso; e

III - fomentar a produção e circulação de conteúdo nacional.

Art. 28. O Estado deve, periodicamente, formular e fomentar estudos, bem como fixar metas, estratégias, planos e cronogramas, referentes ao uso e desenvolvimento da internet no País.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. O usuário terá a opção de livre escolha na utilização de programa de computador em seu terminal para exercício do controle parental de conteúdo entendido por ele como impróprio a seus filhos menores, desde que respeitados os princípios desta Lei e da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente.

Parágrafo único. Cabe ao poder público, em conjunto com os provedores de conexão e de aplicações de internet e a sociedade civil, promover a educação e fornecer informações sobre o uso dos programas de computador previstos no **caput**, bem como para a definição de boas práticas para a inclusão digital de crianças e adolescentes.

Art. 30. A defesa dos interesses e dos direitos estabelecidos nesta Lei poderá ser exercida em juízo, individual ou coletivamente, na forma da lei.

Art. 31. Até a entrada em vigor da lei específica prevista no § 2º do art. 19, a responsabilidade do provedor de aplicações de internet por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros, quando se tratar de infração a direitos de autor ou a direitos conexos, continuará a ser disciplinada pela legislação autoral vigente aplicável na data da entrada em vigor desta Lei.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor após decorridos 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial.

Brasília, 23 de abril de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

DILMA ROUSSEFF
José Eduardo Cardozo
Miriam Belchior
Paulo Bernardo Silva
Clélio Campolina Diniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 24.4.2014

*

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
- Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima
- Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complem.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.
- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.
- Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))
Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))
Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))
Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

LEI N.º 7.329, DE 11 DE JULHO DE 1969

Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

Paulo Salim Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 27 de junho de 1969, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

Art. 2.º — a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

- a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;
- b) a pessoa física, motorista profissional autônomo.

Art. 3.º — Os táxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

II — Da pessoa jurídica e da permissão

Art. 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, será outorgada Termo de Permissão, do qual constará os seus direitos e obrigações.

§ único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará do Estacionamento.

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

§ único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 6.o — O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo anterior, comprove:

- a) ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;
- b) dispor do uso de área mínima de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;
- c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

§ único — Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra "a" deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

III — Do motorista profissional autônomo

Art. 7.o — O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- a) ser proprietário do veículo;
- b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

§ 1.o — Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2.o — Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

IV — Do condutor de táxi e da sua inscrição no cadastro

Art. 8.o — Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 9.o — Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I — Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

V — Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

§ 1.o — No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

Folha 21 de 26
Proc. Nº. 421 / 15
(M)
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

§ 2.º — A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1 (um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

§ 3.º — Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 10 — A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1.º — Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2.º — Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

V — Do Registro de Condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Previdência Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

§ único — O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, as exigências legais e regulamentares.

VI — Do Veículo

Art. 12 — Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) ou de 2 (duas) portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

§ único — Os veículos dotados de 2 (duas) portas não excederão, em hipótese alguma, a 70% (setenta por cento) do total de táxis em circulação no município, e não poderão transportar mais de 2 (dois) passageiros.

Art. 13 — Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pelo Conselho Nacional de Telecomunicações (CONTEL).

Art. 14 — Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pela Prefeitura, a saber:

- a) pintura padronizada, de cor uniforme;
- b) siglas ou símbolos;
- c) inscrição do número de ordem dentro da frota.

§ 1.º — Para os veículos pertencentes a motoristas autônomos ou sucessores, somente será exigido o requisito da letra "a" deste artigo.

§ 2.º — Para os veículos cujos Alvarás de Estacionamento tenham sido expedidos anteriormente à data de vigência desta lei, o disposto na letra "a" do "caput" deste artigo e no parágrafo anterior serão exigíveis somente a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 15 — Além de outras condições a serem estatuidas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- a) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;
- b) caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- c) dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";
- d) cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- e) tabela de tarifas em vigor.

VII — Do Alvará de Estacionamento

Art. 16 — O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 17 — O Alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 1 (um) ano de fabricação, e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 6.o, 12 a 15, quando se tratar de empresa, e nos artigos 7.o, 9.o, 12, 14, letra “a”, e 15, quando motorista profissional autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 18 — Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 19 — O Alvará é pessoal, permitida sua transferência somente nos casos previstos nesta lei.

Art. 20 — A transferência de Alvará só será permitida:

- a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa permissionária do serviço;
- b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha o número mínimo de veículos exigido;
- c) quando ocorrer a morte de motorista autônomo;
- d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- e) quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros do motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz;
- f) a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 67.

§ 1.o — Aquêle que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra “e” deste artigo.

§ 2.o — Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo, é assegurada a faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3.o — Nas hipóteses previstas nas letras “c”, “d” e “e”, o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 21 — Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 22 — A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 1.o — O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

§ 2.o — A renovação do Alvará poderá, ainda, ser solicitada até o último dia útil do mês seguinte ao do vencimento do prazo de validade, instruído o pedido com a documentação necessária e mediante o pagamento da taxa respectiva, acrescida de importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo.

§ 3.o — Expirado o prazo suplementar a que se refere o parágrafo anterior, o Alvará caducará automaticamente.

Art. 23 — Ocorrendo a caducidade do Alvará, o interessado, sem direito a qualquer condição ou privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

Art. 24 — A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades, importará na caducidade dos Alvarás relativos aos veículos da frota, bem como do respectivo Termo de Permissão.

Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

Folha 30 fls. 58
Proc. Nº. 421/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

§ 1.º — Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior, e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei.

§ 2.º — No caso do parágrafo anterior, o Alvará somente poderá ser transferido após decorridos 2 (dois) anos, no mínimo, a partir da expedição, atendidas as prescrições legais e regulamentares.

Art. 26 — Não será expedido Alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

VIII — Dos pontos de estacionamento

Art. 27 — Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que nêles poderão estacionar.

Art. 28 — Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para êle designados no respectivo Alvará.

§ 2.º — Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 29 — Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nêle estacionar.

Art. 30 — A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la "ex-officio", por motivo de interesse público.

Art. 31 — Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio da Prefeitura quanto aos locais de interesse turístico, ser estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 32 — Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 33 — A utilização, fiscalização, sinalização e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

IX — Do transporte de passageiros por lotação

Art. 34 — Os veículos de aluguel à taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros somente poderão executar serviço de lotação, excepcionalmente e com prévia autorização da Prefeitura, ouvida, se necessário, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Art. 35 — Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

X — Das obrigações dos permissionários e condutores de táxis

Art. 36 — Os permissionários e condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 37 — As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda, a:

- a) manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;

- c) fornecer à Prefeitura resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- d) atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
- e) ser proprietária de, no mínimo, 20 (vinte) táxis dentro do prazo de 2 (dois) anos; 25 (vinte e cinco), dentro de 3 (três) anos; 30 (trinta), dentro de 4 (quatro) anos; 40 (quarenta), dentro de 5 (cinco) anos, prazos esses contados da data de outorga do Termo de Permissão;
- f) manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;
- g) registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;
- h) entregar à Prefeitura relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;
- i) manter em atividade toda a frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como aos sábados, domingos e feriados;
- j) manter os motoristas uniformizados e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;
- k) comunicar à Prefeitura quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos.

Art. 38 — Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- a) manter o veículo em boas condições de tráfego;
- b) fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender às obrigações fiscais e previdenciárias.

§ único — Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 39 — É obrigação de todo o condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- a) tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- b) trajar-se adequadamente;
- c) não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;
- d) não violar o taxímetro;
- e) não cobrar acima da tabela;
- f) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) não permitir excesso de lotação;
- h) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- i) trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

XI — Das Taxas

Art. 40 — Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I — De Licença para Estacionamento de Veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- b) ponto livre — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Taxis — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
 - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;
- f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:
 - 1) espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) empresa, motorista profissional autônomo e co-proprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
 - 1) empresa — isento;
 - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
 - 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
 - 2) "ex-offício" — isento;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuidas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- d) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- f) impedimento para prestação do serviço.

Art. 42 — Aos permissionários ou condutores de táxi serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

I — Por não tratar com polidez ou urbanidade os passageiros e o público, bem como não trajar-se adequadamente — advertência e, na reincidência, multa de 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 1 (um) a 5 (cinco) dias;

II — Por recusar passageiro, salvo nos casos previstos em lei — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias, e na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

III — Por transitar com veículo em más condições de funcionamento, segurança, higiene ou conservação — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo, suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até apresentação, para vistoria, do veículo já reparado; na reincidência, a mesma penalidade e multa em dobro;

IV — Por prestar serviço com veículo sem utilizar taxímetro, ou aparelho registrador, bem como quando funcionando defeituosamente — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias; na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, por 20 (vinte) dias;

V — Por violação do taxímetro ou do aparelho registrador — multa correspondente ao valor do 1 (um) salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, para vistoria, do veículo com o medidor devidamente reafinado e lacrado; e na reincidência, multa em dobro e cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor, do Alvará de Estacionamento e do Termo de Permissão;

VI — Por desrespeito à tabela de tarifas ou à capacidade de lotação do veículo — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias; e, na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

VII — Por retardar, propositadamente, a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias e, na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

VIII — Por efetuar transporte remunerado, com veículo não licenciado para esse fim — multa de valor correspondente a 1 (um) salário mínimo, cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento e na reincidência, multa aplicada em triplo;

IX — Por utilizar o veículo no transporte de passageiros por lotação, sem a devida autorização da Prefeitura — multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 10 (dez) a 20 (vinte) dias; na reincidência, multa em dobro e cassação do Registro, sem prejuízo da cassação do Alvará de Estacionamento;

X — Por permitir que condutor não registrado dirija o veículo — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e, na reincidência, multa em dobro; cassação do Alvará de Estacionamento ou suspensão do Termo de Permissão por 20 (vinte) dias;

XI — Não ter em seu poder o Alvará de Estacionamento — advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 5 (cinco) dias, à unidade competente da Prefeitura; na reincidência, multa em dobro, e suspensão do Registro de Condutor, sem prejuízo da apresentação do Alvará, dentro daquele mesmo prazo, sob pena de cassação;

XII — Por não portar, o condutor, o comprovante de registro na Prefeitura — advertência e multa de 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 3 (três) dias, à unidade municipal competente; na reincidência, multa em dobro, sem prejuízo da referida apresentação, no prazo de 5 (cinco) dias, sob pena de cassação do Registro de Condutor;

Folha 32 62
 Proc. Nº. 421/15
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

XIII — Por não apresentar no veículo, afixado em local visível, a identificação do permissionário, do condutor e a tabela de tarifas — advertência e multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo; na reincidência, multa em dobro e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

XIV — Por recusa de exibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor e do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, à unidade competente da Prefeitura, dos documentos exigidos; na reincidência, multa em dobro, cassação daqueles Registros e Alvará e suspensão do Termo de Permissão até atendimento da exigência.

Art. 43 — As penas de natureza pecuniária são aplicáveis, somente, aos permissionários do serviço definido nesta lei ou aos proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 44 — A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou do Registro de Condutor, acarretará a apreensão do respectivo documento, durante o prazo de duração da pena.

Art. 45 — Além das penalidades previstas nesta lei, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no Termo de Permissão.

Art. 46 — A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, fixando-se quando variáveis, através de órgão ou comissão especialmente designada para este fim, cabendo ao titular daquela Secretaria decidir em grau de recurso.

§ 1.º — Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2.º — Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

XIII — Das Disposições Gerais

Art. 47 — A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único do artigo 12.

Art. 48 — A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto à Prefeitura.

Art. 49 — Quando possuir oficina de reparos, a empresa permissionária poderá estabelecer plantões permanentes no período noturno, sábados, domingos e feriados, desde que seja para o exclusivo atendimento dos veículos da frota, observadas a legislação do trabalho, de proteção ao bem-estar e sossego públicos e demais normas aplicáveis.

Art. 50 — As oficinas de reparos de taxímetros poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 51 — O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere a presente lei; conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico.

Art. 52 — Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados nesta lei, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 53 — A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 54 — O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos, após a vigência desta lei, em nome de:

- a) empresas permissionárias;
- b) motoristas profissionais autônomos;
- c) motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- d) sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

§ único — Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 56 — Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1970.

Art. 58 — Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 5 (cinco) anos de fabricação.

§ único — Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Art. 59 — Ficam isentos da Taxa de Licença para Publicidade as inscrições, siglas ou símbolos que, aprovados pela Prefeitura, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n.º 6.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

“I — para veículos terrestres de aluguel ou a frete destinados ao transporte individual de passageiros ou de carga, e que aguardem serviço estacionados nas vias públicas — segundo o disposto na legislação em vigor.”

“Art. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo.”

Art. 61 — O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas nesta lei, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

§ único — No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr\$ 0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 62 — A empresa, o motorista profissional, autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transições e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

§ único — As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

Folha 13 64
Proc. N.º 421/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

XIV — Das Disposições Transitórias

Art. 64 — Os atuais proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, se não atenderem, até 31 de maio de 1970, ao estabelecido no artigo 2.º desta lei.

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuem "Alvarás de Permissão para Estacionamento" — expedidos de conformidade com a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

§ único — O sucessor na propriedade do veículo deverá satisfazer as exigências desta lei e das demais disposições regulamentares.

Art. 66 — Até 31 de maio de 1970, somente serão expedidos alvarás iniciais para empresas que possuam Termo de Permissão e, nos termos do artigo 23, para motoristas profissionais autônomos cujos alvarás tenham caducado, atendidas, sempre, as exigências desta lei e demais normas regulamentares.

Art. 67 — Fica assegurada a renovação dos "Alvarás de Permissão para Estacionamento" relativos a veículos pertencentes a 2 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- a) ter sido o Alvará expedido em data anterior à da vigência desta lei;
- b) não ser qualquer dos 2 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo Alvará tenha sido expedido após a vigência desta lei;
- c) serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68 — No caso de veículo pertencente a vários co-proprietários, será permitida a transferência do Alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, atendida a exigência prescrita na letra "c" do artigo anterior, e até 31 de maio de 1970, após o que aquele documento caducará.

XV — Das Disposições Gerais

Art. 69 — As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Paulo Salim Maluf** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **José Luiz de Anhaia Mello** — O Secretário das Finanças, **Fernando Ribeiro do Val** — O Secretário de Obras, **Sérgio Roberto Ugolini** — O Secretário de Educação e Cultura, **Paulo Ernesto Tolle** — O Secretário de Higiene e Saúde, **Tito Lopes da Silva** — O Secretário de Abastecimento, **Fábio Riodi Yassuda** — O Secretário de Serviços Municipais, **José Washington Boarin** — O Secretário de Bem Estar Social, **Susanna Frank** — O Secretário de Turismo e Fomento, **Amedeu Augusto Papa** — O Secretário Municipal de Transportes, **Renato Guimarães** — O Secretário Municipal de Esportes, **Carlos Joel Nelli**.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 11 de julho de 1969. — O Diretor, **Paulo de Souza Sandoval**.

Base de dados : legis

Pesquisa : 11086

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.086 06/09/1991 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel providos de taxímetro, e das outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/1989 (ver documento)

Autor(es): Albertino Nobre

Regulamentação: Decreto nº 30.437/1991 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

Folha 35 68
Proc. Nº. 421/95
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 11.086, DE 6 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 409/89, do Vereador Albertino Nobre)

Estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O transporte individual de passageiros em veículos de aluguel (táxi), deverá ser uniformizado com características especiais de identificação (VETADO):

A) (VETADO)

B) (VETADO)

Art. 2º - O licenciamento do veículo só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

Art. 3º - Os atuais veículos de aluguel em circulação poderão continuar com suas atuais características pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos.

Art. 4º - (VETADO)

Art. 5º - Os condutores de veículos de aluguel têm como obrigação a prévia inscrição no cadastro municipal de condutores de táxi.

Art. 6º - (VETADO)

Art. 7º - Todo motorista é obrigado a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Art. 8º - O Executivo Municipal baixará regulamento dentro de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de setembro de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de setembro de 1991.

JOSE EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

folha 36 fls. 70
Proc. Nº. 421/15
LIVIA Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 12823

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.823 07/04/1999 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de taxi e a construir baias, quando necessario.

Projeto: Projeto de Lei Nº 10/1997 ([ver documento](#))

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Regulamentação: Decreto nº 39.708/2000 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 12.823, 07 DE ABRIL DE 1999
(Projeto de Lei nº 10/97, do Vereador Natalício Bezerra – PTB)

Folha 31
Proc. Nº. 421/15
Assinatura Nogueira
RF 11.274

Obriga os estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 10 de março de 1999, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, "shopping center", centro comercial ou assemelhados a oferecer gratuitamente espaço para a instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessário, a construção de baia para essa mesma finalidade.

Parágrafo único - O ponto deverá ser localizado em área próxima à saída do estabelecimento, e com acesso imediato à via pública.

Art. 2º - Caberá aos órgãos públicos competentes o cadastramento e a conseqüente legalização do ponto, bem como o credenciamento dos motoristas, além da manutenção do ponto, uma vez instalado.

Art. 3º - Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto na presente lei, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

DOMINGOS ODONE DISSEI, Secretário das Administrações Regionais

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 38 de 74
Proc. Nº. 421/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 13515

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.515 17/01/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a prestação do serviço de taxi no Município de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 346/2002 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

(Projeto de Lei nº 346/02, do Executivo, aprovado na forma do Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 30 de dezembro de 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Do total de Alvarás de Estacionamento concedidos às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi, 700 (setecentos) serão transferidos à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de publicação desta lei, sem que disso decorra qualquer direito oponível à Administração Pública.

§ 1º - Caberá ao Executivo Municipal fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

§ 2º - As pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi poderão antecipar a transferência desses Alvarás à Secretaria Municipal de Transportes - SMT em prazo inferior ao definido no "caput" deste artigo.

Art. 2º - Terão direito a receber esses Alvarás de Estacionamento as pessoas físicas, motoristas profissionais, que, comprovadamente, exerciam a atividade junto às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi em 11 de junho de 2002, data de leitura do projeto que originou esta lei.

§ 1º - O condutor interessado em participar deste processo deverá fazê-lo através de manifestação expressa em documento próprio emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 2º - Caso o número de adesões seja superior a 700 (setecentos), a seleção dos condutores poderá ser feita através de sorteio público ou de processo seletivo, ficando a critério do Executivo Municipal a definição do procedimento a ser adotado.

§ 3º - Os Alvarás de Estacionamento, obtidos na forma do "caput" deste artigo, não poderão ser transferidos a terceiros num prazo inferior a 03 (três) anos.

Art. 3º - Dentro de 60 (sessenta) dias da publicação desta lei, será constituída, na Câmara Municipal de São Paulo, Comissão de Estudos composta por 01 (um) representante de cada um dos partidos com assento no legislativo municipal, que, no prazo de 90 (noventa) dias da sua constituição, elaborará propostas para regulamentação da exploração do serviço de táxi no Município.

Parágrafo único - O resultado final desse trabalho será encaminhado ao Executivo para apreciação e adoção das medidas que julgar convenientes.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, em 17 de janeiro de 2003, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de janeiro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 14401

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.401 21/05/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 250/2004 ([ver documento](#))

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 48.695/2007 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

LEI Nº 14.401, DE 21 DE MAIO DE 2007

(Projeto de Lei nº 250/04, do Vereador Farhat - PTB)

Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de maio de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os veículos de aluguel providos de taxímetros utilizados no transporte individual de passageiros poderão ser adaptados para atender às necessidades de deslocamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, temporária ou permanente, sem caráter de exclusividade.

Art. 2º Para prestação do serviço a que se refere o art. 1º desta lei, os veículos deverão ser adaptados com plataforma elevatória na extremidade traseira ou lateral, conforme planta do equipamento a ser aprovada pela Secretaria Municipal de Transportes, bem como atender às determinações e especificações técnicas estabelecidas pela referida Pasta.

Art. 3º O serviço prestado nos termos desta lei será remunerado pelo usuário com base nos valores de tarifas de serviço de táxi fixados pelo Município de São Paulo.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 21 de maio de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 21 de maio de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 42 82
Proc. N° 121/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 15676

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.676 18/12/2012 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

Projeto: Projeto de Lei Nº 434/2012 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. (ver documento)[Back]

PUBLICADO DOC 19/12/2012, p. 1 c. 3

LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 434/12, do Executivo)

Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

Art. 2º. Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa prevista no "caput" deste artigo será reajustado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 3º. Ocorrendo reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único. O prazo para caracterizar a reincidência é de 3 (três) anos, contados da data da infração anterior.

Art. 4º. O infrator estará sujeito, ainda, no que couber, ao disposto na Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 5º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, na redação conferida pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de dezembro de 2012.

Base de dados : legis

Pesquisa : 16050

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 16.050 31/07/2014 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
- Ementa: Aprova a política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 688/2013 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad
- Regulamentação: Decreto nº 55.750/2014 - Regulamenta o § 5º do art. 327 desta Lei (Conselho Municipal de Política Urbana).; ([ver documento](#))
Decreto nº 55.888/2015 - Regulamenta o parágrafo único do art. 132 desta Lei (Potencial Construtivo Transferido).; ([ver documento](#))
Decreto nº 55.955/2015 - Regulamenta o parágrafo único do art. 276 desta Lei (Equipamento público social municipal).; ([ver documento](#))
Decreto nº 56.089/2015 - Regulamenta dispositivos desta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Revoga os arts. 4º, 5º, 6º, 9º e 10 da Lei nº 15.234/2010.; ([ver documento](#))
Revoga os arts. 129 a 144; arts. 240 e 241; parágrafo único do art. 56 do Anexo X, Livro X, Plano Regional Estratégico da Subprefeitura Butantã; e o art. 42 do Anexo II, do Livro II, Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Pirituba, todos da Lei nº 13.885/2004.; ([ver documento](#))
Revoga os incisos IV e V do art. 7º da Lei nº 12.349/1997.; ([ver documento](#))
Revoga a Lei nº 15.525/2012.; ([ver documento](#))
Revoga a Lei nº 13.430/2002. ([ver documento](#))
- Notas: - O texto original desta Lei, publicado no Suplemento DOC 01/08/2014, encontra-se disponível por meio de link no campo Alterações deste registro.
- Notas complem.: - Decreto nº 56.161/2015 - Declara o início da vigência de condições de instalação de usos e atividades e de índices e parâmetros de ocupação para a área de influência determinada pelo trecho que especifica do Eixo de Estruturação da Transformação Urbana definido pelo Corredor de Ônibus Leste-Itaquera, na conformidade do art. 83 desta Lei.
- Lei nº 16.237/2015 - Dispõe sobre o atendimento das exigências de destinação de área construída em ZEIS, nos termos do art. 55 desta Lei.
- Alterações: Texto original do SUPLEMENTO DOC 01/08/2014. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

Este arquivo não substitui a versão original publicada no SUPLEMENTO DOC 01/08/2014.

LEI Nº 16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014

(Projeto de Lei nº 688/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de julho de 2014, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

DA ABRANGÊNCIA, DOS CONCEITOS, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

CAPÍTULO I

DA ABRANGÊNCIA E DOS CONCEITOS

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, o Sistema de Planejamento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e aplica-se à totalidade do seu território.

§ 1º A Política de Desenvolvimento Urbano é o conjunto de planos e ações que tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado e diversificado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar e a qualidade de vida de seus habitantes.

§ 2º O Sistema de Planejamento Urbano corresponde ao conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos que tem como objetivo coordenar as ações referentes ao desenvolvimento urbano, de iniciativa dos setores público e privado, integrando-as com os diversos programas setoriais, visando à dinamização e à modernização da ação governamental.

§ 3º O Plano Diretor Estratégico é o instrumento básico da Política de Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam em seu território.

§ 4º Os conceitos utilizados nesta lei estão definidos no Quadro 1.

Art. 2º A presente lei tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, no Estatuto da Cidade e na Lei Orgânica do Município de São Paulo.

II - metas de curto, médio e longo prazo, para garantir maior sustentabilidade na gestão de resíduos sólidos, admitidas soluções graduais e progressivas, observando a compatibilidade com os demais planos setoriais e as referências apresentadas no Quadro 8 anexo;

III - programas, projetos, ações e investimentos necessários para atingir as metas mencionadas no inciso anterior de modo compatível com os respectivos planos plurianuais e com planos setoriais correlatos, identificando possíveis fontes de financiamento;

IV - ações emergenciais e de contingência relativas às ocorrências que envolvem os sistemas de gestão integrada de resíduos sólidos;

V - ações para implantação de uma rede de equipamentos para recebimento de resíduos sólidos;

VI - mecanismos e procedimentos para o monitoramento e avaliação dos resultados alcançados com a implementação dos projetos, ações e investimentos programados;

VII - ações que compatibilizem com as políticas relativas aos sistemas de abastecimento de água, de esgotamento sanitário e de drenagem.

§ 2º O Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos deverá ser revisto a cada 4 (quatro) anos.

CAPÍTULO V

DA POLÍTICA E DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Seção I

Dos Objetivos e Diretrizes do Sistema de Mobilidade

Art. 225. O Sistema de Mobilidade é definido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

Art. 226. São componentes do Sistema de Mobilidade:

I - sistema viário;

II - sistema de circulação de pedestres;

III - sistema de transporte coletivo público;

IV - sistema de transporte coletivo privado;

V - sistema cicloviário;

VI - sistema hidroviário;

VII - sistema de logística e transporte de carga;

VIII - sistema aeroviário.

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

II - homogeneização das condições de macroacessibilidade entre diferentes regiões do Município;

III - aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

IV - redução do tempo de viagem dos munícipes;

V - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte;

VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

VII - promover o compartilhamento de automóveis;

VIII - melhoria das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga.

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados;

II - diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis;

III - promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano e macrometropolitano;

IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária;

V - promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo e os não motorizados e entre estes e o transporte coletivo privado rotineiro de passageiros;

VI - promover o compartilhamento de automóveis, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal;

VII - complementar, ajustar e melhorar o sistema viário em especial nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação e ligação interbairros;

VIII - complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos;

IX - complementar, ajustar e melhorar o sistema ciclovitário;

X - aumentar a confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados no sistema de transporte coletivo;

XI - promover o uso mais eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental;

XII - elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;

XIII - incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público e privado urbano, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e da poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes, tais como gás natural veicular, híbridos ou energia elétrica;

XIV - promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;

XV - estabelecer instrumentos de controle da oferta de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas, inclusive para operação da atividade de compartilhamento de vagas;

XVI - articular e adequar o mobiliário urbano novo e existente à rede de transporte público coletivo;

XVII - aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos de deslocamento;

XVIII - articular as diferentes políticas e ações de mobilidade urbana, abrangendo os três níveis da federação e seus respectivos órgãos técnicos;

XIX - promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana;

XX - incentivar a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a

poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes;

XXI - promover o transporte de passageiros e cargas por meio do sistema hidroviário;

XXII - criar estacionamentos públicos ou privados nas extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais;

XXIII - implantar dispositivos de redução da velocidade e acalmamento de tráfego nas vias locais, especialmente nas ZER;

XXIV - evitar o tráfego de passagem nas vias locais em zonas exclusivamente residenciais.

Seção II

Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 229. A Prefeitura elaborará o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com os prazos e determinações estabelecidas pela legislação federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como dos objetivos e diretrizes dos arts. 227 e 228 desta lei.

§ 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja elaboração é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade, deverá ser elaborado de forma participativa e conter, no mínimo:

I - análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e suas conexões entre bairros e com os municípios da região metropolitana a fim de identificar os diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, demográficas, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas;

II - ações para a ampliação e aprimoramento do sistema de transporte público coletivo no Município, considerando todos os seus componentes, como infraestrutura viária, terminais e estações, sistemas de monitoramento remoto, material rodante, entre outros;

III - modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais, como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos, buscando uma maior integração metropolitana;

IV - programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas

centrais e implantação de estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo, o compartilhamento de automóveis, as centralidades urbanas e as rodovias;

V - estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda;

VI - ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo, com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações;

VII - promoção da ligação de regiões da cidade por meio da ampliação de pontes sobre os rios Tietê e Pinheiros;

VIII - intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades;

IX - sistema de monitoramento integrado e remoto dos componentes do Sistema de Mobilidade;

X - estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga;

XI - estratégias para a configuração do sistema de circulação de transporte coletivo privado rotineiro e não rotineiro de passageiros no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte coletivo privado de passageiros;

XII - intervenções para a implantação do sistema ciclovitário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;

XIII - ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte.

§ 2º Para garantir os recursos necessários para investir na implantação da rede estrutural de transporte coletivo, prevista neste Plano Diretor, o Executivo deve realizar estudos visando obter fonte alternativa de receita.

Seção III

Do Sistema de Circulação de Pedestres

Art. 230. O Sistema de Circulação de Pedestres é definido como o conjunto de vias e estruturas físicas destinadas à circulação de pedestres.

Art. 231. São componentes do Sistema de Circulação de Pedestres:

I - calçadas;

- II - vias de pedestres (calçadas);
- III - faixas de pedestres e lombofaixas;
- IV - transposições e passarelas;
- V - sinalização específica.

Art. 232. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:

- I - melhoria do acesso e do deslocamento de qualquer pessoa com autonomia e segurança pelos componentes do Sistema de Circulação de Pedestres;
- II - integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas, faixas de pedestre, transposições e passarelas, visando ao pleno acesso do pedestre ao transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais;
- III - ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;
- IV - redução de quedas e acidentes relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;
- V - padronização e readequação dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;
- VI - integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.

Art. 233. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Circulação de Pedestres devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

- I - priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadas existentes, em especial os situados nas rotas estratégicas, definidas na Lei nº 14.675, de 2008, adequando-os para o atendimento da legislação existente;
- II - implantar travessias em nível em vias que não permitem interrupção de tráfego de veículos motorizados, garantindo a segurança e o conforto do pedestre;
- III - integrar sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modais de transporte, calçadas, faixas de pedestre, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;
- IV - adaptar as calçadas e os outros componentes do sistema às necessidades das pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida;
- V - instituir órgão responsável pela formulação e implementação de programas e ações para o Sistema de Circulação de Pedestres;

VI - utilizar o modelo de desenho universal para a execução das políticas de transporte não motorizado;

VII - eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, sobretudo de crianças e pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais;

VIII - aumentar o tempo semafórico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

IX - priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modais de transportes, especialmente em vias não estruturais;

X - garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade, especialmente em vias não estruturais.

Seção IV

Da Acessibilidade Universal

Art. 234. A acessibilidade universal é diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade.

Parágrafo único. Por acessibilidade universal ao Sistema de Mobilidade entende-se a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos sistemas que compõem o Sistema de Mobilidade por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 235. A rede semafórica destinada à travessia de pedestres deve incorporar gradualmente dispositivos para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possa atravessar pela faixa de pedestres, com autonomia e segurança, de acordo com a legislação aplicável.

Art. 236. Calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender à mobilidade inclusiva, visando a sua autonomia, conforme normas técnicas regulamentares pertinentes.

Parágrafo único. O Executivo deverá elaborar plano de adequação, recuperação e manutenção de passeios públicos.

Seção V

Do Sistema Viário

Art. 237. O Sistema Viário é definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e cargas.

Art. 238. São componentes do Sistema Viário:

§ 1º As vias estruturais, classificadas em 3 (três) níveis, conforme Quadro 9 anexo:

I - as vias de nível 1 (N1) são aquelas utilizadas como ligação entre o Município de São Paulo, os demais municípios do Estado de São Paulo e demais Estados da Federação;

II - as vias de nível 2 (N2) são aquelas não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo e com as vias de nível 1;

III - as vias de nível 3 (N3) são aquelas não incluídas nos níveis anteriores utilizadas como ligação entre distritos, bairros e centralidades do Município de São Paulo.

§ 2º As vias não estruturais, classificadas como:

I - coletoras, com função de ligação entre as vias locais e as vias estruturais;

II - locais, com função predominante de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros, não classificadas como coletoras ou estruturais;

III - ciclovias;

IV - de circulação de pedestres.

§ 3º As vias abertas ou que foram objeto de alargamento e/ou melhoramentos pelo Poder Público após a vigência da Lei nº 13.885, de 2004, poderão ser classificadas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU, após análise e parecer da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

§ 4º A circulação de ciclistas não deverá sofrer restrição em virtude da classificação do viário.

Art. 239. Os proprietários de imóveis localizados na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana poderão propor o alargamento da via, no mínimo ao longo de uma quadra, doando a parcela de seus lotes à Municipalidade e arcando com todas as despesas relativas ao alargamento da via.

§ 1º A proposta de alargamento deverá ser analisada e aprovada pelo órgão técnico responsável, que estabelecerá os parâmetros, as especificações técnicas para sua execução e autorizará o início das obras.

§ 2º Executada a obra de alargamento e verificada e aceita sua execução pelo órgão responsável, poderão ser feitas as doações das parcelas de cada lote à

Municipalidade, o que facultará aos proprietários os benefícios similares descritos no “caput” do art. 81 desta lei.

Art. 240. O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

I - a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo privado nas vias;

II - o serviço de táxis;

III - os serviços de motofrete e propostas para a circulação segura de motocicletas;

IV - a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;

V - as diretrizes e regras para o compartilhamento e estacionamento de bicicletas;

VI - a circulação e a presença de resíduos e cargas perigosas;

VII - a utilização e a manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres;

VIII - a instalação de mobiliário urbano nos passeios públicos e vias de pedestre;

IX - a realização de atividades e a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego, por transporte coletivo ou individual, de pessoas ou de cargas.

§ 1º O estacionamento de veículos e a implantação de pontos de táxi somente serão permitidos nas vias locais, coletoras e nas vias estruturais de Nível 3, desde que:

I - seja respeitada a prioridade para o transporte público coletivo e para a fluidez de tráfego geral registrado no uso das vias coletoras e estruturais de Nível 3;

II - seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

§ 2º As vias estruturais e não estruturais receberão adaptações, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são:

I - complementar as vias estruturais do Município;

II - implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;

III - abrir novas vias no sistema estrutural permitindo a interligação entre bairros e a conexão com rodovias, entre elas, a interligação entre o bairro de Perus e a Rodovia dos Bandeirantes;

IV - alargar e melhorar as vias estruturais do Município;

V - modernizar a rede semaforica, priorizando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário;

VI - padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VII - adequar pontes, viadutos e passarelas para a travessia segura de pedestres e ciclistas;

VIII - implantar, nas vias de tráfego local, medidas de engenharia de tráfego de forma a disciplinar o uso do espaço entre pedestres, bicicletas e veículos;

IX - adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

X - redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas.

§ 1º O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.

§ 2º Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.

§ 3º As vias do sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo devem ser condicionadas e ordenadas de forma a priorizar a circulação de transporte público coletivo por meio de reserva de faixas exclusivas no viário.

§ 4º Os melhoramentos viários referentes ao Apoio Norte e ao Apoio Sul à Marginal do Rio Tietê deverão priorizar a instalação de rede de transporte público coletivo de alta ou média capacidade.

§ 5º Não serão permitidas novas ligações do sistema viário do Município com o trecho sul e norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas.

Art. 242. As ações prioritárias do Sistema Viário estão descritas nos Mapas 8 e 9.

Seção VI

Do Sistema de Transporte Coletivo Público e Privado

Art. 243. O Sistema de Transporte Público Coletivo é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Art. 244. São componentes do Sistema de Transporte Público Coletivo:

I - veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;

II - estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo;

III - vias, segregadas ou não;

IV - pátios de manutenção e estacionamento;

V - instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 245. As ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo são:

I - implantar novos corredores, incluindo:

a) viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;

b) execução de obras em toda a extensão dos eixos selecionados com vistas à ampliação da capacidade nas intersecções semaforizadas e das vias com faixas segregadas ou exclusivas;

c) elaboração de planos semaforicos e de comunicação com controladores para viabilizar a fluidez no trânsito com priorização para o transporte público coletivo;

d) elaboração de projeto operacional adequando a oferta dos corredores à demanda social e urbana;

II - implantar terminais, estações de transferência e conexões, preferencialmente, nas localizações que:

a) apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico;

b) tiverem cruzamentos significativos entre corredores de ônibus existentes ou a implantar;

c) forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;

d) viabilização de infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;

e) fizerem a conexão do sistema de transporte coletivo hidroviário com o sistema de infraestrutura para a circulação do transporte coletivo do Município;

III - requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes, incluindo:

a) ações de restauração, operação e melhoria do desempenho das infraestruturas existentes;

b) adequação à demanda por meio de incremento na capacidade de transporte;

IV - respeitar critérios de sustentabilidade na construção de novos terminais e estações e requalificação dos existentes, prevendo-se:

a) instalação de sanitários;

b) uso racional de água, incluindo captação de água de chuva e reúso da água;

c) uso racional de energia, incluindo eficiência energética;

V - garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

VI - aperfeiçoar a bilhetagem eletrônica existente, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis e implantar o bilhete mensal;

VII - adotar novas formas de operação e estratégias operacionais para o Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal;

VIII - colaborar com a implantação de novos corredores metropolitanos, conforme o Mapa 10 anexo, além de terminais, estacionamentos e estações de transferência de ônibus municipais e metropolitanos;

IX - colaborar com a implantação de novas linhas e estações do Sistema de Transporte Público Coletivo de Alta Capacidade, conforme Mapa 10 anexo;

X - ampliar a frota de veículos de transporte coletivo, utilizando soluções tecnológicas avançadas e tecnologias sustentáveis;

XI - implantar o Sistema de Transporte Coletivo Hidroviário.

§ 1º A construção de estacionamentos públicos e privados deverá ocorrer preferencialmente junto a terminais de integração e estações de transferência.

§ 2º Os terminais poderão prever áreas de expansão de seus usos através do aproveitamento de sua área construtiva adicional com destinação para equipamentos públicos municipais, usos comerciais e de serviços, de acordo com sua localização estratégica e seu coeficiente de aproveitamento não utilizado.

§ 3º Os terminais e estações de transferência de ônibus deverão incluir espaços para serviços públicos e, quando viável, centros comerciais populares.

§ 4º A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e estações de metrô, trens, monotrilhos e do transporte hidroviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I - soluções ambientalmente e tecnologicamente adequadas e gradativas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II - integração física e operacional com o Sistema de Transporte Público Coletivo existente, incluindo-se o transporte hidroviário;

III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

IV - integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modais;

V - posicionamento dos pontos de parada e, quando couber, de estações, terminais, pátios de manutenção e estacionamento e outras instalações de apoio;

VI - melhorias nos passeios e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos;

VII - instalação de sinalizações que forneçam informações essenciais para o deslocamento do passageiro nos terminais, estações de transferência e conexões;

VIII - articulação com ofertas de Habitação de Interesse Social;

IX - melhoria na provisão de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, considerando o gradativo enterramento das redes aéreas;

X - preservação de patrimônios culturais e ambientais;

XI - requalificação dos espaços eventualmente utilizados como canteiro de obras e áreas de apoio;

XII - requalificação do espaço viário afetado.

Art. 246. As ações prioritárias do Sistema de Transporte Público Coletivo estão descritas no Mapa 9 desta lei.

Art. 247. O Sistema de Transporte Coletivo Privado é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço rotineiro e não rotineiro de transporte de passageiros de modo não aberto ao público, sem fixação de itinerários e com preços não definidos pelo Poder Público.

Parágrafo único. A utilização de equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais por parte do Sistema Coletivo Privado será regulamentada por ato do Executivo de modo a integrar esse sistema aos modais de transporte público.

Seção VII

Do Sistema Cicloviário

Art. 248. O Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 249. São componentes do Sistema Cicloviário:

- I** - ciclovias;
- II** - ciclofaixas;
- III** - ciclorrotas;
- IV** - bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;
- V** - sinalização cicloviária;
- VI** - sistema de compartilhamento de bicicletas.

Art. 250. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.

Art. 251. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Art. 252. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Art. 253. A ação prioritária será implantar a rede cicloviária integrada com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a partir dos Planos Regionais das Subprefeituras e dos Planos de Bairro.

Seção VIII

Do Compartilhamento de Automóveis

Art. 254. O compartilhamento de automóveis, definido como o serviço de locação de automóveis por curto espaço de tempo, será estimulado como meio de reduzir o número de veículos em circulação.

§ 1º O compartilhamento de automóveis deve incluir:

I - infraestrutura e medidas necessárias para o estacionamento dos automóveis compartilhados:

- a)** vagas, exclusivas ou não, em vias ou locais públicos e privados;
- b)** instalações de apoio e sinalizações do sistema;

II - ações de incentivo ao compartilhamento de automóveis.

§ 2º Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, para o compartilhamento de automóveis devem ser orientados para a estruturação de uma rede complementar de transporte, associada às redes de transporte público coletivo de alta e média capacidade e às redes cicloviárias.

§ 3º (VETADO)

Base de dados : legis

Pesquisa : 11518

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 11.518 14/11/1974 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências.

Revogação: Decreto nº 15.837/1979 - Revoga o § 1º do art. 4º deste Decreto. ([ver documento](#))

Alterações: Dec. 15.837/1979 - Altera a letra "d" do inciso I e o § 2º do art. 4º; as letras "b" e "c" e o § 1º do art. 7º; o art. 8º; as letras "b" e "c" do art. 11; todos deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 22.015/1986 - Altera a letra "d" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 24.336/1987 - Altera a letra "a" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 25.670/1988 - Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 26.895/1988 - Altera o § 2º do art. 5º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 28.388/1989 - Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 28.430/1989 - Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 31.059/1991 - Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 33.958/1994 - Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 35.904/1996 - Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

Classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências.

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO o disposto no artigo 1º, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO, também, que o artigo 31, da mencionada Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, estabelece que, para o estacionamento de determinados pontos privativos, poderão ser fixadas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos; e

CONSIDERANDO, finalmente, os estudos já elaborados pela Secretaria Municipal de Transportes que recomendam a conveniência de estratificar o serviço de táxis no Município, com o objetivo de aprimorá-lo em termos de atendimento, com segurança e conforto;

Decreta:

Art. 1º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetros, será classificado nas categorias seguintes:

- a) Serviço Luxo;
- b) Serviço especial; e
- c) Serviço comum.

Art. 2º — As categorias, de que trata o artigo anterior, terão tarifas específicas para cada tipo de serviço, a serem estabelecidas por ato do Prefeito.

Art. 3º — A autorização para servir na categoria luxo obedecerá aos seguintes requisitos:

I — QUANTO AO VEÍCULO:

a) ser de modelo aprovado por portaria do Secretário Municipal de Transportes, com, no máximo 5 (cinco) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;

b) ter 4 (quatro) portas;

c) ter caixa luminosa, com a palavra "TÁXI", de modelo aprovado, afixado na capota do veículo, permanentemente ou através de cintas metálicas;

- d) ser dotado de taxímetro totalizador;
- e) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito funcionamento; e
- f) apresentar outras características especiais que forem oportunamente estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

II – QUANTO AO MOTORISTA:

- a) estar inscrito no Cadastro Municipal de condutores de Táxis;
- b) não ter sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos 4 (quatro) anos;
- c) ter um mínimo de 2 (dois) anos de exercício profissional como motorista de táxi na cidade de São Paulo;
- d) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pela Prefeitura;
- e) usar, em atividade, uniforme a ser definido em portaria do Secretário Municipal de Transportes; e
- f) atender a outras exigências que forem estipuladas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

Art. 4º – A autorização para servir na categoria especial obedecerá aos seguintes requisitos:

I – QUANTO AO VEÍCULO:

- a) ser de modelo aprovado por portaria do Secretário Municipal de Transportes e fabricado no ano em curso;
- b) ter 4 (quatro) portas;
- c) ter caixa luminosa, com a palavra “TÁXI”, conforme modelo aprovado, afixada na capota do veículo, permanentemente;
- d) ser dotado de taxímetro totalizador e, no caso de empresa ou cooperativa de autônomo, também de tacógrafo;
- e) estar equipado com aparelho de rádio comunicação com Central de Rádio, no prazo e nos termos a serem especificados em portaria do Secretário Municipal de Transportes; e
- f) apresentar outras características especiais que forem estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

II – QUANTO AO MOTORISTA:

- a) estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

b) não ter sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos ^{solha (quatro)} 4 anos; # 108
Proc. Nº. 421/15

Livia Salomão Nogueira

c) ter um mínimo de 2 (dois) anos de exercício profissional; Fed. 1374
motorista de táxi em São Paulo;

d) possuir Certificado de Conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado pela Prefeitura;

e) usar, em atividade, uniforme a ser caracterizado em portaria do Secretário Município de Transportes; e

f) atender a outras exigências que forem estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

§ 1º — Para os atuais permissionários que atenderem aos demais requisitos, admitir-se-ão, em caráter excepcional, veículos fabricados a partir de 1974, inclusive, desde que em bom estado de conservação, constatado através de vistoria especial.

§ 2º — Somente será renovada a autorização para servir na categoria especial aos veículos em bom estado de conservação e, no máximo, com 3 (três) anos de fabricação, incluindo o ano em curso.

Art. 5º — Os veículos das categorias luxo e especial terão seus locais privativos de estacionamento fixados em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

§ 1º — O local de estacionamento de táxis da categoria luxo destina-se exclusivamente ao estacionamento dos veículos para eles designado no respectivo alvará.

§ 2º — O local de estacionamento de táxis da categoria especial destina-se à utilização por qualquer veículo da categoria, com observância do número de vagas fixadas.

Art. 6º — Conceder-se-á autorização, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, para o serviço luxo somente a motoristas profissionais autônomos, que atenderem às disposições deste Decreto, obedecida a seguinte ordem de preferência:

a) aos atuais titulares de alvarás de estacionamento de pontos transformados em locais de estacionamento privativos para veículos da categoria luxo;

b) aos inscritos no Livro Especial, a que se refere o artigo 4º, do Decreto 10.740, de 20 de novembro de 1973, em ordem rigorosamente cronológica.

Art. 7º — Conceder-se-á autorização, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, para o serviço especial, somente a empresas regularmente constituídas e a cooperativas integradas por motoristas autônomos, que atenderem às seguintes condições:

a) que se dediquem exclusivamente ao transporte de passageiros;

b) que sejam proprietárias de, no mínimo, 100 (cem) veículos devidamente equipados, enquadrados na categoria especial;

c) que tenham capital social integralizado não inferior ao valor correspondente a 4.000 (quatro mil) salários mínimos vigentes no Município de São Paulo;

d) que disponham de área particular de estacionamento não inferior a 2.000 m² (dois mil metros quadrados), com escritório, oficina e área coberta mínima de 800 m² (oitocentos metros quadrados);

e) que estejam inscritos no Cadastro Fiscal do Município; e

f) que os sócios das empresas e os diretores das cooperativas não tenham sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos 4 (quatro) anos

§ 1º – As empresas deverão atualizar seu capital social, anualmente e na proporção de 40 (quarenta) salários mínimos vigentes na região por veículos de sua frota, em 31 de dezembro do ano anterior.

§ 2º – Concedida a autorização, a interessada deverá requerer alvará de estacionamento para cada veículo de sua frota.

Art. 8º – Serão igualmente canceladas as autorizações concedidas a empresas ou a cooperativas de autônomos que não derem fiel cumprimento ao disposto no artigo 7º, deste Decreto, e, especialmente, se seus veículos não estiverem em operação, se seu capital social não for devidamente atualizado, se a área particular de estacionamento não for utilizada nos próprios fins da sociedade e se tiverem alvarás caducos.

Art. 9º – A liquidação de empresa ou de cooperativa de autônomos ou a cessação definitiva de suas atividades importará na caducidade da autorização outorgada, sendo-lhes, porém, permitida a transferência de seus alvarás, desde que acompanhados dos respectivos veículos e com observância do mais que a lei prescreve.

Art. 10 – Fica facultado às empresas e às cooperativas, de que trata este Decreto, o direito ao aumento do número de veículos de sua propriedade, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, sempre que a medida consulte o interesse público e a interessada preencha todas as condições estabelecidas.

Art. 11 – A transferência de alvarás da categoria especial será permitida nos seguintes casos:

a) ocorrendo fusão ou incorporação de empresas ou cooperativas de autônomos;

b) de empresa para empresa ou de cooperativa para cooperativa, desde que a alienante mantenha o número de 100 (cem) veículos; autuado em 30/09/2015 09:00:00.
Proc. Nº. 421 / 115110

c) de empresa para cooperativa de autônomo ou vice-versa, desde que a alienante mantenha o número de 100 (cem) veículos. Lya S. Nogueira
RF 111.274

Art. 12 -- Serão canceladas as autorizações das categorias luxo e especial sempre que se configurar reincidência, pelas empresas e pelas cooperativas de condutores autônomos, nas penalidades previstas na legislação em vigor ou descumprimento de qualquer dos dispositivos deste Decreto, ficando-lhes, porém, facultado o direito de pleitear alvará de estacionamento da categoria comum.

Art. 13 -- A expedição de autorização para servir nas categorias luxo e especial far-se-á por etapas sucessivas e nos termos de portaria do Secretário Municipal de Transportes, fixando seus limites máximos de veículos admissíveis no sistema de transportes do Município.

Parágrafo Único -- Os alvarás iniciais para as categorias luxo e especial expedir-se-ão com total observância do disposto neste Decreto bem como na legislação vigente.

Art. 14 -- Todos os atuais veículos providos de taxímetro para transporte individual de passageiros em funcionamento e com alvará em vigor são classificados na categoria comum até a expedição, se for o caso, de autorização para servir na categoria luxo ou especial.

Parágrafo Único -- A autorização para servir na categoria comum, quer com relação ao veículo, quer com referência ao motorista, atenderá ao estabelecido na legislação vigente.

Art. 15 -- Os veículos das categorias luxo e especial não poderão ser utilizados no serviço de lotação.

Art. 16 -- Os táxis de categoria luxo não são obrigados a transportar passageiros no retorno, a não ser para o seu respectivo ponto de estacionamento.

Parágrafo Único -- O Departamento de Transportes Públicos (DTP) fornecerá a cada táxi da categoria luxo um cartaz com os dizeres "Retorno ao Ponto".

Art. 17 -- Nos casos omissos, aplicar-se-á, subsidiariamente e no que couber, a legislação relativa ao transporte individual de passageiros em veículos de aluguel.

Art. 18 -- Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 14 de novembro de 1974, 421º da fundação de São Paulo. -- O Prefeito, **Miguel Colasuonno** -- O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Theóphilo Arthur de Siqueira Cavalcanti Filho** -- O Secretário das Finanças, **Vicente de Paula Oliveira** -- O Secretário Municipal de Transportes, **Mário Alves de Melo** -- O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Luiz Mendonça de Freitas**.

Publicado na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 14 de novembro de 1974. -- O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Base de dados : legis

Pesquisa : 43834

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 43.834 22/09/2003 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Taxi, o serviço comum-radio.

Revogação: Revoga o Decreto nº 35.947/1996.; ([ver documento](#))Revoga o Decreto nº 40.927/2001.; ([ver documento](#))Revoga o Decreto nº 42.208/2002. ([ver documento](#))Alterações: Dec. 44.205/2003 - Acrescenta inciso III ao art. 2º deste Decreto. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 43.834, DE 22 DE SETEMBRO DE 2003

Disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi, o serviço comum-rádio.

)MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO o disposto no artigo 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO a necessidade de oferecer à população usuária do serviço de táxi um sistema mais moderno e dinâmico, de forma a garantir maior segurança e conforto,

D E C R E T A:

Art. 1º. O Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi poderá contar com o serviço comum-rádio, prestado por táxi dessa categoria, nos termos deste decreto.

Art. 2º. A execução do serviço comum-rádio dependerá de prévia e expressa autorização da Prefeitura, que constará do Alvará de Estacionamento, e somente poderá ser executado por:

I - pessoa jurídica legalmente constituída sob forma de empresa comercial, para execução do serviço de transporte individual de passageiros por táxi, e portadora de Termo de Permissão;

II - cooperativa ou associação constituída por motoristas profissionais autônomos portadores de Alvará de Estacionamento.

Art. 3º. A empresa comercial, cooperativa ou associação que pretender explorar o serviço comum-rádio deverá, preliminarmente, promover seu credenciamento na Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante a satisfação das seguintes exigências:

I - estar em situação regular perante a mencionada Secretaria, quando se tratar de empresa detentora de Termo de Permissão;

II - dedicar-se exclusivamente à atividade de transporte individual de passageiros;

III - dispor de sede no Município de São Paulo;

IV - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;

V - dispor de licença para funcionamento de estação, ou documento equivalente, expedido pelo Ministério das Comunicações, autorizando-a a executar serviços de rádio;

VI - no caso de cooperativa ou associação, congregar, unicamente, motoristas profissionais autônomos de táxi, apresentando quadro social de, pelo menos, 40 (quarenta) membros, no ato do pedido de credenciamento, e 100 (cem) membros, após 3 (três) anos da data da expedição do respectivo Termo de Credenciamento.

Art. 4º. Para ingressar na categoria comum-rádio, a credenciada deverá requerer, para cada veículo equipado com radiotransceptor, o pertinente registro no respectivo Alvará de Estacionamento.

Art. 5º. Além dos direitos e obrigações previstos em legislação específica, a credenciada deverá:

I - manter controle próprio das chamadas, de forma a identificar dia, local, hora, nome do requisitante e veículo que efetuou o atendimento;

II - arquivar os dados citados no inciso I deste artigo pelo período mínimo de 2 (dois) meses, colocando-os à disposição do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

III - permitir o livre acesso do Departamento de Transportes Públicos - DTP às suas dependências, o qual poderá, inclusive, efetuar rádio-escuta visando assegurar a realização das operações dentro dos padrões aceitáveis.

Art. 6º. A autorização para a prestação do serviço comum-rádio obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao motorista:

a) estar inscrito há pelo menos 1 (um) ano no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

b) usar, em atividade, traje básico, conforme portaria expedida pelo Secretário Municipal de

Transportes;

- c) não possuir anotação desabonadora no Prontuário Geral do Condutor com data inferior a 2 (dois) anos e considerada grave, a critério da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- d) atender outras exigências estipuladas por ato do Secretário Municipal de Transportes;

II - quanto ao veículo:

- a) ser de modelo aprovado por ato do Secretário Municipal de Transportes;
- b) estar em bom estado de conservação, comprovado mediante vistoria, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP;
- c) estar equipado com aparelho de radiotransceptor devidamente homologado pelo Ministério das Comunicações;
- d) apresentar símbolos ou outros elementos de comunicação visual previamente aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 7º. O serviço comum-rádio poderá ter tarifa específica a ser estabelecida por ato do Poder Executivo.

Art. 8º. O Secretário Municipal de Transportes poderá fixar o limite máximo de credenciadas para a categoria comum-rádio.

Art. 9º. Os veículos destinados à prestação do serviço comum-rádio terão locais próprios de estacionamento e pontos de apoio estabelecidos em portaria do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

Parágrafo único. Fica vedada a instalação de telefones nos pontos de apoio.

Art. 10. Os veículos destinados à exploração do serviço comum-rádio não poderão ser:

- I - utilizados para a prestação do serviço táxi-executivo;
- II - estacionados em ponto privativo de comum-táxi.

Art. 11. O motorista prestador do serviço é obrigado a atender a usuário, na via pública, quando não estiver atendendo a chamada via rádio.

Art. 12. A falência, liquidação ou cessação definitiva das atividades da credenciada importará no cancelamento do respectivo termo, passando, automaticamente, os Alvarás de Estacionamento, para a categoria táxi comum.

Art. 13. O Termo de Credenciamento será cancelado no caso de descumprimento:

- I - das obrigações nele previstas;
- II - das disposições deste decreto;
- III - das normas estabelecidas pelo Ministério das Comunicações;
- IV - das demais normas legais aplicáveis à matéria.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no "caput" deste artigo, os Alvarás de Estacionamento passarão, automaticamente, para a categoria táxi comum, não assistindo, à permissionária, qualquer direito à indenização.

Art. 14. Ao serviço comum-rádio aplicar-se-á, subsidiariamente e no que couber, a legislação relativa ao Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi.

Art. 15. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nºs 35.947, de 13 de março de 1996, 40.927, de 31 de julho de 2001, e 42.208, de 17 de julho de 2002.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de setembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de setembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 52066

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 52.066 30/12/2010 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

Revogação: Revoga o Decreto nº 47.936/2006.; ([ver documento](#))Decreto nº 52.627/2011 - Revoga o art. 4º deste Decreto. ([ver documento](#))

Notas: - Ofício ATL nº 01/2011 - Comunicação à CMSP sobre as novas tarifas para o serviço de táxi (planilhas de custo). DOC 07/01/2011 p. 49-59.

- O referido ofício e as planilhas de custo estão anexados ao texto do Decreto.

Notas complem.: - Portaria nº 105/2014 - SMT - Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 31/12/2010, p. 5-6 c. 2-4

DECRETO Nº 52.066, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2010

Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º. Ficam estabelecidas, a partir de 00h00 (zero hora) do dia 15 de janeiro de 2011, para o serviço de táxis no Município de São Paulo, nas Categorias Comum, Comum-Rádio, Táxi Acessível Comum-Rádio, Especial e Luxo, as seguintes tarifas:

I - Categoria Comum:

- a) bandeirada: R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 33,00 (trinta e três reais);

II - Categoria Comum-Rádio e Táxi Acessível Comum-Rádio:

- a) bandeirada: R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 33,00 (trinta e três reais);

III - Categoria Especial:

- a) bandeirada: R\$ 5,13 (cinco reais e treze centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 3,13 (três reais e treze centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 41,25 (quarenta e um reais e vinte e cinco centavos);

IV - Categoria Luxo:

- a) bandeirada: R\$ 6,15 (seis reais e quinze centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 49,50 (quarenta e nove reais e cinquenta centavos).

§ 1º. As tarifas estabelecidas no "caput" deste artigo terão os seguintes acréscimos:

I - adicional de viagens metropolitanas: 50% (cinquenta por cento) no valor da corrida, a ser cobrado no final do percurso, sobre o valor total marcado no taxímetro, se não houver retorno do passageiro;

II - adicional de rádio-chamada, correspondente a uma bandeirada, no valor de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para a Categoria Comum-Rádio e R\$ 5,13 (cinco reais e treze centavos) para a Categoria Especial, a ser cobrado no final das respectivas corridas;

III - adicional de rádio-chamada com hora marcada, correspondente a duas bandeiradas, no valor de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para a Categoria Comum-Rádio e R\$ 10,25 (dez reais e vinte e cinco centavos) para a Categoria Especial, a ser cobrado no final das respectivas corridas;

IV - adicional de bagagem, quando utilizado o porta malas, correspondente ao valor da tarifa quilométrica na Bandeira 1 da respectiva categoria, no valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) para as Categorias Comum e Comum-Rádio, R\$ 3,13 (três reais e treze centavos) para a Categoria Especial e R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos) para a Categoria Luxo, estando isentos do pagamento pelo transporte de cadeira de rodas ou de aparelhos ortopédicos as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive temporária, bem como os idosos.

§ 2º. As viagens realizadas de qualquer ponto do Município de São Paulo exclusivamente para o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro, situado no Município de Guarulhos, ficam isentas de cobrança do adicional de tarifa para serviço de táxi a que se refere o inciso I do § 1º deste artigo.

§ 3º. Quando o serviço for prestado aos domingos e feriados municipais, estaduais e federais, ou no período compreendido entre 20h00 (vinte horas) e 6h00 (seis horas) nos dias úteis, será utilizada Bandeira 2, com acréscimo de 30% (trinta por cento) na tarifa quilométrica, para todas as Categorias do Sistema Táxi.

Art. 2º. A verificação dos taxímetros será procedida pelo Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo, nos termos das normas estabelecidas e em consonância com o disposto neste decreto.

§ 1º. Os táxis do Município de São Paulo ficam obrigados a proceder à verificação dos respectivos taxímetros, nos prazos estabelecidos pelo IPEM-SP, findos os quais o veículo que não tiver o taxímetro verificado estará sujeito à apreensão pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

§ 2º. Fica autorizada, provisoriamente, a cobrança das tarifas dos táxis das Categorias Comum, Comum-Rádio e Táxi Acessível Comum-Rádio de acordo com as tabelas de preços elaboradas pela Secretaria Municipal de Transportes, constantes dos Anexos I e II integrantes deste decreto, enquanto não for procedida a verificação dos taxímetros, nos prazos a serem estabelecidos pela referida Secretaria.

§ 3º. As Categorias Especial, Luxo e Táxi Acessível Comum-Rádio serão verificadas a partir da vigência deste decreto.

§ 4º. Cada motorista deverá, obrigatoriamente, portar 2 (duas) tabelas, sendo uma afixada no vidro lateral traseiro esquerdo do veículo e a outra para informação ao passageiro no ato da cobrança.

§ 5º. As tabelas deverão ter as seguintes características:

CATEGORIA	COR DA TABELA	FUNDO DE SEGURANÇA	DIMENSÃO	(mm)
	COR DA IMPRESSÃO			
Comum	BrancaAzul	220 x 210	Preta	
Comum-Rádio	BrancaAmarelo	220 x 210	Preta	

§ 6º. O Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo e a Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo - ADETAX arcarão com o custo de impressão das tabelas, conforme modelo a ser fornecido pela Secretaria Municipal de Transportes, no número de condutores de veículos, de autônomos e de empresas.

§ 7º. As tabelas referidas neste artigo deverão ser preenchidas com o número da placa do veículo no campo específico.

§ 8º. A distribuição das tabelas para os condutores de veículos autônomos e de empresas será efetuada na sede do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo, situado na Rua Estado de Israel nº 833, Vila Clementino, e na Associação de Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo - ADETAX, situada na Avenida Prestes Maia nº 241, 11º andar, salas 1117 e 1118, Centro, a partir de 00h00 (zero hora) do dia 15 de janeiro de 2011 até às 18h00 (dezoito horas) do dia 21 de janeiro de 2011.

§ 9º. As tabelas poderão ser retiradas por qualquer pessoa, mediante a apresentação do Alvará de Estacionamento e Cadastro do Conductor, ambos em validade.

Art. 3º. É vedada a reprodução total ou parcial das tabelas de que trata este decreto por pessoas ou entidades não autorizadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º. Para renovação ou transferência de alvarás de taxistas autônomos, bem como nos pedidos de registro de preposto ou expedição de licença específica a que alude o § 2º do artigo 2º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, introduzido pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001, deverá ser apresentada guia de contribuição sindical.

Art. 5º. A inobservância do estabelecido neste decreto sujeitará o infrator às penalidades previstas em lei.

Art. 6º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 47.936, de 30 de novembro de 2006.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 30 de dezembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

Folha 61 120
Proc. Nº. 421/15
Livia
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

GILBERTO KASSAB, PREFEITO
MARCELO CARDINALE BRANCO, Secretária Municipal de Transportes
NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 30 de dezembro de 2010.

Anexo II integrante do Decreto nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010.



Prefeitura do Município de São Paulo

TABELA PROVISÓRIA DE PREÇOS

Placa deste Veículo :

TAXI COMUM - RÁDIO

VIGÊNCIA A PARTIR DE
DECRETO Nº

PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)	
MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À
NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR
3,50	4,10	13,70	16,20	23,90	28,40	34,10	40,50	44,30	52,70	54,50	64,80	64,70	77,00
3,80	4,50	14,00	16,60	24,20	28,70	34,40	40,90	44,60	53,00	54,80	65,20	65,00	77,30
4,10	4,80	14,30	17,00	24,50	29,10	34,70	41,20	44,90	53,40	55,10	65,50	65,30	77,70
4,40	5,20	14,60	17,30	24,80	29,50	35,00	41,60	45,20	53,70	55,40	65,90	65,60	78,00
4,70	5,50	14,90	17,70	25,10	29,80	35,30	42,00	45,50	54,10	55,70	66,20	65,90	78,40
5,00	5,90	15,20	18,00	25,40	30,20	35,60	42,30	45,80	54,50	56,00	66,60	66,20	78,70
5,30	6,20	15,50	18,40	25,70	30,50	35,90	42,70	46,10	54,80	56,30	67,00	66,50	79,10
5,60	6,60	15,80	18,70	26,00	30,90	36,20	43,00	46,40	55,20	56,60	67,30	66,80	79,50
5,90	7,00	16,10	19,10	26,30	31,20	36,50	43,40	46,70	55,50	56,90	67,70	67,10	79,80
6,20	7,30	16,40	19,50	26,60	31,60	36,80	43,70	47,00	55,90	57,20	68,00	67,40	80,20
6,50	7,70	16,70	19,80	26,90	32,00	37,10	44,10	47,30	56,20	57,50	68,40	67,70	80,50
6,80	8,00	17,00	20,20	27,20	32,30	37,40	44,50	47,60	56,60	57,80	68,70	68,00	80,90
7,10	8,40	17,30	20,50	27,50	32,70	37,70	44,80	47,90	57,00	58,10	69,10	68,30	81,20
7,40	8,70	17,60	20,90	27,80	33,00	38,00	45,20	48,20	57,30	58,40	69,50	68,60	81,60
7,70	9,10	17,90	21,20	28,10	33,40	38,30	45,50	48,50	57,70	58,70	69,80	68,90	82,00
8,00	9,50	18,20	21,60	28,40	33,70	38,60	45,90	48,80	58,00	59,00	70,20	69,20	82,30
8,30	9,80	18,50	22,00	28,70	34,10	38,90	46,20	49,10	58,40	59,30	70,50	69,50	82,70
8,60	10,20	18,80	22,30	29,00	34,50	39,20	46,60	49,40	58,70	59,60	70,90	69,80	83,00
8,90	10,50	19,10	22,70	29,30	34,80	39,50	47,00	49,70	59,10	59,90	71,20	70,10	83,40
9,20	10,90	19,40	23,00	29,60	35,20	39,80	47,30	50,00	59,50	60,20	71,60	70,40	83,70
9,50	11,20	19,70	23,40	29,90	35,50	40,10	47,70	50,30	59,80	60,50	72,00	70,70	84,10
9,80	11,60	20,00	23,70	30,20	35,90	40,40	48,00	50,60	60,20	60,80	72,30	71,00	84,50
10,10	12,00	20,30	24,10	30,50	36,20	40,70	48,40	50,90	60,50	61,10	72,70	71,30	84,80
10,40	12,30	20,60	24,50	30,80	36,60	41,00	48,70	51,20	60,90	61,40	73,00	71,60	85,20
10,70	12,70	20,90	24,80	31,10	37,00	41,30	49,10	51,50	61,20	61,70	73,40	71,90	85,50
11,00	13,00	21,20	25,20	31,40	37,30	41,60	49,50	51,80	61,60	62,00	73,70	72,20	85,90
11,30	13,40	21,50	25,50	31,70	37,70	41,90	49,80	52,10	62,00	62,30	74,10	72,50	86,20
11,60	13,70	21,80	25,90	32,00	38,00	42,20	50,20	52,40	62,30	62,60	74,50	72,80	86,60
11,90	14,10	22,10	26,20	32,30	38,40	42,50	50,50	52,70	62,70	62,90	74,80	73,10	87,00
12,20	14,50	22,40	26,60	32,60	38,70	42,80	50,90	53,00	63,00	63,20	75,20	73,40	87,30
12,50	14,80	22,70	27,00	32,90	39,10	43,10	51,20	53,30	63,40	63,50	75,50	73,70	87,70
12,80	15,20	23,00	27,30	33,20	39,50	43,40	51,60	53,60	63,70	63,80	75,90	74,00	88,00
13,10	15,50	23,30	27,70	33,50	39,80	43,70	52,00	53,90	64,10	64,10	76,20	74,30	88,40
13,40	15,90	23,60	28,00	33,80	40,20	44,00	52,30	54,20	64,50	64,40	76,60	74,60	88,70

PROIBIDA A
REPRODUÇÃO
TOTAL OU
PARCIAL

BANDEIRA 1: De segunda à sábado das 06 às 20 horas.

BANDEIRA 2: De segunda à sábado das 20 às 06 horas.
Domingos e feriados o dia todo

BAGAGENS : Quando utilizado o porta-malas, acréscimo a tarifa adicional equivalente ao valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos), isentos este pagamento os deficientes físicos, com deficiência temporária e os idosos, pelo transporte de cadeira de rodas ou aparelhos ortopédicos.

RÁDIO CHAMADA : Adicional de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida.

RÁDIO CHAMADA C/ HORA MARCADA: Adicional de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida

DTP

RECLAMAÇÕES FONES: 2692-3302 / 2692-4094 / 2291-5416 / 156

É proibido fumar neste local.
Smoking prohibited in this area.Para informar o descumprimento da lei, ligue 0800 771 3541 ou acesse www.lei antifumo.sp.gov.br
Lei Estadual 13.541 de 17 de maio de 2008
To report violation of the law, call 0800 771 3541 or access www.lei antifumo.sp.gov.br - State Law 13.541 of May 17, 2008

Anexo II integrante do Decreto nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010.



Prefeitura do Município de São Paulo

TABELA PROVISÓRIA DE PREÇOS

Placa deste Veículo :

TAXI COMUM - RÁDIO

VIGÊNCIA A PARTIR DE
DECRETO Nº

PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)	
MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À	MARCADO	À
NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR
3,50	4,10	13,70	16,20	23,90	28,40	34,10	40,50	44,30	52,70	54,50	64,80	64,70	77,00
3,80	4,50	14,00	16,60	24,20	28,70	34,40	40,90	44,60	53,00	54,80	65,20	65,00	77,30
4,10	4,80	14,30	17,00	24,50	29,10	34,70	41,20	44,90	53,40	55,10	65,50	65,30	77,70
4,40	5,20	14,60	17,30	24,80	29,50	35,00	41,60	45,20	53,70	55,40	65,90	65,60	78,00
4,70	5,50	14,90	17,70	25,10	29,80	35,30	42,00	45,50	54,10	55,70	66,20	65,90	78,40
5,00	5,90	15,20	18,00	25,40	30,20	35,60	42,30	45,80	54,50	56,00	66,60	66,20	78,70
5,30	6,20	15,50	18,40	25,70	30,50	35,90	42,70	46,10	54,80	56,30	67,00	66,50	79,10
5,60	6,60	15,80	18,70	26,00	30,90	36,20	43,00	46,40	55,20	56,60	67,30	66,80	79,50
5,90	7,00	16,10	19,10	26,30	31,20	36,50	43,40	46,70	55,50	56,90	67,70	67,10	79,80
6,20	7,30	16,40	19,50	26,60	31,60	36,80	43,70	47,00	55,90	57,20	68,00	67,40	80,20
6,50	7,70	16,70	19,80	26,90	32,00	37,10	44,10	47,30	56,20	57,50	68,40	67,70	80,50
6,80	8,00	17,00	20,20	27,20	32,30	37,40	44,50	47,60	56,60	57,80	68,70	68,00	80,90
7,10	8,40	17,30	20,50	27,50	32,70	37,70	44,80	47,90	57,00	58,10	69,10	68,30	81,20
7,40	8,70	17,60	20,90	27,80	33,00	38,00	45,20	48,20	57,30	58,40	69,50	68,60	81,60
7,70	9,10	17,90	21,20	28,10	33,40	38,30	45,50	48,50	57,70	58,70	69,80	68,90	82,00
8,00	9,50	18,20	21,60	28,40	33,70	38,60	45,90	48,80	58,00	59,00	70,20	69,20	82,30
8,30	9,80	18,50	22,00	28,70	34,10	38,90	46,20	49,10	58,40	59,30	70,50	69,50	82,70
8,60	10,20	18,80	22,30	29,00	34,50	39,20	46,60	49,40	58,70	59,60	70,90	69,80	83,00
8,90	10,50	19,10	22,70	29,30	34,80	39,50	47,00	49,70	59,10	59,90	71,20	70,10	83,40
9,20	10,90	19,40	23,00	29,60	35,20	39,80	47,30	50,00	59,50	60,20	71,60	70,40	83,70
9,50	11,20	19,70	23,40	29,90	35,50	40,10	47,70	50,30	59,80	60,50	72,00	70,70	84,10
9,80	11,60	20,00	23,70	30,20	35,90	40,40	48,00	50,60	60,20	60,80	72,30	71,00	84,50
10,10	12,00	20,30	24,10	30,50	36,20	40,70	48,40	50,90	60,50	61,10	72,70	71,30	84,80
10,40	12,30	20,60	24,50	30,80	36,60	41,00	48,70	51,20	60,90	61,40	73,00	71,60	85,20
10,70	12,70	20,90	24,80	31,10	37,00	41,30	49,10	51,50	61,20	61,70	73,40	71,90	85,50
11,00	13,00	21,20	25,20	31,40	37,30	41,60	49,50	51,80	61,60	62,00	73,70	72,20	85,90
11,30	13,40	21,50	25,50	31,70	37,70	41,90	49,80	52,10	62,00	62,30	74,10	72,50	86,20
11,60	13,70	21,80	25,90	32,00	38,00	42,20	50,20	52,40	62,30	62,60	74,50	72,80	86,60
11,90	14,10	22,10	26,20	32,30	38,40	42,50	50,50	52,70	62,70	62,90	74,80	73,10	87,00
12,20	14,50	22,40	26,60	32,60	38,70	42,80	50,90	53,00	63,00	63,20	75,20	73,40	87,30
12,50	14,80	22,70	27,00	32,90	39,10	43,10	51,20	53,30	63,40	63,50	75,50	73,70	87,70
12,80	15,20	23,00	27,30	33,20	39,50	43,40	51,60	53,60	63,70	63,80	75,90	74,00	88,00
13,10	15,50	23,30	27,70	33,50	39,80	43,70	52,00	53,90	64,10	64,10	76,20	74,30	88,40
13,40	15,90	23,60	28,00	33,80	40,20	44,00	52,30	54,20	64,50	64,40	76,60	74,60	88,70

PROIBIDA A
REPRODUÇÃO
TOTAL OU
PARCIAL

BANDEIRA 1: De segunda à sábado das 06 às 20 horas.

BANDEIRA 2: De segunda à sábado das 20 às 06 horas.
Domingos e feriados o dia todo

BAGAGENS : Quando utilizado o porta-malas, acréscimo a tarifa adicional equivalente ao valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos), isentos este pagamento os deficientes físicos, com deficiência temporária e os idosos, pelo transporte de cadeira de rodas ou aparelhos ortopédicos.

RÁDIO CHAMADA: Adicional de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida.

RÁDIO CHAMADA C/ HORA MARCADA: Adicional de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida



RECLAMAÇÕES FONES: 2692-3302 / 2692-4094 / 2291-5416 / 156

É proibido fumar neste local.
Smoking prohibited in this area.



Para informar o descumprimento da lei, ligue 0800 771 3541 ou acesse www.leianfumo.sp.gov.br
Lei Estadual 13.541 de 07 de maio de 2008
To report violation of the law, call 0800 771 3541 or access www.leianfumo.sp.gov.br by State Law 13.541 of May 07, 2008

Proibido digitalmente.
Proc. Nº 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Anexo I integrante do Decreto nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010.



Prefeitura do Município de São Paulo

TABELA PROVISÓRIA DE PREÇOS

VIGÊNCIA A PARTIR DE

DECRETO Nº

Placa deste Veículo :

TÁXI COMUM

PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)	
MARCADO	A	MARCADO	A	MARCADO	A	MARCADO	A	MARCADO	A	MARCADO	A	MARCADO	A
NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR	NO TAXIM.	PAGAR
3,50	4,10	13,70	16,20	23,90	28,40	34,10	40,50	44,30	52,70	54,50	64,80	64,70	77,00
3,80	4,50	14,00	16,60	24,20	28,70	34,40	40,90	44,60	53,00	54,80	65,20	65,00	77,30
4,10	4,80	14,30	17,00	24,50	29,10	34,70	41,20	44,90	53,40	55,10	65,50	65,30	77,70
4,40	5,20	14,60	17,30	24,80	29,50	35,00	41,60	45,20	53,70	55,40	65,90	65,60	78,00
4,70	5,50	14,90	17,70	25,10	29,80	35,30	42,00	45,50	54,10	55,70	66,20	65,90	78,40
5,00	5,90	15,20	18,00	25,40	30,20	35,60	42,30	45,80	54,50	56,00	66,60	66,20	78,70
5,30	6,20	15,50	18,40	25,70	30,50	35,90	42,70	46,10	54,80	56,30	67,00	66,50	79,10
5,60	6,60	15,80	18,70	26,00	30,90	36,20	43,00	46,40	55,20	56,60	67,30	66,80	79,50
5,90	7,00	16,10	19,10	26,30	31,20	36,50	43,40	46,70	55,50	56,90	67,70	67,10	79,80
6,20	7,30	16,40	19,50	26,60	31,60	36,80	43,70	47,00	55,90	57,20	68,00	67,40	80,20
6,50	7,70	16,70	19,80	26,90	32,00	37,10	44,10	47,30	56,20	57,50	68,40	67,70	80,50
6,80	8,00	17,00	20,20	27,20	32,30	37,40	44,50	47,60	56,60	57,80	68,70	68,00	80,90
7,10	8,40	17,30	20,50	27,50	32,70	37,70	44,80	47,90	57,00	58,10	69,10	68,30	81,20
7,40	8,70	17,60	20,90	27,80	33,00	38,00	45,20	48,20	57,30	58,40	69,50	68,60	81,60
7,70	9,10	17,90	21,20	28,10	33,40	38,30	45,50	48,50	57,70	58,70	69,80	68,90	82,00
8,00	9,50	18,20	21,60	28,40	33,70	38,60	45,90	48,80	58,00	59,00	70,20	69,20	82,30
8,30	9,80	18,50	22,00	28,70	34,10	38,90	46,20	49,10	58,40	59,30	70,50	69,50	82,70
8,60	10,20	18,80	22,30	29,00	34,50	39,20	46,60	49,40	58,70	59,60	70,90	69,80	83,00
8,90	10,50	19,10	22,70	29,30	34,80	39,50	47,00	49,70	59,10	59,90	71,20	70,10	83,40
9,20	10,90	19,40	23,00	29,60	35,20	39,80	47,30	50,00	59,50	60,20	71,60	70,40	83,70
9,50	11,20	19,70	23,40	29,90	35,50	40,10	47,70	50,30	59,80	60,50	72,00	70,70	84,10
9,80	11,60	20,00	23,70	30,20	35,90	40,40	48,00	50,60	60,20	60,80	72,30	71,00	84,50
10,10	12,00	20,30	24,10	30,50	36,20	40,70	48,40	50,90	60,50	61,10	72,70	71,30	84,80
10,40	12,30	20,60	24,50	30,80	36,60	41,00	48,70	51,20	60,90	61,40	73,00	71,60	85,20
10,70	12,70	20,90	24,80	31,10	37,00	41,30	49,10	51,50	61,20	61,70	73,40	71,90	85,50
11,00	13,00	21,20	25,20	31,40	37,30	41,60	49,50	51,80	61,60	62,00	73,70	72,20	85,90
11,30	13,40	21,50	25,50	31,70	37,70	41,90	49,80	52,10	62,00	62,30	74,10	72,50	86,20
11,60	13,70	21,80	25,90	32,00	38,00	42,20	50,20	52,40	62,30	62,60	74,50	72,80	86,60
11,90	14,10	22,10	26,20	32,30	38,40	42,50	50,50	52,70	62,70	62,90	74,80	73,10	87,00
12,20	14,50	22,40	26,60	32,60	38,70	42,80	50,90	53,00	63,00	63,20	75,20	73,40	87,30
12,50	14,80	22,70	27,00	32,90	39,10	43,10	51,20	53,30	63,40	63,50	75,50	73,70	87,70
12,80	15,20	23,00	27,30	33,20	39,50	43,40	51,60	53,60	63,70	63,80	75,90	74,00	88,00
13,10	15,50	23,30	27,70	33,50	39,80	43,70	52,00	53,90	64,10	64,10	76,20	74,30	88,40
13,40	15,90	23,60	28,00	33,80	40,20	44,00	52,30	54,20	64,50	64,40	76,60	74,60	88,70

PROIBIDA A
REPRODUÇÃO
TOTAL OU
PARCIAL

BANDEIRA 1: De segunda à sábado das 06 às 20 horas.

BANDEIRA 2: De segunda à sábado das 20 às 06 horas.
Domingos e feriados o dia todo

BAGAGENS : Quando utilizado o porta-malas, acréscimo a tarifa adicional equivalente ao valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos), isentos este pagamento os deficientes físicos, com deficiência temporária e os idosos, pelo transporte de cadeira de rodas ou aparelhos ortopédicos.

RÁDIO CHAMADA : Adicional de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida.

RÁDIO CHAMADA C/ HORA MARCADA : Adicional de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para Categoria Comum-Rádio no final da corrida

DTP

RECLAMAÇÕES FONES: 2692-3302 / 2692-4094 / 2291-5416 / 156

É proibido fumar neste local.
Smoking prohibited in this area.



Para informar o descumprimento da lei, ligue 0800 771 3541 ou acesse www.lisatfumo.sp.gov.br
In: 14/09/2013 13:14:10 de: nro-01-2013
To: every violation of the law, call 0800 771 3541 or access www.lisatfumo.sp.gov.br - Page 1 of 1 - 07/10/2013

PROJETO DE LEI 01-00770/2013 dos Vereadores Ricardo Young (PPS) e Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi - Compartilhado no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica o Poder Executivo obrigado a criar o Sistema de Taxi - Compartilhado no município de São Paulo como forma alternativa de utilização do taxi comum, cujo objetivo é usar um novo modo de tarifação compartilhada com outros passageiros em rotas a serem pré - definidas.

Art. 2º Os atuais detentores de alvará de taxi poderão prestar transporte de passageiros consistente em taxi compartilhado para, no mínimo, dois passageiros e no máximo a capacidade constante do registro do veículo e obedecidas as seguintes características:

I - a utilização do veículo com tarifa individual e previamente definida, em rotas estabelecidas pelo Poder Público

II - emprego de veículos de passeio utilizados como taxi regularmente autorizados

III - cadastro prévio dos taxis para atuar neste sistema

Parágrafo único. A adesão dos taxistas ao Sistema Taxi - Compartilhado será feita de forma voluntária e através de cadastro prévio dos motoristas que preferencialmente já atuem na região. Este cadastro deverá ser feito pela Secretaria Municipal de Transportes. Os motoristas que adotarem o sistema de Taxi-Compartilhado poderão igualmente atuar no sistema tradicional, respeitadas as regras estabelecidas.

Art. 4º São princípios do sistema de taxi compartilhado

I - a otimização, a racionalização e a eficiência do modal de transporte através do fomento à melhor utilização da capacidade de transporte dos veículos

II - priorização da coletivização dos veículos de transporte em detrimento de seu uso individual

Art. 5º As linhas criadas para circular em no Sistema Táxi - Compartilhado deverão operar de segunda à sábado, das 6h às 24 horas, salvo nos locais e regiões em que a demanda justificar outros dias e horários.

Art. 6º A rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá ter como ponto de partida as estações de Metrô, de trens da CPTM, terminais de ônibus e ferroviários e demais polos geradores de viagens (centros comerciais, shopping centers e outros) e, como destino final, bairros numa distância máxima de 10 quilômetros.

Art. 7º O taxi que adotar o Sistema de Taxi - Compartilhado deverá apresentar identificação visual luminosa específica e complementar daquela rota, para a visualização externa do passageiro, com indicação de quantidade de lugares disponíveis.

Parágrafo único. No interior dos taxis que compuserem a frota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá estar afixado o mapa / roteiro esquemático da rota, com as divisões dos trechos e a tabela com os respectivos valores - (matriz tarifária a ser definida). O veículo deverá oferecer ainda cópia impressa a ser disponibilizada para eventuais consultas dos passageiros. Estas mesmas informações deverão ser afixadas nos pontos iniciais e finais das rotas de Taxi - Compartilhado.

Art. 8º - Para garantir a viabilidade do sistema e o barateamento das tarifas para usuários, a rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá:

I - Utilizar caminhos alternativos aos das linhas de ônibus visando aumentar a velocidade média no percurso, de forma a atrair também os usuários do automóvel;

II - Ter informações permanentes sobre a forma de operação e tarifação junto aos pontos iniciais e finais das rotas do Sistema de Taxi - Compartilhado;

III - Os veículos do sistema de Táxi-Compartilhado devem operar com o taxímetro desligado e poderão realizar paradas ao longo da rota para o embarque e desembarque de passageiros;

IV - O veículo pertencente ao sistema de Táxi-Compartilhado poderá partir de um dos pontos extremos da rota com no mínimo 2 passageiros até o máximo de 4 ocupantes, podendo realizar embarques complementares ao longo da rota;

V - A metodologia e a forma de tarifação deverão ser idênticas para os dois sentidos de circulação, ponto inicial/ponto final e ponto final/ponto inicial, respeitando apenas pequenas alterações nas vias, em função do sentido de circulação;

VI - O Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Transportes, deverá fomentar a utilização do Sistema de Taxi-Compartilhado através de campanhas educativas e informativas sobre o sistema e suas vantagens em todos os veículos de comunicação como rádio, TV, internet e outros.

Art. 9º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário

Art. 10 Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação

Art. 11 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Requerimento RDS 13-2211/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 06/11/2013, PÁG 288

PROJETO DE LEI 01-00770/2013 do Vereador Ricardo Young (PPS)

"Dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi - Compartilhado no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica o Poder Executivo obrigado a criar o Sistema de Taxi - Compartilhado no município de São Paulo como forma alternativa de utilização do taxi comum, cujo objetivo é usar um novo modo de tarifação compartilhada com outros passageiros em rotas a serem pré - definidas.

Art. 2º Os atuais detentores de alvará de taxi poderão prestar transporte de passageiros consistente em taxi compartilhado para, no mínimo, dois passageiros e no máximo a capacidade constante do registro do veículo e obedecidas as seguintes características:

I - a utilização do veículo com tarifa individual e previamente definida, em rotas estabelecidas pelo Poder Público

II - emprego de veículos de passeio utilizados como taxi regularmente autorizados

III - cadastro prévio dos taxis para atuar neste sistema

Parágrafo único. A adesão dos taxistas ao Sistema Taxi - Compartilhado será feita de forma voluntária e através de cadastro prévio dos motoristas que preferencialmente já atuem na região. Este cadastro deverá ser feito pela Secretaria Municipal de Transportes. Os motoristas que adotarem o sistema de Taxi-Compartilhado poderão igualmente atuar no sistema tradicional, respeitadas as regras estabelecidas.

Art. 4º São princípios do sistema de taxi compartilhado

I - a otimização, a racionalização e a eficiência do modal de transporte através do fomento à melhor utilização da capacidade de transporte dos veículos

II - priorização da coletivização dos veículos de transporte em detrimento de seu uso individual

Art. 5º As linhas criadas para circularem no Sistema Táxi - Compartilhado deverão operar de segunda à sábado, das 6h às 24 horas, salvo nos locais e regiões em que a demanda justificar outros dias e horários.

Art. 6º A rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá ter como ponto de partida as estações de Metrô, de trens da CPTM, terminais de ônibus e ferroviários e demais

polos geradores de viagens (centros comerciais, shopping centers e outros) e, como destino final, bairros numa distância máxima de 10 quilômetros.

Art. 7º O taxi que adotar o Sistema de Taxi - Compartilhado deverá apresentar identificação visual luminosa específica e complementar daquela rota, para a visualização externa do passageiro, com indicação de quantidade de lugares disponíveis.

Parágrafo único. No interior dos taxis que compuserem a frota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá estar afixado o mapa / roteiro esquemático da rota, com as divisões dos trechos e a tabela com os respectivos valores - (matriz tarifaria a ser definida). O veículo deverá oferecer ainda cópia impressa a ser disponibilizada para eventuais consultas dos passageiros. Estas mesmas informações deverão ser afixadas nos pontos iniciais e finais das rotas de Taxi - Compartilhado.

Art. 8º - Para garantir a viabilidade do sistema e o barateamento das tarifas para usuários, a rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá:

I - Utilizar caminhos alternativos aos das linhas de ônibus visando aumentar a velocidade média no percurso, de forma a atrair também os usuários do automóvel;

II - Ter informações permanentes sobre a forma de operação e tarifação junto aos pontos iniciais e finais das rotas do Sistema de Taxi - Compartilhado;

III - Os veículos do sistema de Táxi-Compartilhado devem operar com o taxímetro desligado e poderão realizar paradas ao longo da rota para o embarque e desembarque de passageiros;

IV - O veículo pertencente ao sistema de Táxi-Compartilhado poderá partir de um dos pontos extremos da rota com no mínimo 2 passageiros até o máximo de 4 ocupantes, podendo realizar embarques complementares ao longo da rota;

V - A metodologia e a forma de tarifação deverão ser idênticas para os dois sentidos de circulação, ponto inicial/ponto final e ponto final/ponto inicial, respeitando apenas pequenas alterações nas vias, em função do sentido de circulação;

VI - O Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Transportes, deverá fomentar a utilização do Sistema de Taxi-Compartilhado através de campanhas educativas e informativas sobre o sistema e suas vantagens em todos os veículos de comunicação como rádio, TV, internet e outros.

Art. 9º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário

Art. 10 Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação

Art. 11 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

Sala das Sessões, às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 770/13

OF ATL nº 16, de 9 de janeiro de 2015

Ref.: OF-SGP23 nº 2751/2014

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, ao qual ora me reporto, essa Presidência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 770/13, de autoria dos Vereadores Ricardo Young e Laércio Benko, aprovado na sessão de 9 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi Compartilhado no Município de São Paulo.

Embora reconhecendo a importância do fim colimado pela iniciativa, tanto que a melhoria da qualidade da mobilidade urbana tem sido objeto de inúmeras ações governamentais, registro que estão presentes óbices que impedem inevitavelmente a sua conversão em lei.

A propósito do tema, importa lembrar que, com fundamento no artigo 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, foi regulamentado e implantado o serviço de táxi sob a forma de lotação, modalidade que em muito se assemelha ao objeto da iniciativa, especialmente pela prévia estipulação das linhas e itinerários a serem seguidos, com previsão de paradas durante o trajeto, além do compartilhamento por mais de um usuário.

Ocorre que, no final da década de 90, grande parte dos táxis-lotação transformaram-se em "vans de lotação", muitas delas clandestinas, as quais, em razão da similaridade decorrente de linhas e trajetos predefinidos, acabaram por competir com o sistema regular de transporte coletivo, não tendo tal modalidade se mostrado eficaz à otimização dos serviços de taxi nem tampouco ao aprimoramento das condições de mobilidade urbana.

A questão foi solucionada mediante a realização, em 2003, das licitações do sistema de transporte coletivo, quando, então, a maioria dos operadores das "vans de lotação" se associaram em cooperativas e passaram a operar no chamado Subsistema Local, conforme contratos de permissão de acordo com a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Com efeito, a fixação de linhas, rotas e paradas durante o trajeto, como previsto no alvitado Sistema de Táxi Compartilhado, desvirtua características essenciais do transporte individual de passageiros, especialmente a flexibilidade de itinerários e a equivalência da tarifa cobrada conforme o valor apontado no taxímetro, aproximando-o, ao revés, das categorias do transporte coletivo, a indicar que a instituição da medida pode representar um retrocesso à competição com os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, atualmente prestado na forma da citada Lei nº 13.241, de 2001.

Outrossim, sob o prisma prático, vislumbra-se que a operacionalização da proposta esbarraria em inúmeros entraves, a exemplo do efetivo interesse dos taxistas em prestar o serviço nessa modalidade, já que o cadastro é voluntário e lhes seria facultado operar concomitantemente no sistema tradicional, bem como na dificuldade de criar itinerários alternativos, com tarifa compatível, de maneira a alcançar o barateamento previsto.

Por conseguinte, demonstrados os óbices que impedem a sanção do texto aprovado, vejo-me na contingência de vetá-lo na íntegra, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei

Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Casa Legislativa.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FERNANDO HADDAD, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO MADORMO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 10/01/2015, p. 10-11

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.

PUBLICADO DOC 07/05/2014, PÁG 102

PROJETO DE LEI 01-00205/2014 do Vereador Jair Tatto (PT)

“Estabelece normas para execução de serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel ,taxi subcategoria denominada: TAXI POPULAR, e terá uma frota de 3000 (três mil) veículos, com cor predominantemente amarela, com apenas duas tarifas: BANDEIRADA E QUILOMETRO RODADO, que deverão ser 25% inferiores à da subcategoria táxi comum, e dá outras providências.”

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1 - O transporte de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetros, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos, pelo Executivo.

I - De quem pode ser autorizado a explorar o serviço, e por quanto tempo

Art. 2 - A exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de TAXI POPULAR, se dará por meio de permissão pública delegada pelo poder Executivo, em caráter personalíssimo, temporário, precário, inalienável, impenhorável, incomunicável e intransferível, pelo prazo de 420 meses, improrrogáveis.

1 - Para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, o motorista profissional autônomo fazendo uso de veículo próprio, deverá portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Transportes na qual conste o vínculo específico entre o referido motorista e um único veículo.

2 - Os motoristas profissionais autônomos enquadrados nas condições do parágrafo 1 deste artigo só poderão obter a licença específica junto à Secretaria Municipal de Transportes, desde que não tenham qualquer vínculo com outro veículo destinado ao serviço de táxi.

3 - Nos termos do parágrafo 1 deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do CRV - Certificado de Registro de Veículos expedido pela repartição competente.

4 - Para a obtenção da licença específica de que trata o parágrafo 1, os motoristas deverão prestar concurso específico para tal e posteriormente inscreverem-se no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

II - Do motorista profissional autônomo

Art. 3 - O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

a) ser proprietário do veículo;

b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

1 - Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

III - Do condutor de táxi popular e da sua inscrição no cadastro

Art. 4 - Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 5 - Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II - Possuir exame de sanidade, em vigor;

III - Apresentar atestado de residência;

IV Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

V - Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

1 - No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

a) por crime doloso;

b) por crime culposos, se reincidente, até 3(três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

2 - A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1 (um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

3 - Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 6 - A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

1 - Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

2 - Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

VI - Do Veículo

Art. 7 Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta Lei deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) ou mais portas, e encontrar-se em bom estado de funcionamento e segurança.

Art. 8 - Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- a) Três taxímetros ou aparelhos registradores, devidamente lacrados pela autoridade competente;
- b) caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- c) dispositivo luminoso que indique o destino final do trajeto;
- d) cartão de identificação do proprietário / condutor;
- e) tabela de tarifas em vigor;

VII - Do Alvará de Estacionamento

Art. 9 - O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 10 - O alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento".

Art. 11 - Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade.

Art. 12 - A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

Parágrafo único - O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos.

Art. 13 - O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará por outro de fabricação mais recente, de 4 (quatro) portas ou mais portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

1 - Excepcionalmente, nos casos de roubo, furto ou perda totais, devidamente comprovados por documentação expedida pelos órgãos públicos competentes, o permissionário poderá pleitear substituição do veículo indicado no Alvará por outro fabricado até 5 (cinco) anos antes da ocorrência do fato.

2 - Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior, e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei.

Art. 14 - Não será expedido Alvará a permissionária em débito com tributos relativos atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

VIII - Dos pontos de estacionamento

Art. 15 - Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que neles poderão estacionar.

Art. 16- Os pontos de estacionamento de taxi popular serão livres e rotativos, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 17 - Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

IX - Do transporte de passageiros por taxi econômico

Art. 18. Os veículos da subcategoria taxi popular, transportarão no máximo 3(três) passageiros, e a Secretaria Municipal de Transportes, designará os pontos iniciais, terminais e itinerário básico. E estabelecerá as marcas e modelos dos veículos, além das demais exigências para a execução do serviço.

Art. 19 - Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

X - Das obrigações dos condutores de táxis

Art. 20 - Os condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 21 - Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- a) manter o veículo em boas condições de tráfego;
- b) fornecer Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender as obrigações fiscais e previdenciárias.

Parágrafo único - Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 22 - obrigação de todo o condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- a) tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- b) trajar-se adequadamente;
- c) não recusar passageiros salvo nos casos expressamente previstos em lei;
- d) não violar nenhum taxímetro;
- e) não cobrar acima da tabela;
- f) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) não permitir excesso de lotação;
- h) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- i) trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor.

XI - Das Taxas

Art. 23 - Os permissionários ficam sujeitos s seguintes taxas:

I - De Licença para Estacionamento de Veículos, anual.

II - De Expediente, referente à:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores;
- b) registro para condutor de taxi popular;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação;
- d) substituição do veículo.

XII - Das Penalidades

Art. 24. A inobservância das obrigações estatuídas nesta Lei, bem como nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator as seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I - multa;

II - advertência;

III - suspensão ou cassação do Registro de Condutor;

IV - suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

V - suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;

VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão;

VII - remoção do veículo;

VIII - retenção do veículo;

IX - apreensão do veículo.

Parágrafo único. As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.

Art. 25. Aos permissionários e aos condutores de táxis serão aplicadas penalidades classificadas em Grupos "A", "B", "C" e "D", nos seguintes casos de infração:

- Penalidades do Grupo "A":

I - não trajar-se adequadamente;

II - não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;

III - não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo;

IV - não portar no veículo guia atualizado das ruas de São Paulo;

V - transitar com veículo em más condições de higiene;

VI - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a identificação do permissionário I condutor;

VII - não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

VIII - deixar de comunicar Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou fornecê-lo erroneamente.

- Penalidades do Grupo "B":

IX - transitar com veículo em más condições de funcionamento e conservação;

X - utilizar veículo no serviço de táxi com equipamentos que não sejam originais de fábrica ou aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes;

XI - desrespeitar a capacidade legal de lotação do veículo;

XII - desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;

XIII - angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100m (cem metros) do ponto de estacionamento oficialmente implantado;

XIV - conduzir veículo com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi ou Alvará de Estacionamentos vencidos;

XV - Não apresentar no veículo, afixado em local determina pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente.

XVI - retardar propositadamente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes;

XVIII - utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados;

XIX - recusar exhibir fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordado pela mesma;

XX - transitar sem portar o comprovante de Registro de Condutor ou Carteira de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XXI - transitar com intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes, com prazo vencido;

XXII - transitar sem portar Alvará de Estacionamento;

XXIII - não utilizar caixa luminosa com a palavra "Táxi" de acordo com as normas estabelecidas.

- Penalidades do Grupo "C":

XXIV - permitir que condutor não registrado dirija o veículo;

XXV - angariar passageiro com taxímetro previamente ligado;

XXVI - utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido;

- XXVII - usar indevidamente os taxímetros ou camuflá-los impedindo a visualização;
- XXVIII - abandonar o veículo na via pública, para impossibilitar a ação da fiscalização, em especial próximo a pontos de estacionamento de táxi;
- XXIX - transitar com veículo em más condições de segurança;
- XXX - transitar com placa sem o devido lacre em perfeita condição;
- XXXI - danificar propositadamente veículos de terceiros;
- XXXII - recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;
- XXXIII - ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pela Prefeitura;
- XXXIV - alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;
- XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;
- XXXVI - obrigar os passageiros a descenderem antes do local de destino;
- XXXVII - utilizar-se de meios enganosos para se apropriar de importâncias indevidas do passageiro;
- XXXVIII - dar fuga pessoa, perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime;
- XXXIX - arregimentar ou aceitar passageiros angariados próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado;
- XL - efetuar corrida em desacordo com a regulamentação da forma de cobrança de tarifa.

- Penalidades do Grupo "D":

- XLI - conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;
- XLII - violar algum dos taxímetros ou aparelhos registradores;
- XLIII - utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida;
- XLIV - utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas;
- XLV - cobrar acima da tabela de tarifas ou similar;
- XLVI - adulterar as placas de identificação do veículo;
- XLVII - utilizar placas não pertencentes ao veículo;
- XLVIII - utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica;
- XLIX - efetuar transporte remunerado sem que o veículo esteja devidamente autorizado para esse fim;
- L - dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza;
- LI - angariar passageiro no Município de São Paulo, sob qualquer forma, para transporte em veículo de aluguel (táxi) de outro município.

Art. 43. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 41 são aplicáveis aos permissionários do serviço definido nesta Lei, bem como aos proprietários de veículos que estejam operando o serviço sem a devida autorização da Prefeitura.

Art. 44. A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou da inscrição no cadastro Municipal de Condutores de Táxis, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição dos taxímetros, durante o prazo de duração da pena.

Art. 45. Além das penalidades previstas nesta Lei e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita as que forem consignadas no Termo de Permissão.

Art. 46. A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo ao seu titular, ou comissão especialmente designada para esse fim, decidir em grau de recurso.

1 Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no "Diário Oficial" do Município.

2 A Secretaria Municipal de Transportes poderá criar mais de uma comissão, para decidir em grau de recurso, composta, cada uma, por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

- a) 1 (um) Presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- b) 1 (um) representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- c) 1 (um) representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

3 Para interpor recurso relativo aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

XIII - Das Disposições Gerais

Art. 26 - A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder às vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público.

Art. 27 - O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere a presente lei; conhecimentos básicos sobre mecânica e elétrica de automóveis, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico, direção defensiva, noções básicas em inglês e espanhol.

Art. 28 - A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiro de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 29 - O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contado da data da publicação do despacho de deferimento.

Parágrafo único - Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 30 - Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 31 - Os permissionários de táxi popular ficam obrigados a substituir o seu veículo após 10 (dez) anos de fabricação.

Parágrafo único - Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Art. 32 - O motorista profissional, autônomo / condutor que tiver cassado o Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderá pleitear outro alvará depois de decorridos no mínimo 3 (três) anos.

Parágrafo único - As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

XV - Das Disposições Gerais

Art. 33 - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 34 - Esta lei entrará em vigor 90 (trinta) dias após sua publicação, revogadas as demais disposições em contrário.

Sala das Sessões, 23 de abril de 2014. Às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00349/2014 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"DISPOE NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO SOBRE A PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Artigo 2º - Para efeitos dessa 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 as exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na cidade de São Paulo.

Artigo 3º - Na hipótese de desrespeito a essa lei fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos às sanções previstas na Lei 15.676/2012, que em seu artigo prevê a imposição de multa no valor de R\$ R\$1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Artigo 4º - Demais regulamentações complementares, para o fiel cumprimento desta lei, serão editadas por Decreto do Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Artigo 5º - As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 23 de Julho de 2014. Às Comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/08/2014, p. 109

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00521/2014 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre "Institui data base para atualização de tarifas dos serviços de Táxis no Município de São Paulo e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica instituído no Município de São Paulo, como data base para a atualização anual das tarifas dos serviços de táxis, o dia 01 de maio de cada ano.

Parágrafo único - Em havendo fatos supervenientes e relevantes justificadores, a atualização das tarifas dos serviços de táxis poderá ser feita em períodos inferiores à anualidade estabelecida no caput deste artigo.

Art. 2º Fica autorizada a cobrança da tarifa referente à bandeira 02 (dois) em todas as corridas realizadas no mês de dezembro de cada ano, independente do horário da realização da corrida.

Art. 3º O Poder Executivo atualizará as tarifas dos serviços de táxis através de Decreto.

Art. 4º As despesas dotações orçamentárias decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 04/12/2014, p. 86

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 7/115. 140
Proc. Nº. 421 / 15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00056/2015 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros - táxi".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A utilização de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado, baseado em qualquer dispositivo ou plataforma, com a finalidade do transporte individual e remunerado de passageiros ser anunciado, disponibilizado, requisitado e executado nos limites do Município de São Paulo. reger-se-á de acordo com o estabelecido nesta Lei.

§ 1º Em nenhuma hipótese será autorizado o uso de aplicativos que permitam ao motorista editar a localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas.

§ 2º Dentro dos limites do Município, a utilização de aplicativos ficará restrita aos veículos com cadastros e autorização vigentes junto à Prefeitura de São Paulo, não sendo permitido a tais programas a veiculação e disponibilização de veículos e profissionais não autorizados na forma da lei municipal.

§ 3º Os taxistas do município deverão utilizar apenas aplicativos credenciados pela Prefeitura de São Paulo, na forma do artigo 3º.

Art. 2º Os aplicativos credenciados deverão ser previamente configurados pela empresa desenvolvedora, com o cadastro de todos os pontos de táxi localizados no município, bem como de todos os veículos e taxistas com autorização vigente.

§ 1º Os pontos referidos no "caput" abrangem tanto os pontos exclusivos quanto eventuais pontos livres, pontos provisórios ou ponto de apoio operacional. utilizados por centrais de rádio táxi, desde que expressamente autorizados pela Prefeitura de São Paulo.

§ 2º Os aplicativos deverão ser previamente configurados com cerca eletrônica de raio de 50 (cinquenta) metros em relação a qualquer táxi que esteja devidamente estacionado em seu ponto cadastrado, no intuito de inibir a disponibilização de outros táxis que estejam nas proximidades e que não sejam cadastrados no referido ponto, sendo vedado a tais taxistas, inclusive os do Município de São Paulo, efetuarem o embarque de passageiros dentro da área abrangida pelo raio estabelecido, com ou sem o uso de aplicativo, salvo motivo de extrema urgência ou emergência, devidamente constatada pela autoridade competente.

Art. 3º Para a devida utilização nos limites do Município de São Paulo, os aplicativos e sistemas referidos no artigo primeiro deverão ser previamente credenciados pela Prefeitura de São Paulo, por meio de Portaria publicada no Diário Oficial do Município, após análise e deferimento de requerimento protocolado pela pessoa jurídica proprietária, estabelecida em território nacional e detentora de marca registrada dos referidos produtos, o qual deverá estar acompanhado dos seguintes documentos, sem prejuízo de outros que vierem a ser definidos por regulamento do Poder Executivo Municipal:

I- Cópia e original ou cópia autenticada da documentação de constituição da pessoa jurídica proprietária, acompanhada de eventuais alterações, devidamente registrada nos órgãos competentes:

II- Prova de inscrição da empresa no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas;

folha 713, 142
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RPM 1274

III- Cópia e original ou cópia autenticada de comprovante de endereço em nome da pessoa jurídica proprietária, podendo ser: contas de água, luz, telefonia fixa ou gás, ou ainda contrato de aluguel de imóvel, com firmas reconhecidas em cartório;

IV- Cópia e original ou cópia autenticada do Certificado de Registro de Marca, em validade, relativo ao software a ser autorizado, emitido pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial - INPI em nome da pessoa jurídica proprietária;

V- Laudo técnico emitido por laboratório de engenharia de software vinculado a qualquer instituição de ensino superior, com atuação autorizada pelo Ministério da Educação, atestando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas;

VI- Termo de declaração da pessoa jurídica proprietária, com o timbre respectivo e firmas reconhecidas em cartório, informando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas, sob pena de responsabilização da pessoa jurídica proprietária nos termos da legislação aplicável.

VII- Prova de quitação de taxa de credenciamento da pessoa jurídica proprietária, no valor de 5.000 UFESP (cinco mil Unidades Fiscais de São Paulo).

§ 1º Após a publicação do credenciamento, a pessoa jurídica proprietária deverá requerer à Prefeitura de São Paulo a relação de todos os taxistas municipais, titulares e respectivos motoristas auxiliares, bem como de todos os veículos e pontos cadastrados, a fim de configurar o aplicativo credenciado, de acordo com as exigências desta Lei e regulamento do Poder Executivo Municipal.

§ 2º Após a expedição da primeira relação, a Prefeitura de São Paulo emitirá semanalmente a atualização da mesma.

§ 3º De posse das informações previstas nos parágrafos anteriores, a pessoa jurídica proprietária deverá iniciar a disponibilização de seu aplicativo aos taxistas e ao público no prazo de até 60 (sessenta) dias, sob pena de revogação do credenciamento, ficando sua retomada condicionada à reapresentação de toda a documentação estabelecida no artigo 3º, inclusive com nova quitação da taxa de serviço prevista no inciso VII.

Art. 4º A Prefeitura Municipal de São Paulo poderá autorizar a pessoa jurídica credenciada, mediante requerimento, a estabelecer conexão direta com a base de dados oficial, respeitando o direito de propriedade e atendidos os devidos protocolos de segurança e integridade, a fim de ser realizada consulta em tempo real dos dados armazenados, relativos aos cadastros de pontos, taxistas e veículos com autorização vigente, desde que recolhida aos cofres públicos, nesse caso, taxa mensal de serviço de 2.000 UFESP (dois mil Unidades Fiscais de São Paulo).

Art. 5º O credenciamento regido por esta Lei terá validade de 01 (um) ano contado da data de publicação da respectiva Portaria, devendo ser renovado durante os 30 (trinta) dias anteriores ao seu vencimento.

§ 1º Para a renovação do credenciamento, a pessoa jurídica proprietária deverá atender a todos os requisitos desta Lei, em especial o constante no artigo 3º.

§ 2º A não renovação do credenciamento no prazo acarretará na suspensão do mesmo até a regularização.

§ 3º Se até 30 (trinta) dias da data de vencimento a pessoa jurídica proprietária não proceder à sua renovação, o mesmo será cancelado, ficando seu credenciamento condicionado à reapresentação de toda a documentação estabelecida no artigo 3º.

Art. 6º A realização do transporte de passageiros, pelos taxistas municipais, com a utilização de aplicativos não credenciados pela Prefeitura de São Paulo, em desconformidade com o previsto nesta Lei ou cujo credenciamento esteja vencido, implicará ao taxista titular a imposição de multa de 600 UFESP (seiscentas Unidades Fiscais de São Paulo), além do recolhimento do alvará de autorização e suspensão da operação do titular, veículo e eventual motorista auxiliar, até o devido recolhimento da multa.

Parágrafo único. Aplicam-se as sanções previstas no "caput" aos taxistas municipais que não observarem no artigo 2º, §2º, com ou sem o uso de aplicativos.

Art. 7º A realização do transporte individual e remunerado de passageiros por veículo não autorizados para o serviço de táxi no Município de São Paulo, com a utilização de quaisquer aplicativos, caracterizará o exercício de serviços de transporte clandestino, ficando o infrator sujeito à multa e demais medidas administrativas.

Art. 8º Em caso de reincidência, as multas previstas nos artigos 6º e 7º serão aplicadas em dobro.

Parágrafo único. Considerar-se-á reincidência a ocorrência da mesma infração no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados do cometimento da infração original, reiniciando-se a contagem desse prazo após o cometimento da primeira infração constatada após a expiração do período anterior.

Art. 9º As receitas decorrentes do recolhimento das taxas previstas no artigo 3º, inciso VII e artigo 4º, bem como aquela referente às multas previstas nos artigos 6º e 7º comporão as receitas do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito e deverão ser exclusivamente destinadas às gestão, aquisição, manutenção, aprimoramento e melhoria e equipamentos, instalação, materiais, sistemas e pessoal pertinentes ao setor da Prefeitura de São Paulo com atribuições de expedição de autorizações, controle cadastral, inspeção veicular e atendimento ao público envolvido na gestão do serviço de táxi.

Art. 10 O Poder Público regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa dias), contados da data de sua publicação.

Art. 11 As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias. Suplementadas, se necessário.

Art. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/02/2015, p. 76

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00079/2015 do Vereador Abou Anni (PV)

"Altera e acresce dispositivos na Lei nº. 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. O § 2º do artigo 10 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10.

"§ 2º. Para a renovação ou revalidação, serão exigidos os requisitos previstos no artigo 9º desta lei, devendo o interessado comprovar a conclusão de curso de atualização ministrado ou reconhecido pela Prefeitura do Município de São Paulo. (NR)"

Art. 2º. Os artigos 37 e 38 da Lei nº 7.329, de 1969, passam a vigorar acrescidos, respectivamente das alíneas "l" e "d", com a seguinte redação:

"Art. 37.

"l) submeter periodicamente os condutores a curso de atualização, a ser realizado no prazo da renovação do Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)."

"Art. 38

"d) submeter-se, periodicamente, a curso de atualização, a ser realizado no prazo da renovação do Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)"

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º. As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/03/2015, p. 85

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00102/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro, (taxista) no município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizado no município de São Paulo o reconhecimento e a legalização da profissão do Trabalhador em Transporte Público Individual Remunerado de Passageiros, por meio de taxímetro (taxista), regulamentado pela Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 2º - Os veículos destinados para esta atividade, previsto na lei federal 12.468, deve ter capacidade máxima de até 7 (sete) lugares para passageiros, conforme CRVL (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo), estar equipado de taxímetro devidamente legalizado na categoria aluguel, por meio de portarias da Secretária Municipal de Transportes, ou Departamento de Transportes Público DTP, ou outros que venham a ser criados.

§1º- A homologação dos veículos, para o serviço do Transporte Individual de Passageiro "taxi" com a capacidade de lugares assegurada pela lei federal e outros, deverá ser feita através da portaria do Departamento de Transportes Públicos (DTP) ou Secretaria Municipal dos Transportes.

§2º- Ficam autorizados para o serviço de táxi, o modelo "teto solar", desde que venha de fábrica.

§3º- Os veículos homologados devem ser destinados às categorias: Comum, Comum Rádio, Especial e Categoria Luxo, conforme critério do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 3º- Os veículos, com a capacidade de transportar até sete passageiros, taxímetro, deve ser dotado de bandeira 2 e 3 (dois e três).

Art. 4º- Fica autorizado o uso da bandeira 3 em qualquer horário, nos veículos com capacidade de atendimento até 7 (sete) passageiros, quando transportado, (4) quatro passageiros ou mais.

§1º- No período noturno após 20 horas, até as seis da manhã com a mesma capacidade de passageiros, previsto no caput 4º deste artigo, fica autorizado o uso de bandeira 2 e 3.

Art. 5º - Os veículos com capacidade de até cinco passageiros, quando transportar acima de (3) (três), fica autorizado o uso da bandeira 2 (dois), em qualquer horário. Com aviso no veículo ao passageiro.

Art. 6º - Fica autorizado, o uso de bandeira 2 (dois) nos finais de ano, do 1ª dia do mês de dezembro de cada ano até o último dia do mês, em qualquer horário, como compensação de décimo terceiro da categoria.

Art. 7º - O reajuste de tarifa será uma vez por ano, tendo como data base o mês de janeiro, com índices acima da inflação, levando em conta os preços dos combustíveis, gastos operacional do veículo, despesas familiar do taxista, manutenção do veículo e outros encargos.

Art. 8º - Fica autorizado nas dependências do departamento de Transportes público, DTP, um posto fixo, do Instituto de Pesos e Medidas IPEM, para aferição de taxímetro em trocas de veículos e mudanças de tarifas.

Art. 9º - Os custos com equipamentos serão por conta do IPEM, iniciativa privada, ou adoção.

§1º - Nas trocas de veículos, ao ser aferido o taxímetro, deve ser encaminhado a vistoria do DTP, para a finalização dos documentos.

Art.10- Quando autorizado o reajuste de tarifa, as tabelas podem ser confeccionadas pela prefeitura, sindicato, empresas frotas de táxi, associações e cooperativas em atendimento a seus associados. Seguindo os padrões da prefeitura.

§1º As tabelas quando confeccionada pela prefeitura será distribuída gratuita para todas as categorias, comum "comum -radio-táxi", especial e categoria luxo.

Art. 11- Confeccionada pelo sindicato, associações, cooperativas empresas frotas de táxis. O custo do par de tabela ao taxista, não ligado ao quadro associativo da entidade, será de duas bandeiradas.

§1º - Aos infratores que desrespeitar a lei, a prefeitura, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, aplica multa na pessoa jurídica ao valor equivalente a 300 bandeiradas vigente.

Art. 12- As viagens para outros municípios, a uma distância de até 50 quilômetros, quando não houver retorno do mesmo passageiro, fica autorizado cobrar 50% a mais do valor da corrida, marcado no taxímetro, ou sobre tabela autorizada pelo prefeito.

§1º- Acima desta quilometragem, fica livre a negociação entre taxista e usuário.

§2º- Pagamento de pedágio, nas rodovias, será por conta do passageiro.

Art. 13- A Secretária Municipal de Transportes por meio do Departamento de Transportes Público (DTP) deve baixar portaria, autorizando selo adesivo, para orientação ao passageiro, a ser fixado no vidro traseiro do lado esquerdo, orientando, sobre o acréscimo adicional, para fora do município previsto no caput do artigo 12º.

Art. 14º- Os adesivos podem ser confeccionados pela prefeitura, entidade de classe, Associações, Cooperativas, Empresas e Sindicato, com distribuição gratuita a todos os taxistas: Táxi Comum, Comum Rádio-Táxi, Rádio-Táxi Especial e Luxo.

§1ª-. No selo deve constar o número do Decreto Municipal que autorizou a tarifa e o Brasão da Prefeitura.

Art. 15- Fica proibido táxi de outro município prestar serviço no município de São Paulo, por meio de central de rádio-táxi, ou aplicativos.

§ 1º- É expressamente proibido a Central de Rádio-Táxi do município de São Paulo cadastrar carro de outro município.

Art. 16- Aos infratores, cooperativa, associações, empresa frota de táxis e empresas que preste serviço por meio de aplicativos aplicam-se multa de R\$ 50.000,00, no CNPJ por cada infração comprovada e bloqueio do CCM (Cadastro do Contribuinte Municipal) do infrator. Além de multa de R\$ 5.000,00 por veículo e apreensão.

§ 1º- Aos condutores infratores, pessoa física aplicam-se as penalidades, prevista na lei 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação de alteração, da lei 10.308, de 22 de abril de 1987.

§2º - Aos infratores reincidentes, aplicam-se multa em dobro na pessoa jurídica e pessoa física.

§3º- Os recursos previstos desta lei serão destinados à melhoria do atendimento, no setor de Transportes Individual de Passageiros, tecnologia ao fornecimento de documentos, e outros, que façam parte. Uma comissão de vereadores com o número mínimo de 3 (três) e, no máximo quatro (4), acompanhará arrecadação e destino dos recursos.

Art.17 - Nenhuma empresa de aplicativo de procedência nacional ou estrangeira pode prestar serviço remunerado no município de São Paulo, fazendo uso de carro particular, por menor que seja a cobrança, entre os passageiros, ou a prática de carona com divisão de valores.

§ 1º- Aos infratores, pessoa jurídica ou física aplicam-se as penalidades previstas no caput do artigo 16.

§2º-A correção dos valores estabelecida nesta lei será com base nos índices de inflação.

Art. 18- Fica autorizado o atendimento ao passageiro, quando o veículo "táxi" se deslocar de seu município de origem, comprovado, através de voucher, declaração da empresa e outros meios que comprovem que o passageiro seja residente no município de origem, de onde se deslocou o veículo.

Art. 19- Para o cumprimento desta lei, a fiscalização ficará a cargo da Secretaria Municipal dos Transportes, Departamento de Transportes Público (DTP), em parceria com a Guarda Civil Metropolitana e Polícia Militar.

Art. 20 - Fica assegurado ao taxista do município, de São Paulo, o atendimento ao passageiro, por meio de central de rádio, associações, cooperativa, empresa frotas de táxis, por sistema de internet, GPRS, acoplado ao taxímetro e aplicativo ou PDA, desde que sua base seja no município de São Paulo e suas atividades, dirigida e comprovado ao Transporte Público Individual de Passageiros.

§1º- O taxímetro, acoplado em GPRS deverá ter aprovação do INMETRO e ser aferido anualmente pelo IPEM (Instituto de Pesos e Medidas de São Paulo).

Art. 21 - A atividade de "taxista" só será exercida por profissionais habilitados, com Condutox, CNH, Carteira Nacional de Habilitação, nas categorias B,C, D ou E, com exercício de atividade remunerada.

Art. 22 - Fica autorizado ao condutor titular do alvará de estacionamento, colocar um segundo condutor, quando tiver cumprindo penalidade, sobre pontuação em sua CNH que impeça a renovação, problema de saúde, ou visão que impeça ao trabalho, ou cumprindo penalidade criminal, sem o direito a liberdade.

Art. 23- Fica autorizada a renovação do alvará com o CONDUTAX, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, que esteja cumprindo penalidade, desde que seu CONDUTAX esteja em validade ou até quando pendurar a penalidade do titular, ou vice-versa, cabendo a ele toda a responsabilidade, sobre multas e outras penalidades, previstas no Código Nacional de Trânsito Brasileiro CTB e fiscalização do Departamento de Transportes Público.

Parágrafo Único: No caso de impedimento, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, a família do titular de autorização pode indicar outro.

Art. 24 - Fica assegurado, ao poder público, na renovação do alvará, expedido pelo órgão autorizatório, exigir a Certidão de Regularidade do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), comprovado através da última guia de recolhimento.

Parágrafo Único Os aposentados que continuarem na atividade, ficam isentos da exigência.

Art. 25 - Só será reconhecido pelo município, condutor autônomo, taxista auxiliar, taxista locatário, de pessoa física ou jurídica.

Art. 26 - Fica assegurado ao Departamento de Transportes Público (DTP), ou outro, que venha a ser criado, o reconhecimento de contrato entre as partes, de taxista titular de autorização, autônomo, auxiliar, ou locatário, que assegure seus direitos e responsabilidade por meios de contrato.

Art. 27- O condutor, deve atender o cliente com polidez e presteza, trajar-se adequadamente, manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene e manter em dia a documentação pessoal e do veículo, sendo proibido o taxista estar usando bermuda, camisa regata, boné, chinelo.

§1º- Aos infratores que desobedecerem o regulamento , aplicar-se-ão as penalidades previstas na Lei 7.329, com as alterações e introduções da Lei 10.308.

§2º- Os casos omissos, não previstos nesta lei, serão resolvidos, por decisão do Secretário Municipal de Transportes (SMT) ou diretor do Departamento de Transportes Público (DTP), ou pessoa por eles indicada.

Art. 28 - A autorização (alvará), por ser documento público, não poderá ser objeto de penhora ou leilão, mesmo que seja assegurado em contrato entre as partes como garantia de pagamento, do bem automóvel ou outros. Não deverá ser aceite pelo poder público, bloqueio mesmo que seja por decisão da justiça.

Art. 29 - Não é competência do poder Público Municipal, opinar, decidir, punir, julgar ou obrigar indenização, que reze em contrato ou qualquer divergência entre as partes.

Art. 30º - Fica suspensa a renovação da autorização, até que sejam cumpridos os pagamentos das taxas públicas, com cobrança de multas por atraso, conforme exigências, na Lei 7.329, até o prazo de caducidade da autorização.

Art. 31 - As Associações de rádio-táxi, Empresas, Sindicato, Cooperativas prestadoras de serviços com vínculo de representação na categoria, ficam asseguradas contratar professores de línguas estrangeiras, "inglês" e "Espanhol", ou firmarem convênios com escolas, para ministrar curso a seus associados, empregados, contratados ou parte interessada em suas dependências.

Parágrafo único - É dever do poder público, zelar e exigir o bom atendimento pelo taxista, ao usuário deste meio de transporte. Aplicam-se as penalidades, previstas em lei no que couber, aos infratores.

Art. 32 - Fica assegurado às JARIS (Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito), da Prefeitura do município de São Paulo, setor de Departamento de Transportes Público, ter no mínimo um ou mais representante de cada entidade, Associação, Cooperativa, Empresa e Sindicato, fazendo parte de cada JARI, para análise dos recursos de infração de trânsito, apresentados por entidades, individual, ou por terceiros.

§1º- As partes interessadas devem acompanhar o edital, da CET Companhia de Engenharia de Trânsito e solicitar o credenciamento de seus representantes.

§2º- Punição de qualquer natureza, deve contar com um ou mais representantes de Associações, Cooperativas, Empresas ou sindicato em defesa de seus associados ou não.

§3º- A defesa em reunião será assegurada, também, àqueles que não façam parte de quadro social de nenhuma associação, cooperativas empresas frotas de táxis.

Art. 33 - O representante de entidade, indicado pelo presidente deve ter no mínimo dois anos ativos na praça, sujeito aos testes de conhecimento, conforme exigência do edital da prefeitura ou da CET ou outro nome que venha a ser criado.

Parágrafo Único - A renovação dos participantes fica a cargo da diretoria de cada entidade, por meio de ofício dirigido ao setor, em conjunto com administração pública.

Art. 34. Ao taxista de qualquer categoria que fale Espanhol, Inglês ou outras línguas, fica assegurado que coloque em seu táxi, um selo adesivo com as bandeiras do Brasil e dos países das línguas faladas pelo taxista, em local de fácil visualização do passageiro.

Parágrafo Único - Os selos serão confeccionados pelos próprios taxistas ou entidades de classe, tendo sempre o Brasão da prefeitura da cidade de São Paulo.

Art. 35- A Categoria "Táxi Luxo" deve atender os hóspedes dos hotéis e flats cinco estrelas, com tarifa diferenciada, da categoria comum, conforme determinação do prefeito.

Art. 36- Do total geral da frota de táxi em circulação no município, 6% será destinada à categoria luxo. Ocorrendo demanda de usuário, fica a cargo do executivo municipal autorizar o aumento da quantidade.

Art. 37- Os veículos para a categoria disposta no art. 35 devem ser de luxo, podendo ser nas cores preta, ou azul ou prata, e devem estar equipados com máquinas de cartão de crédito e taxímetro. Os vidros laterais com películas escurecidas em até 100%, dianteiro 25%, e traseiro 28% de escurecimento.

Art. 38 - A categoria "Luxo" pode se organizar em cooperativa e associação para representar seus associados, junto às empresas, hotéis, flats, poder público e judiciário. Com ponto de apoio categoria luxo, criado pelo Departamento de Transportes Público, autorizando a qualquer carro desta categoria a parar.

Parágrafo Único - Todos os condutores desta categoria são obrigados a falarem as línguas Espanhol e Inglês, ter em, seus carros orientação ao usuário por vídeo GPS, sobre os pontos turísticos e eventos realizados na cidade.

Art. 39- As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementadas se necessárias.

Art. 40 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 41 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 17 de março de 2015. As Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/03/2015, p. 106

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

folha 80 fls. 158
Proc. Nº. 421 / 15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00105/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe Introdução Municipal da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei Federal 9.503 do Código de Trânsito Brasileiro artigo 135º e 262º. Sobre proibição de quaisquer meios de Transporte remunerado, sem autorização do Executivo no Município de São Paulo na categoria aluguel, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º- Dispõe Introdução Municipal da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei Federal 9.503 do Código de Trânsito Brasileiro CTB artigo 135º e 262º.

Parágrafo único- Fica Proibido no município de São Paulo, qualquer meio de transporte remunerado, em veículos automotores, sem ser autorizado pelo Executivo municipal na categoria aluguel.

Art. 2º - Os estabelecimentos comerciais, hotéis flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shoppings centers, centro comercial de material de construção, Aeroportos, Restaurantes, Churrascarias, Hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza com atividade comercial etc.

Art. 3º Que fizerem uso de Transporte Remunerado, "fretamento", "locação de bens durável de transporte", contratação de empresa direta ou indireta, atendimento por aplicativo de celular, utilitário vans, serviço de carreto, Transporte Individual de Passageiro irregular, lotação, atendimento de carona com divisão entre passageiro. Fazendo uso de carro particular será aplicada multa em seu CNPJ e apreensão do veículo.

Art. 4º - O Código de Trânsito Brasileiro caput 135º da Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1997, prevê que: "Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente"

Art. 5º O CTB caput 262º, assegura que: "O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, para ser retirado".

§ 1º No caso de infração, em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art.6º- Aos infratores, previsto no artigo 3º aplicam-se multas de R\$ 62.400,00 por CNPJ da empresa tomadora do serviço, por cada atendimento. Aplica-se o bloqueio do CCM

(Cadastro do Contribuinte no Município), assim como a apreensão do veículo e multa em multa de 6.304,00, com bloqueio no licenciamento, junto ao DETRAN, até a quitação das multas, serviço de guincho e estadia do veículo.

§ 1º - Os casos de reincidência aplicam-se multa em dobro, no CNPJ e no veículo.

§ 2º A contratação de uma empresa para outra, sem que seja legalizada para tais atividades na categoria aluguel, aplicam-se multas em cada CNPJ, mais apreensão do veículo e multa, previsto no caput 6º, desta lei.

Art. 7º - Aplicam-se as penalidades previstas nesta lei em empresas e proprietário de veículo de outros município que seja agregado para atendimento, no município de São Paulo.

Art. 8º - As empresas multadas terão 30 dias para efetuar o pagamento, por guia GRM, Guia de Recolhimento do município, (Dams), emitida pelo setor de Transportes da Prefeitura.

§ 1º Em caso de atraso no pagamento, cobrar juros de 1% ao mês, multa de 2% e outros encargos jurídicos, se necessário. Fazendo constar no CNPJ do devedor a pendência com o município.

§ 2º Se persistir a irregularidade, aplicam-se as penalidades prevista no caput 6º,

Art. 9º - Será dispensada a penalidade, remunerado por meio de ambulância hospitalar, desde que o veículo esteja legalizado para tais atividades, remoção de paciente.

Art. 10º - As ambulâncias devem obedecer todas as normas de segurança e estar equipada com aparelhos de primeiro socorro, "maca", enfermeira e possuir laudo aprovado pelo corpo de Bombeiro, INMETRO, ou de empresas credenciadas, para tais atividades do laudo técnico.

Art. 11º - Nos centros comerciais de material de construção, hotéis flats, empresas e outras, prevista no caput 3º. A prefeitura deve criar pontos de atendimento, na categoria aluguel, e para veículos modelos Kombi, pequenos caminhões, abaixo de três toneladas, para o serviço de carro, ponto de (Táxi), para o atendimento aos munícipes, visitantes e moradores da região.

Art. 12º - Os veículos apreendidos serão cobrados multa, estadia de R\$ 45,00 ao dia, e R\$ 350,00 de serviço de guincho, quando utilizado.

Art. 13º - Os veículos que não forem retirados no prazo de 180 dias serão leiloados para pagamento das despesas, ocasionada ao município e multas. Sem direito a restituição ao proprietário infrator.

Parágrafo único- Veículo financiado comunicar a financeira, para providenciar a retirada mediante os pagamentos de multa, estadia e outras pendências com o município.

Art. 14º - Todos os estabelecimentos comerciais, previsto no Art. 3º, mesmo em área privada, com atendimento ao público, deverão manter três vagas, ou mais em suas dependências em local seguro, para o Sistema de Transporte Individual de Passageiros (Táxi), para o atendimento de seus clientes, sem ônus, aos taxistas e a prefeitura.

Art. 15º - As vagas, destinadas em suas dependências, ou fora, serão de acordo com a capacidade de rotatividade de seus clientes. Podendo ser usado pelos taxistas sistema de chamado, por meios de rádio, com veículos disponíveis nas mediações, sobre regulamentação da prefeitura.

§ 1º - Os descumprimentos, desta lei, aplicam-se as penalidades previstas no caput 6º, a empresa infratora, e veículo.

§ 2º - Os ônus, com compra de equipamento rádio de comunicação, para chamadas e organização, sinalização de solo, serão custeados pelos permissionários, (taxistas), seguindo os padrões e autorização da prefeitura.

Art. 16º - O ponto de (táxi) em área privada deve eleger dois ou mais permissionários coordenadores, junto aos participantes, com duração de dois anos para organizar o serviço, zelar pelo bom atendimento ao usuário, representar no setor administrativo da empresa, público e jurídico quando necessário.

§ 1º - No impedimento do primeiro permissionário, os deveres serão atribuídos ao segundo ou outro, desde que haja entendimento entre as partes.

§ 2º - Aos condutores autônomos infratores, aplicam-se as penalidades previstas na Lei 7.329 de 11 de julho de 1969, com alteração da Lei 10.308, até a perda do direito a vaga, por decisão de sua maioria.

Art. 17º - Tendo demanda de usuário nos estabelecimentos previsto no Art. 3º, a prefeitura poderá expedir novas autorizações alvarás (Táxi), na categoria comum, Comum Rádio, Especial, "taxi categoria Luxo", e vans. Sempre ouvindo os representantes de associações cooperativas, inclusive as empresas frotas de "táxis".

§ 1º - Os sorteios de novos alvarás serão divididos em proporções, entre autônomos e empresas frotas de táxis, sendo que 30% do total liberado serão destinadas, as frotas de táxi, que esteja com seu registro em ordem na prefeitura.

§ 2º - Caso haja demanda, fica a cargo do prefeito o aumento da frota, sobre levantamento do Departamento de Transportes Público (DTP).

Art. 18º - As Cooperativas de rádio-Táxi, Associações, Empresas (frotas) de táxi, na expedição de novas autorizações alvarás, podem ter em sua frota 3% do total de veículos Vans, na categoria aluguel para atendimento aos eventos, quando solicitado por empresas, agências de turismo etc.

Art. 19º - Os veículos podem ser de propriedade do taxista autônomo, empresa frota de táxi, ou em nome da cooperativa ou associações.

Art. 20º - Os veículos Vans devem ter tarifa por passageiro, a ser estabelecida por Decreto Municipal, por meios de reunião com os representantes de Empresas, Associações e Cooperativas, que tenham este tipo de veículo agregado em suas centrais de atendimento.

Art. 21º - Os veículos não podem ser utilizados para o serviço de lotação no perímetro urbano. Só, quando contratado por hotéis, flats, centros comerciais, jogos, agências de turismo, agendado diretamente com as empresas organizadoras de eventos.

Art. 22º - "As centrais de rádio táxi", podem fazer convênio, com empresas locadoras "frota de táxi" que disponibilizem "van utilitário" na categoria aluguel, e aprovado por portaria e vistoria do Departamento de Transportes Público (DTP), com capacidade máxima de até 15 passageiros.

§ 1º - Aos infratores, aplicam-se multas no CNPJ da pessoa jurídica mais apreensão do veículo e multa, conforme previsto no caput 6º, desta lei.

§ 2º - O valor cobrado por passageiro será obrigatório estar em local visível, em moeda corrente nacional R\$ e US\$.

Art. 23º - Os veículos com tarifa diferenciada, prefixada, deverão estar equipados com máquina de cartão de crédito, que possa atender o usuário com maioria dos cartões. Com acerto com direto ao motorista ou com as centrais de atendimento (táxi).

Art. 24º - A lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo 22 parágrafo VII, assegura a competência do poder público municipal o combate ao transporte irregular de passageiros.

Art. 25º - No caput do art. 3º da lei 12.587, parágrafo VIII, assegura o atendimento ao usuário do Transporte Individual de Passageiros nos pontos de ônibus e táxis estabelecidos pela prefeitura.

§ 1º - Nas ciclofaixas será respeitado o espaço demarcado no solo aos pontos de táxis e de ônibus.

Art. 26º - Nas vias onde já tenha ocorrido a sinalização da ciclofaixa será realizada a resinalização do espaço demarcado no solo destinando aos pontos de táxi e pontos de ônibus. Sempre de maneira, que garanta a segurança do usuário para embarque e desembarque.

Art. 27º - As novas autorizações de alvarás expedidas pela Prefeitura, serão aos motoristas autônomos, que estejam trabalhando como segundo condutor, preposto, co-

Folha _____ fls. 364
 Proc. Nº. 421 / 15
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

proprietário, em empresas (frotas) de táxi, sempre à preferência àqueles que já estiverem em atividade. Seguindo as exigências previstas na lei 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 28º - Das autorizações expedidas, 3% serão destinadas a pessoas portadoras de deficiência física. Desde que tenha ou não condições de desempenhar o Sistema de Transporte Público Individual de Passageiros (Táxi). Fazendo uso de carros adaptados ou não.

§1º - Os contemplados, devem ser portador do Condutax com validade, ter CNH em dia, os que apresentarem dificuldade ao trabalho, poderão nomear um segundo condutor, com o Condutax, e CNH em validade, com atividade remunerada.

§2º - Os veículos podem ser no atendimento de transporte acessível com as devidas adaptações, e individual de passageiro, com a capacidade do atendimento.

§3º - Os veículos adaptados estão sujeitos à prévia autorização, vistoria e homologação, da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e do Departamento de Transportes Públicos (DTP), prevendo todo o sistema de segurança do condutor e passageiro.

Art. 29º - A lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista. Art. 3º. Assegura o Transporte Público Individual de Passageiros remunerado, é privativo dos taxistas em seus municípios, cuja capacidade do veículo será de no máximo 7 (sete) passageiros, conforme o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRVL).

Art. 30º Fica a cargo do executivo e outros atendimentos, que julgar necessário para o município, os veículos previstos na lei e outros.

Art. 31º- Art. 3º da Lei Federal, 12.468 item II. Assegura obrigatoriedade para o exercício da atividade remunerada cursos de relações humanas, reconhecido pelo respectivo órgão autorizativo da licença (alvará) da (Prefeitura).

Parágrafo Único - Serão incluídos aos condutores dos veículos vans, agregados nas centrais de rádio comunicação e aos portadores de mobilidade urbana, o cadastro de condutores CONDUTAX.

Art. 32º - O serviço de transporte gratuito, prestado por hotéis, flats, shoppings, supermercados, ou quaisquer outros Centros Comerciais, os veículos devem ser de propriedade do estabelecimento e não de terceiro.

Art. 33º - Comprovado qualquer irregularidade de cobrança do transporte, mesmo que seja na conta do cliente, traslado prestação de serviço de transporte com cobrança. Aplica-se multa na pessoa jurídica estabelecimento, e veículo, conforme Art.6º, desta lei.

Parágrafo Único - Fica dispensado de penalidade, quando o veículo for de locadora e conduzido pelo hospede.

Art. 34º- A prefeitura municipal, setor de fiscalização de Transporte, Público, (DTP), em parceria com entidades de classe, sindicato, cooperativas, associações, empresas frota de táxi, taxistas de ponto. Contribuir com a fiscalização, apontando e denunciando os infratores, para o cumprimento desta lei.

Art. 35º - Os estabelecimentos comerciais não poderão praticar serviço de locadora, com cobrança de transportes de seus clientes, mesmo que os veículos sejam de sua propriedade. Aos infratores aplica-se as penalidades prevista no artigo 6º.

Art. 36º - Empresa pessoa jurídica ou física motorista que preste o atendimento ao passageiro, por sistema de propaganda via internet, "aplicativo" "app" de táxi alternativo, oferecendo o serviço de Táxi, "carona com rateios entre os passageiros" vans e outros. Sem ser na categoria aluguel, aplicam-se as penalidades previstas no artigo 6º, por cada atendimento.

Parágrafo Único - Nenhuma empresa, ou pessoa física poderá fazer cobrança, por menor que seja do passageiro, sem autorização do município.

Art. 37º - Fica vedado a Prefeitura o fornecimento de nota fiscal eletrônica a empresa de transportes: "Alternativo", que usem o veículo particular e vans remuneradas. Exceto os veículos de locadoras quando, conduzido pelo próprio locador. Comprovado com contrato de locação.

Folha 84
Proc. Nº. 421/15
Câmara Municipal de São Paulo
Lívia Salomão Nogueira
RP 11.274

Art. 38º - As empresas que prestam serviço ao taxista e passageiro por meio de aplicativo APP serão obrigadas a criar uma interface WEB, para o poder público ter acesso às informações do cadastro em tempo real. Contendo placa do veículo, marca, e dados do condutor, à ser consultado no momento em que poder público achar conveniente.

Art. 39º- Qualquer irregularidade em veículo que faça parte do cadastro, sem ser na categoria aluguel, aplica-se multas por cadastro na pessoa jurídica CNPJ, e física preensão do veículo conforme artigo 6º.

Art. 40º - Ao cadastrar o passageiro no sistema de aplicativo, a empresa, associações e cooperativas, ficam obrigados a ter o seu sistema integrado aos órgãos de segurança com dados RG e CPF de cada pessoa, para ser checada sua idoneidade, em caso de suspeito. A empresa deve manter sempre seu banco de dados atualizados.

Art. 41º Toda e qualquer responsabilidade com o pagamento ao taxista quando o valor da corrida ou viagem, não ser acertado direto ao taxista. E competência da empresa responsável pelo aplicativo, fazer o repasse ao taxista que prestou o serviço.

Parágrafo Único - Caso não seja feito o repasse, a empresa, poderá responder judicialmente, com direito a correção e outros encargos por decisão do judiciário.

Art. 42º - Para o cumprimento desta lei, a fiscalização ficará a cargo do Departamento de Transportes Público (DTP), da Prefeitura Municipal São Paulo, setor de fiscalização, contratado, ou "Sptrans", em parceria com a Polícia Militar e Guarda Civil Metropolitana (GCM).

Art. 43º As empresas contratadas para essa prestação de serviço, seus agentes, devem passar por um curso de orientação ministrado por agente da (GCM), Polícia Militar, sobre os procedimentos de abordagem.

Art. 44º - A arrecadação prevista nesta lei será destinada para o setor de saúde, educação, divulgação, melhoria do setor de Transporte Público Individual de Passageiros taxi, atendimento e tecnologia. Com controle de arrecadação pelas três secretárias.

Parágrafo Único - O poder legislativo municipal criará comissão parlamentar com o mínimo de três vereadores, da comissão de transportes para fiscalizar o cumprimento desta lei, receita e destino dos tributos.

Art. 45º - Qualquer denuncia sobre irregularidade deverá ser apurada pela fiscalização, com advertência e multa aos infratores.

Art. 46º - A correção dos valores previstos nesta lei, será reajustada anualmente com base no IGP - índice Geral de Preços-Mercado.

Art. 47º A prefeitura Municipal, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, em parceria com as entidades de classe, Sindicato, Cooperativas, Associações e Empresas frotas de táxi, Fará campanha de orientação, por meios de rádios, jornais, TVs, e internet, para a orientação ao usuário e o combate ao transporte irregular.

Art. 48º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.

Art. 49º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 50º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões.

São Paulo, 17 de março de 2015.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 25/03/2015, p. 74

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00141/2015 do Vereador Marcos Belizário (PV)

"Acresce a alínea "g" ao art. 15 da Lei nº 7329, de 11 de julho de 1969, e altera o inc. V do art. 9º da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica inserida a alínea "g" no art. 15 da Lei nº 7329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"Art.15. (...)

g) equipamento de ar condicionado original de fábrica."

Art. 2º O inc. V do art. 9º da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º (...)

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, e que tenham os seguintes equipamentos, sem prejuízo de outros previstos nas normas regulamentares ou gerais pertinentes: (NR)

- a) aparelhos de ar condicionado;
- b) bancos ergonômicos revestidos e acolchoados;;
- c) câmbio automático ou automatizado;
- d) direção hidráulica ou eletro assistida;
- e) portas independentes de entrada e saída."

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações próprias consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 87

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Moim 86
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00150/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Altera o "caput" do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do 3º, acrescenta art.3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2.012, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art.1º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo e o condutor estejam autorizados para esse fim pelos órgãos competentes.(NR)"

Art. 2º O art.2º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do dispositivo no art. 1º desta lei, o condutor infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), bem como com a apreensão do veículo e demais sanções cabíveis. (NR)."

Art.3º O parágrafo único do art.3º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único: O prazo para caracterizar reincidência é de 5 (cinco) anos, contados da data da infração anterior.(NR)"

Art. 4º Altera a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º vigentes, e acrescenta art. 3º que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.3º Os estabelecimentos comerciais, hotéis, flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shopping centers, churrascarias, hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza estão proibidos de autorizar a permanência ou acesso de veículos de transporte individual de passageiro não autorizado a suas dependências, na ocorrência de descumprimento do disposto desta lei, por parte de estabelecimentos comerciais, estes arcarão com a multa de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)."

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões, Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 91

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Fls. 172
Folha 87
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RP 11.374

PROJETO DE LEI 01-00154/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Altera os arts. 9º, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, para criar as categorias de Taxi Luxo, Taxi Especial e Taxi Comum no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A presente Lei dispõe sobre o serviço autorizado de taxi na Cidade de São Paulo, cria serviço de Taxi Luxo, Taxi Especial e Taxi Comum.

Art. 2º Ficam criados os arts. 1º - A, 1º - B, 1º - C e 1º - D, na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 com a seguinte redação :

Art. 1º-A O transporte individual de passageiros, no Município de São Paulo, em veículos de aluguel providos de taxímetros, será classificado nas categorias seguintes:

- I - Serviço Luxo;
- II - Serviço Especial;
- III - Serviço Comum.

Art. 1º-B As categorias de trata o artigo anterior terão tarifas específicas para cada tipo de serviço, a serem estabelecidas pelo órgão competente de controle.

Art. 1º-C A autorização para servir na Categoria Comum obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao veículo:

- a) ser de modelo com idade igual ou inferior a 7 (sete) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;
- b) ter 4 (quatro) portas;
- c) ter caixa luminosa, com a palavra "TAXI", no modelo estabelecido em regulamento, afixada na capota do veículo;
- d) ser dotado de taxímetro totalizador.

II - quanto ao motorista:

- a) preencher os requisitos exigidos no art. 10 desta Lei;
- b) estar inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX;
- c) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pelo Município ou escolas autorizadas pelo Departamento de Transporte Público (DTP);
- d) atender a outras exigências que forem estabelecidas em regulamento pelo Poder Público Municipal."

Art. 1º-D A autorização para servir na Categoria Luxo e na Categoria Especial obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao veículo:

Folha 138/174
 Proc. Nº. 421/15
 Livro Sessão Nogueira
 RF 11.274

e) ser de modelo com idade igual ou inferior a 5 (cinco) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;

f) ter 4 (quatro) portas;

g) ter caixa luminosa, com a palavra "TAXI", no modelo estabelecido em regulamento, afixada na capota do veículo;

h) ser dotado de taxímetro totalizador;

i) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito estado de funcionamento;

j) para a Categoria Especial, estar equipado com aparelho de rádio comunicação com Central de Rádio, no prazo e nos termos a serem especificados em portaria de regulamento estabelecido pelo Poder Público Municipal;

k) outras características especiais que forem oportunamente estabelecidas em regulamento.

II - quanto ao motorista:

e) preencher os requisitos exigidos no art. 10 desta Lei;

f) estar inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX;

g) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pelo Município ou escolas autorizadas pelo Departamento de Transporte Público (DTP);

h) atender a outras exigências que forem estabelecidas em regulamento pelo Poder Público Municipal."

Art. 3º O taxista que possuir Cadastro Municipal de Condutores de Táxis - Condutax válido, poderá conduzir veículo de qualquer categoria, luxo, especial e comum, independente do tempo de registro como taxista.

Art. 4º O art. 9º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º Para ser inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX, o interessado deverá preencher os seguintes requisitos:

I - possuir habilitação para conduzir veículo na categoria profissional;

II - apresentar atestado de sanidade válido;

III - apresentar comprovante de residência na cidade de São Paulo;

IV - não possuir antecedentes criminais, comprovado por Certidão de Distribuição Criminal válida;

V- ser inscrito como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário. (NR)

§ 1º O interessado terá sua inscrição no Cadastro de Condutores de Taxi negada se da Certidão de Distribuição Criminal constar condenação com trânsito em julgado de decisão que aplique pena privativa de liberdade.

§ 2º A inscrição no Cadastro de Condutores de Taxi não poderá ser negada em caso de condenação penal transitada em julgado por crimes de ofensa à honra, por violência doméstica e familiar contra a mulher previstos na Lei 11.340, de 07 de agosto de 2006, por crimes ambientais, ou com penas restritivas de direito."

Art. 5º O artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação, e acrescido dos §§ 1º a 5º:

"Art. 19. Fica assegurada a transferência da autorização de estacionamento, de transporte individual de passageiros (taxi) para pessoa física ou jurídica que satisfaça as exigências legais e regulamentares para executar o serviço de taxi no Município de São Paulo nas categorias 'taxi comum', 'rádio-taxi comum', 'taxi especial' e 'taxi luxo'. (NR)

§ 1º A autorização de estacionamento ou alvará somente poderá ser transferido após o transcurso do prazo de 5 (cinco) anos contados da última transferência ou emissão original, salvo em caso de morte ou invalidez de seu titular.

§ 2º A transferência se dará no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados do dia seguinte ao do protocolo do pedido, mediante o recolhimento prévio de taxa de um salário mínimo.

§ 3º Não será permitida a transferência por procuração pública, salvo nos casos de invalidez.

§ 4º O Poder Público não estabelecerá outras exigências ou condições para a transferência da autorização de estacionamento ou alvará que não as previstas nesta Lei.

§ 5º Em caso de óbito do segundo condutor, preposto ou coproprietário de alvará, comprovado mediante a apresentação do respectivo Atestado de Óbito, o seu nome será desvinculado da autorização de estacionamento e do alvará no Cadastro de Condutores de Taxi- CONDUTAX.

§ 6º Em caso de falecimento do titular é garantida a transferência de Alvará do serviço de taxi comum, taxi especial ou taxi luxo para o sucessor ou meeira, ou a quem indicar mediante a transferência de titularidade do respectivo veículo."

Art. 6º O caput do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. É garantido ao interessado, pessoa de direito natural ou pessoa jurídica, a transferência do alvará: (NR)"

Art. 7º O § 1º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º Aquele que adquirir a propriedade do veículo, autorização de estacionamento ou alvará deverá preencher as exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra "e". (NR)"

Art. 8º O § 2º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo é assegurado o direito de registrar condutor, ou preposto para dirigir o veículo, no prazo de 60 (sessenta) dias, podendo o Diretor do Departamento de Transportes Públicos conceder prazo suplementar mediante justificativa. (NR)"

Art. 9º O § 3º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 3º Nas hipóteses previstas nas letras "c", "d" e "e", o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Taxis. (NR)"

Art. 10. Ficam criados os §§ 4º, 5º e 6º no art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º No caso de morte do titular, a transferência do Alvará se dará mediante ordem judicial, a apresentação do formal de partilha ou da escritura pública de inventário expedida pelo competente cartório, desde que esse deles conste e que o inventariante tenha poderes específicos para realizar a transferência da autorização do alvará para si ou para quem indicar."

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 12. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

folha 178
Proc. Nº. 421/15
Sala das Sessões
RF 11.274

Art. 13. Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Sala das sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 92

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

91s. 180
- oina
Proc. Nº. 421/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00161/2015 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Altera o valor da multa prevista na Lei 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.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica alterado o valor da multa prevista no artigo 2º da Lei 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 esse fim no Município de São Paulo, onde passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 4.500,00 (Quatro mil e quinhentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente Lei no que couber no prazo de 30 (Trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 15 de abril de 2015.

Às Comissões competentes".

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/04/2015, p. 83

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00243/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual de Passageiros, Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art.1º- O serviço de Transporte Individual de Passageiro-Táxi, na cidade de São Paulo, quando solicitado por meio de aplicativo (APP) ou internet, será regido por esta lei.

Art.2º- Fica proibido no Município de São Paulo, qualquer meio de transporte remunerado, por veículos automotores, sem que esteja enquadrado na categoria de transporte de aluguel pelo Executivo municipal.

Art. 3º- No caso de transporte gratuito, quando prestado aos hóspedes, por hotéis, flats, ou quaisquer outros centros comerciais, os veículos deverão ser de propriedade do estabelecimento e não de terceiros.

Art. 4º- Comprovado qualquer irregularidade na cobrança do transporte, mesmo que seja incluído na conta do cliente, no traslado, ou na prestação de serviço. Aplicar-se-á à pessoa jurídica tomadora a multa disposta no art. 13 desta Lei.

Art. 5º- A fiscalização desta lei será realizada pelo executivo municipal competente, em parceria com as entidades de classe e taxistas, que contribuirão com a mesma, apontando e denunciando os infratores, para o cumprimento desta lei.

Art. 6º- Os estabelecimentos comerciais não poderão praticar serviço de locadora, com cobrança de transportes de seus clientes, mesmo que os veículos sejam de sua propriedade. Aos infratores serão aplicadas as penalidades previstas no art. 13.

Parágrafo único- Fica dispensado de penalidade, quando o veículo for de locadora e conduzido pelo próprio hóspede.

Art. 7º - A Pessoa Jurídica que prestar o atendimento ao passageiro, por meio de sistema de propaganda via internet ou "aplicativo (APP)" deverá solicitar à Secretária Municipal de Transporte, por meio de seu Departamento de Transportes Públicos - DTP/SP, o credenciamento de sua atividade, tendo os taxistas como seus prestadores de serviço.

§1º- Todas as empresas que prestarem serviço ao usuário do Transporte Individual de Passageiro, por meio de aplicativo (APP), ao solicitar o seu credenciamento junto ao Poder Público deverá obrigatoriamente apresentar cópia de seu contrato social ou estatuto, devendo constar impreterivelmente o endereço de sua sede na Cidade de São Paulo.

§ 2º- Nenhuma empresa ou pessoa física poderá fazer cobranças, por menor que seja o valor diretamente ao passageiro, sem que haja a respectiva autorização do município.

Art. 8º- Fica vedado à Prefeitura o fornecimento de nota fiscal eletrônica a empresa de transportes "alternativos", que usem o veículo particular ou vans de forma remuneradas, com exceção aos veículos de locadoras, quando conduzido pelo próprio locador, com a respectiva prova do contrato de locação.

Art. 9º- As empresas que prestarem serviço aos taxistas ou passageiros por meio de aplicativo (APP), serão obrigadas a criar uma interface web, para o Poder Público ter acesso às

-olha 93
Proc. N.º 421/15
Livia
Livia Salomão Nogueira
11.274

informações do cadastro em tempo real, devendo conter obrigatoriamente a placa do veículo, marca, modelo e dados do condutor.

Art. 10- Qualquer irregularidade no veículo que faça parte do cadastro, sem ser na categoria aluguel, deverá ser aplicada a penalidade prevista nesta lei, por cadastro na pessoa jurídica ou física, sem prejuízo da imediata apreensão do veículo.

Art. 11 - As empresas, associações ou cooperativas, que prestem serviço por aplicativo (APP), aos taxistas e usuários ficam obrigadas a ter o seu sistema integrado aos órgãos de segurança pública com os dados do documento de identidade RG e CPF/MF de cada pessoa, a fim de ser pesquisada a idoneidade da mesma, em caso de suspeição. A empresa deverá manter sempre seu banco de dados atualizado.

Art. 12 Toda e qualquer responsabilidade com o pagamento, ao taxista quanto o valor da corrida ou da viagem não ser acertado direto ao mesmo no táxi, será de responsabilidade da empresa tomadora realizar o respectivo repasse pelo serviço prestado.

Art. 13 - Aos infratores desta lei, para a pessoa jurídica gestora do aplicativo (APP), aplicar-se-á multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), sendo dobrada na reincidência, e para a pessoa física a multa de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), cumulando com a respectiva apreensão do veículo e bloqueio no licenciamento junto ao DETRAN, até a quitação da mesma.

§ 1º - Nos casos de reincidência aplica-se a respectiva multa em dobro. Período de cinco anos.

§ 2º. A correção dos valores previstos neste artigo se dará anualmente com pelo índice Geral de Preços-Mercado editados pela Fundação Getúlio Vargas -IGP-M (FGV).

Art. 14 - A arrecadação prevista nesta lei será destinada ao melhoramento do setor de transporte público individual de passageiros do Município de São Paulo, bem nas questões de atendimento e desenvolvimento tecnológico.

Parágrafo único- O poder legislativo municipal, criará comissão parlamentar com o mínimo de três vereadores, para acompanharem o cumprimento desta lei, receita e destino dos tributos.

Art. 15 A prefeitura Municipal, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, em parceria com as entidades de classe, promoverá campanha de orientação ao usuário e ao combate de transporte irregular.

Art. 16 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.

Art. 17- O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 18 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões.

São Paulo, 20 de maio de 2015. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 22/05/2015, p. 80

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 15/10/15 às 15h
RF _____

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

David Soares
Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 20 / 10 / 2015

Obs. O prazo para a emissão do parecer é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.C.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 22/10/2015 AS 16 h
POR lú
SAÍDA 04/11 AS: 10 h ASS.: Ql

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
Uri Fiedinboch
Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 10 / 11 / 2015

Obs. O prazo para a emissão do parecer é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.C.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 10/11/15 AO 13 HS
POR Ql
SAÍDA 17/11/15 AS 10 H ASS.: Ql

Seguem em juntado 5, nesta data documento(s)
o papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 94 a 104 Em 10 / 12 / 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335



Folha nº 94 do Proc.
Nº 01-721 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

PAR
2347/2015

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
421/2015.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador José Police Neto - PSD, que "Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências.

A propositura pretende regulamentar o Compartilhamento de Automóveis, à luz do Art. 254, da Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, que "Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo":

"Art. 254. O compartilhamento de automóveis, definido como o serviço de locação de automóveis por curto espaço de tempo, será estimulado como meio de reduzir o número de veículos em circulação.

§ 1º O compartilhamento de automóveis deve incluir:

I - infraestrutura e medidas necessárias para o estacionamento dos automóveis compartilhados:

- a) vagas, exclusivas ou não, em vias ou locais públicos e privados;*
- b) instalações de apoio e sinalizações do sistema;*

II - ações de incentivo ao compartilhamento de automóveis.

§ 2º Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, para o compartilhamento de automóveis devem ser orientados para a estruturação de uma rede complementar de transporte, associada as redes de transporte público coletivo de alta e média capacidade e as redes ciclovias."

RELCOM
2505/2015



Em primeiro lugar de mister esclarecer que a iniciativa para a apresentação deste PL assiste, nos termos da Lei, à Câmara Municipal de São Paulo; embora fosse possível, caso quisesse, o Executivo fazê-lo (competência de iniciativa concorrente).

É que dispõe o § 2º e *caput*, do art. 37 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Art. 37 - A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.

§ 1º - Compete exclusivamente à Câmara Municipal a iniciativa das leis que disponham sobre os Conselhos de Representantes, previstos na seção VIII deste capítulo.

§ 2º - São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre:

I - criação, extinção ou transformação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta, autárquica e fundacional;

II - fixação ou aumento de remuneração dos servidores;

III - servidores públicos, municipais, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;



Folha nº 95 do Proc.
Nº 01-421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP

IV - organização administrativa e matéria orçamentária;

V - desafetação, aquisição, alienação e concessão de bens imóveis municipais (g.n.).

Ora, verifica-se do disposto no § 2º e incisos, do art. 34, da LOM, que a matéria relativa ao compartilhamento de veículos, ínsita na política de desenvolvimento urbano, não consta dentre as matérias de iniciativa exclusiva do Executivo, de sorte a forçar o entendimento, na esteira do *caput* do mesmo dispositivo, de que para o assunto há competência concorrente: Legislativo e Executivo podem exercer a iniciativa.

Na verdade semelhante entendimento vem ao encontro da preferência, para iniciativa de Projeto de Leis, da CMSP. O Capítulo I, da LOM é claro sobre o assunto; mesmo porque, como cediço, à *Casa de Leis* compete fazer Leis por iniciativa própria ou, pelo menos, concorrente.

Nesta a esteira, a LOM, letra e inteligência, em dispositivo próprio elenca, de maneira exaustiva, as matérias em que a iniciativa em respectivos Projetos de Lei toca exclusivamente ao Executivo (§ 2º e incisos, do art. 34, da LOM). Quer dizer: para aquelas matérias que não estão expressamente reservadas à iniciativa do Executivo, pode o Legislativo tomar à frente.

Parêntesis: cuidando-se as matérias de iniciativa exclusiva do Executivo, de exceção à regra geral (*caput*, do art. 34, da LOM), não se admite, por singela questão de hermenêutica, a ampliação das hipóteses restritivas para açambarcar outra que não esteja explicitamente declarada.



Vê-se, assim, que o vertente PL não padece, em absoluto, de vício de iniciativa.

Há mais. O assunto subjacente diz respeito a expresso dispositivo da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014 (PDE) – art. 254, cumprindo, portanto, à Câmara Municipal aprovar e legislar sobre assuntos de interesse local, diretrizes gerais de desenvolvimento urbano e do Plano Diretor, conforme dispõem os incisos I e XIV, da LOM. Confira-se:

Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

XIV - aprovar as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, o Plano Diretor, a legislação de controle de uso, de parcelamento e de ocupação do solo urbano;

Deflui, destarte, do supra aduzido, que nada se antolha, sob o ponto de vista jurídico e legal, que obste a análise livre e desembaraçada do PL em comento: quer acerca da matéria de fundo, quer de iniciativa.

Como visto, assiste à Edilidade iniciativa de PL sobre a matéria subjacente. Ademais, no tocante ao mérito do PL, cumpre, evidentemente, à CMSP legislar sobre assuntos de interesse local, diretrizes gerais de desenvolvimento urbano e do Plano Diretor. Tudo conforme a LOM.



Folha nº 96 do Proc.
Nº 01.421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP

O Plano Diretor Estratégico também estabelece várias orientações em seus objetivos e diretrizes referentes à obrigatoriedade do incentivo do compartilhamento de veículos.

Em seu artigo 227, o qual estabelece os objetivos do Sistema de Mobilidade, está prescrito:

“Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

VII - promover o compartilhamento de automóveis;”

Igualmente claro o comando de incentivo ao compartilhamento de veículos é expresso pela lei que estabelece e direciona a política urbana da cidade está expresso também no artigo seguinte, o qual determina as diretrizes para o Sistema de Mobilidade:

“Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

VI - promover o compartilhamento de automóveis, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal;”

Outro aspecto relevante, é que o Plano Diretor Estratégico, em seu artigo 229, parágrafo 1º, inciso IV, ratifica a necessidade do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, contemplar a necessidade de instalação de estacionamento públicos associados ao Sistema de Compartilhamento de Veículos, em consonância com propositura ora analisada:



"Art. 229, §1º;

IV - programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais e **implantação de estacionamentos público associados com** o sistema de transporte público coletivo, **o compartilhamento de automóveis**, as centralidades urbanas e as rodovias;"

No Artigo 240, fica expressa a necessidade de regulamentação específica para a reserva de vagas para o Compartilhamento de Veículo, objeto da presente propositura:

"Art. 240. O Município regulamentara através de instrumentos específicos:

I - a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo privado nas vias;

II - o serviço de taxis;

III - os serviços de motofrete e propostas para a circulação segura de motocicletas;

IV - a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e **vagas especiais para compartilhamento de automoveis e similares;**" (grifo nosso)

A disposição demonstra mais do que a oportunidade e legalidade da propositura, mas a obrigatoriedade da existência de legislação referente à regulamentação do compartilhamento de veículos e a necessidade da



mesma estar contida em uma legislação específica, objetivo que a propositura em tela contempla plenamente.

Em sua justificativa, a propositura evidencia que o sistema de compartilhamento de automóveis oferece a possibilidade de redução do volume de veículos nas ruas, da poluição ambiental, do consumo de combustíveis e da demanda por vagas de estacionamento. Assim a promoção desse modelo, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal, é de extremo interesse público, além de ser uma das áreas incentivadas nas diretrizes para a mobilidade definidas pela Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor - e portanto prioritária no conjunto do sistema junto com o transporte coletivo público e os meios de locomoção não poluentes.

Fica evidente, portanto que a propositura em tela ao estabelecer a regulamentação da modalidade de transporte de compartilhamento de veículos, referente está cumprindo o comando disposto no Plano Diretor, não se opondo às diretrizes nele estabelecidos.

Um dos preceitos observados no projeto em tela é de que o Sistema de Compartilhamento de Automóveis pode contribuir efetivamente para a sustentabilidade ambiental e a melhoria da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, corroborando os princípios e objetivos estabelecidos pela Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012:

“Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;



II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; (grifo nosso)

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (grifo nosso)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; (grifo nosso)

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e (grifo nosso)

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



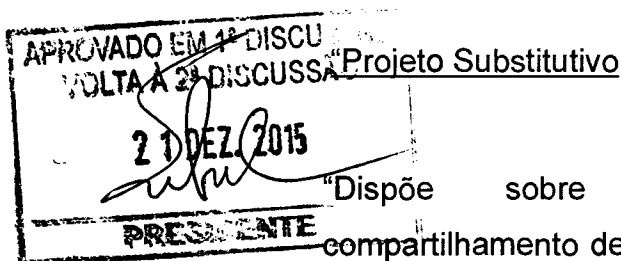
Folha nº 98 do Proc. fls. 194
 Nº 01-421 de 20 15
 Paulo Victor Freire Ribeiro
 RF 11.335 - SGP.12

Resta claro, assim, que a matéria versada na propositura em análise encontra-se inserida na competência legislativa municipal e em consonância com os objetivos e diretrizes

Como a questão em pauta tem seus objetivos e diretrizes fixados no Plano Diretor, enquanto integrante do Sistema de Mobilidade, resta patente a competência do Legislativo Municipal para propor legislação sobre a questão.

Cumpre, contudo, a esta Comissão propor ajustes ao projeto.

Pelo exposto, somos pela LEGALIDADE e CONSTITUCIONALIDADE da propositura, na forma do SUBSTITUTIVO



"Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Título I

Disposições Gerais



Art. 1. O sistema de compartilhamento de automóveis será estimulado, em conformidade aos arts. 225, 226, Inciso VII do Artigo 227, Incisos I, VI e XV do Artigo 228, §1º e inciso IV do Artigo 229, Inciso IV do artigo 240, §4º e inciso IV do artigo 245, e Artigo 254 da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, e das diretrizes da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", através das normas contidas na presente Lei.

Art. 2. Esta lei objetiva garantir a segurança, confiabilidade, custo-benefício e incentivo ao compartilhamento de automóveis no Município de São Paulo, preferencialmente a partir do acesso às redes digitais pertinentes

Das Definições

Art. 3. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Compartilhamento de Viagem: Compartilhamento de trechos de uma mesma viagem por 2 (dois) a 4 (quatro) passageiros no mesmo automóvel, excluído dessa conta o condutor.

II – Compartilhamento de Automóvel sem condutor: modalidade de locação de automóveis, sem condutor, por hora e/ou fração de hora e/ou distância percorrida, disponível aos usuários durante todos os horários e dias da semana e que permite o acesso direto e automatizado dos usuários aos automóveis compartilhados;

III – Compartilhamento de automóvel com condutor: modalidade de prestação de serviço de transporte individual privado, com condutor, através de locação de veículo por curto período de tempo;



Folha nº 99 do Proc.
Nº 01.421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.

IV – Compartilhamento de Automóvel por Pessoa Física: Automóvel particular disponibilizado por pessoa física para compartilhamento, quando não estiver em uso pelo proprietário.

V – Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis: área delimitada pelo Executivo, em vias e logradouros públicos, onde será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

VI - Área Operacional Estratégica: área delimitada pelo Executivo pelo seu interesse estratégico na disponibilização de vagas fixas e exclusivas para estacionamentos de automóveis compartilhados em vias e/ou logradouros públicos, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações, respectivamente, como forma de promoção de alternativas de transporte ou integração a outros modais de transporte;

VII - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel sem condutor;

VIII - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel com condutor;

IX - Sistema de Estacionamento Rotativo: áreas nas vias e logradouros públicos, cujo estacionamento de veículos é regulamentado pelo Município de São Paulo;

X – Condutor Credenciado: empreendedor que disponibiliza a opção do compartilhamento remunerado de seu automóvel, podendo ser de sua propriedade



ou de outrem, conforme disposto no inciso X do artigo 4 da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, através de Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis Com Condutor.

Art. 4. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA), sejam elas com condutor ou sem condutor, no Município de São Paulo, devem se registrar na Prefeitura Municipal de São Paulo, segundo regulamentação própria.

Título II

Do Compartilhamento de Viagem

Art. 5. Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de compartilhamento de viagem.

§1º. Os mecanismos citados no caput deste artigo podem ser físicos ou virtuais;

§2º. Os mecanismos citados no caput podem ou não prever remuneração para qualquer das partes, ou mesmo divisão dos custos das viagens;

Título III

Do Compartilhamento de automóvel sem condutor

Capítulo I

Do Estacionamento e da Permissão



Folha nº 100 do Proc.
Nº 01-421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP

Art. 6º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão, mediante permissão cedida pela Municipalidade, alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, determinadas previamente pela Municipalidade.

§1º. A Municipalidade poderá incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor ou redelimitar a Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis, Área Operacional Estratégica e Área Operacional Especial, a qualquer tempo, desde que respeitado o vencimento dos prazos das permissões cedidas às Operadora de Compartilhamento de Automóveis.

§2º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem condutor deverão apresentar estudo técnico que comprove a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

§3º. A partir dos estudos citados no parágrafo anterior, a Municipalidade definirá os locais exatos onde as vagas de estacionamento fixas e exclusivas serão demarcadas.

Art. 7. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas ou vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, serão cedidas às Operadora de Compartilhamento de Automóveis., de acordo com a regulamentação própria.

Art. 8. Fica o Executivo autorizado a cobrar anualmente das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor, uma taxa por carro, como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento.

Art. 9. Fica o Executivo autorizado a permitir a livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutor, de matriz energética não poluente, nos dias e

Assinatura manuscrita em tinta preta, localizada no canto inferior direito da página.



horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997.

Art. 10. Os automóveis compartilhados vinculados às Permissões devem conter, em seus exteriores, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação dos mesmos pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito como pertencentes à Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor

Capítulo II

Das Instalações de Apoio e Sinalizações do Sistema

Art. 11. Poderá a Municipalidade realizar a instalação de sinalização do sistema de compartilhamento de vagas, como placas e pinturas necessárias para demarcação das vagas fixas de estacionamento em vias e logradouros públicos, inclusive com as logomarcas das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis.

Capítulo III

Da Integração com Outros Modais de Transporte

Art. 12. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e demais concessionários de serviços públicos para estabelecer solução tecnológica que permita a sinergia dos meios de acesso a outros modais de transporte, permitindo a integração e acesso facilitado do usuário do sistema aos automóveis compartilhados.

Art. 13. No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados poderão ser definidas pelo



Folha nº 101 do Proc.

Nº 01-421 de 20 15

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.17

Executivo considerando a proximidade, em um raio máximo de 200 (duzentos) metros, a estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e à estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Capítulo IV

Ações de Incentivo ao Compartilhamento de Automóveis

Art. 14. Fica o Executivo, autorizado a promover campanhas publicitárias, através de mídias sociais e meios impressos e institucionais, no intuito de estimular o compartilhamento de automóveis no Município, tanto a seus servidores quanto aos cidadãos.

Título IV

Compartilhamento de automóvel com condutor

Art. 15. Os condutores credenciados, operando através de uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor, não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de plataforma tecnológica.

Parágrafo único. A desobediência a este artigo submeterá os transgressores às sanções cabíveis e previstas em lei.



Art. 16. As solicitações e demandas de compartilhamento de automóveis com condutor deverão necessariamente ser realizadas por uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor registrada junto à Prefeitura do Município de São Paulo, através de uma plataforma tecnológica.

Parágrafo único. Todos os veículos registrados e habilitados para realizar o compartilhamento devem estar em dias com suas obrigações municipais e devem estar autorizados pelas autoridades públicas a circular em vias públicas.

Art. 17. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor não se qualificam como prestadores de serviço público individual de transportes.

§1º. Os condutores credenciados não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

§2º. Todos os condutores credenciados deverão estar enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional como requisito para ingresso na plataforma.

§3º. Sobre o valor do serviço de logística ou compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Capítulo I

Dos Condutores

Art. 18. Para prestação serviço de compartilhamento de automóveis com condutor serão autorizados somente condutores que atendam os seguintes requisitos:

I – Sejam titulares de Carteira Nacional de Habilitação profissional válida, com a observação que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

II – Apresentem comprovante de antecedentes criminais;



Folha nº 102 do Proc.
Nº 01-421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.15

§1º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá apresentar à Prefeitura do Município de São Paulo documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos condutores credenciados:

I – Cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida.

II – Certidão de Distribuição Criminal na Comarca da Capital;

III - Certidão da Vara de Execuções Criminais na Comarca da Capital - DECRIM - Assinalada a opção CERTIDÃO POSITIVA DE EXECUÇÕES CRIMINAIS (original). Quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal, deverá apresentar a Certidão de Objeto e Pé e Pé e/ou Execução Penal Explicativas (original);

IV - Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal:

V- Atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo:

VI – Cópia do DUT – Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII – Comprovante de pagamento do DPVAT;

§2º – O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado periodicamente, contendo atualização das informações fornecidas.

Capítulo II

Das Tarifas



Art. 19. Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de compartilhamento de automóvel com condutor devem ser divulgados previamente ao usuário.

Art. 20. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem garantir que seja disponibilizada aos usuários a opção de receber uma tarifa estimada para o serviço antes de confirmar sua contratação.

Art. 21. Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado de acordo com valores estabelecidos pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor.

§1º. Os pagamentos diretos e/ou em dinheiro só poderão ser feitos quando esta opção for oferecida previamente pelo aplicativo e processada pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, sendo vedados os pagamentos com valores maiores daqueles estabelecidos por ela.

§2º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve possibilitar aos usuários o acesso posterior à toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na utilização do serviço.

Capítulo III

Das obrigações das OSCA com condutor

Art. 22. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos condutores credenciados que deverá conter uma foto do mesmo, o modelo do veículo e o número da placa de identificação. Todas estas informações deverão estar à disposição do usuário demandante do compartilhamento quando de seu requerimento.



Folha nº 103 do Proc.
Nº 01-421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP

Art. 23. Não poderão ser credenciados como condutores nas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) aqueles que:

I - Tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos;

II - Não possua uma carteira de condutor válida;

III - Não tenha, no mínimo, 18 anos de idade.

IV - Não possua residência fixa.

Art. 24. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor são responsáveis pelo bloqueio diário do condutor credenciado no aplicativo por ao menos 11 (onze horas)

PARÁGRAFO ÚNICO: Este período de descanso pode ser fracionado, desde que seja garantido que o primeiro período de descanso diário seja de 8 (oito) horas ininterruptas

Art. 25. Caso o condutor credenciado não cumpra um compartilhamento solicitado, o A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, a qual o ele está vinculado, deverá restituir ao usuário o valor máximo estimado do serviço, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de reparação.

PARÁGRAFO ÚNICO: A ignorância sobre os vícios de qualidade por inadequação do serviço não eximem essa responsabilidade.

Art. 26. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

I - registros de viagem individuais dos usuários ou transportes de objetos por pelo menos um (1) ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e

II - os registros dos condutores credenciados pelo menos até um ano da cessação do acesso de um condutor ao seu sistema.



PARÁGRAFO ÚNICO: É de responsabilidade da Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor a confidencialidade das informações, sujeita às sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

Título VII

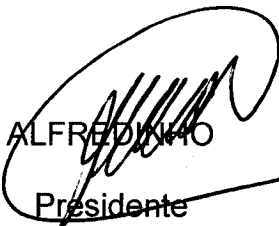
Disposições Finais

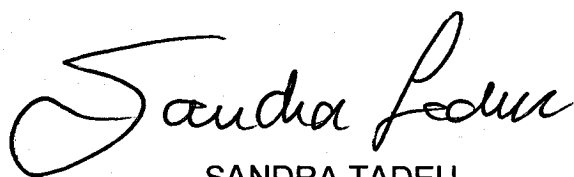
Art. 27. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 28. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.”

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 09/12/15.


ALFREDO DINIZ
Presidente

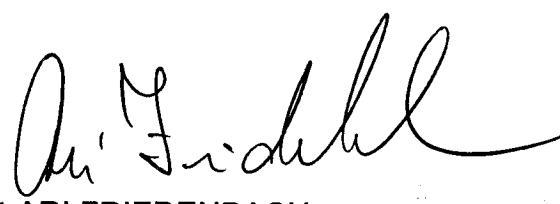

SANDRA TADEU

GEORGE HATO



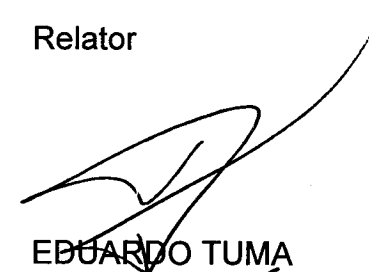
Folha nº 104 do Proc. fls. 206
Nº 01-421 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP


DAVID SOARES

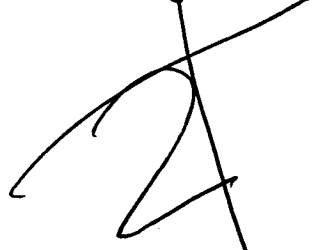

X ARI FRIEDENBACH

Relator


CONTE LOPES


EDUARDO TUMA


ARSELINO TATTO


RICARDO TEIXEIRA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 10 / 12 / 15
Pág. 109 Col. 3ª
Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Comissão de URB

Em 10 / 12 / 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

14 DEZ. 2015

Secretário RF

Apurício Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para relatar

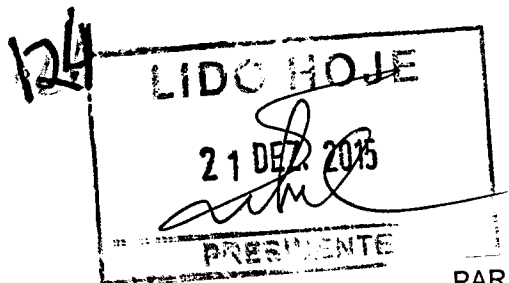
Sala da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.

Em

Presidente

Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Segue 11 juntado 1, nesta data documentos,
e papel de Informação rubricado 1 sob folha(s)
nº 1050 107 Em 06 / 01 / 2016
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 108.823 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

PAR

2454/2015

Folha nº 105

Processo nº 01.421.15

Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF. 100.823 - SGP-12

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 421/15.

Trata-se do **Projeto de Lei nº 421/15**, de autoria do nobre Vereador José Police Neto, que dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade do projeto, com aprovação de substitutivo.

A propositura visa assegurar as condições efetivas para o cumprimento e a efetivação das diretrizes maiores estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico, garantindo a definição das regulamentações necessárias às adequadas condições de segurança, conforto e qualidade do sistema de compartilhamento de automóveis.

A **Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente**, considerando a contribuição da propositura para a adequada regulamentação das regras estabelecidas pelo Plano Diretor Estratégico, manifesta-se **favoravelmente** ao projeto de lei, nos termos do Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A **Comissão de Administração Pública**, considerando a os aspectos relativos à gestão pública, também se manifesta de maneira **favorável** ao presente projeto de lei, conforme o Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Tendo em vista os assuntos de sua competência de análise, a **Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia** também se manifesta de maneira **favorável** ao presente projeto de lei, conforme o Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Quanto ao aspecto financeiro, a **Comissão de Finanças e Orçamento** nada tem a opor, uma vez que as despesas decorrentes da execução da lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, posicionando-se, portanto, com parecer **favorável** à propositura, de acordo com o Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha n° 106 00

Processo n° 01.421.15

Ana Lúcia de Oliveira Soares
RF. 100.823 - SGP. 12

PARECER CONJUNTO N° DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI N° 421/15.

Sala das Comissões Reunidas, em

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE ✓

GILSON BARRETO ✓

AURÉLIO MIGUEL

NELO RODOLFO

DALTON SILVANO

PAULO FRANGE

JULIANA CARDOSO

SOUZA SANTOS ✓

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ✓

ANDREA MATARAZZO

ALESSANDRO QUEDES

MÁRIO COVAS NETO

JONAS CAMISSA NOVA

PASTOR EDEMILSON CHAVES

LAERCIO BENKO

VALDECIR CABRABOM



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 107

GO

Processo nº 01.421.15

Ana Lúcia da Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 421/15.

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

TONINHO PAIVA

ADOLFO QUINTAS

ATÍLIO FRANCISCO

RICARDO YOUNG

SALOMÃO PEREIRA

SENIVAL MOURA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO ✓

JOSÉ POLICE NETO

ABOU ANNI

ADILSON AMADEU

AURÉLIO NOMURA

JAIR TATTO

MILTON LEITE

OTA

PAULO FIORILO

RICARDO NUNES

RELCOM
2617/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

SEM EFEITO

Pág. _____ Col. _____

Conferido _____

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 108 a 109 e
folha de informação sob
nº 2610116

Matéria processada
AUXÍLIO DE AVALIAÇÃO
RF 51430

- "PL 421/2015, do Vereador José Police Neto (PSD). Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA."

Há sobre a mesa parecer que será lido.

- É lido o seguinte: (Parecer PL 421/15)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa ao PL 421/15. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

A SRA. SANDRA TADEU (DEM) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, nós não entendemos que projeto é esse. Até mesmo os Srs. Vereadores do partido de V.Exa. estão pedindo para mostrar do que se trata a matéria.

O SR. RICARDO YOUNG (PPS) - (Pela ordem) – Registre o meu voto contra, Sr. Presidente.

O SR. ADILSON AMADEU (PTB)- (Pela ordem) – Registre-se meu voto contra.

O SR. SALOMÃO PEREIRA (PSDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, gostaria que registrasse meu voto contrário ao PL 421/2015.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Registrem-se o voto contrário do Vereador Ricardo Young, Adilson Amadeu, Salomão Pereira e a abstenção do Vereador Toninho Vespoli. Mais alguém deseja registrar voto contrário?

A SRA. SANDRA TADEU (DEM) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, vou registrar meu voto contrário, porque nem sei do que se trata.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – A Vereadora Sandra Tadeu registra voto contrário, também. Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

Sem assinatura eletrônica, nesta data documento(s)
e seu(s) anexo(s) rubricado(s) [assinado]
nº 110 a 162 Em 11/04/16

Roberto de Romancini
Tecnico Administrativo
RF 11.257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: JOSÉ POLICE NETO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 05/04/2016

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Tumulto
- Suspensão

REUNIÃO: 16341 DATA: 05/04/2016 FL: 7 DE 58

consumo de cigarro e semelhantes no interior de veículos que estejam transportando criança e dá outras providências.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Salomão Pereira.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Presidente, esse projeto 395/15, do Vereador Ota, já existe uma lei, principalmente utilizada pelos taxistas, que já é proibido o consumo de cigarro, cachimbo e charuto e outras coisas. Acho que esse projeto vai no mesmo sentido de uma lei que já foi aprovada nesta Casa.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não há mais inscritos. Vamos encerrar a audiência pública ao PL 239/15, de autoria do Vereador Ota do PSB, que dispõe sobre a proibição de consumo de cigarro e semelhantes no interior de veículos que estejam transportando crianças, e dá outras providências.

Vamos ao último item da pauta do dia de hoje: PL 421/2015, de autoria do Vereador José Police Neto, que dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de carro, conforme Artigo 254 da Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Antes de iniciarmos o debate, até para que consigamos organizar as apresentações, suspenderei nossos trabalhos por dois minutos, para permitir a inscrição daqueles que estão aqui nesse recinto e que tenham desejo de fazer uso da palavra. Então, ao final, nossa equipe colherá de vocês as inscrições.

Ao final dos dois minutos, reabrimos os trabalhos, anuncia os inscritos, encerra o período de inscrição e organiza o nosso debate.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – São 19h21, gostaria de perguntar quanto tempo será liberado para as pessoas se pronunciarem, e que horas vamos terminar essa audiência?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A ideia é que gastemos, no máximo,

meia hora para a apresentação da proposta e as análises que, por ventura, o Executivo deseja fazer, e consumamos uma hora com as manifestações da sociedade.

O SR. ADILSON AMADEU – Executivo quem, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Do Executivo, já vamos chamar para compor a Mesa o Sr. Rodrigo Pirajá, da SP Negócios e o Sr. Ciro Biederman, da SMT.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. ADILSON AMADEU – Só para concluir, nobre Vereador e Sr. Presidente. Logicamente é uma audiência pública, são as mesmas pessoas que fizeram, na GV, aquela audiência, o Sr. Pirajá, sempre querido, pessoa em quem o Sr. Prefeito joga todas as fichas e que é o único que pode dominar o Prefeito Fernando Haddad e 'Maldade'.

Então me permito, se possível, eu gostaria, Sr. Presidente e nobres Vereadores, são pessoas que percebo aqui, condutores da empresa Uber e também tem o presidente da associação que, hoje, nos procurou, e também os profissionais taxistas, proponho que, que a gente divida três e três. O Sr. Rodrigo Pirajá é uma pessoa que quer o melhor para a cidade de São Paulo.

- Manifestação na plateia.

O SR. ADILSON AMADEU – Daí ele já deu a linha de como vão seguir os projetos. Eu gostaria de escutar muito a Associação dos Condutores da Uber. Gostaria muito.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Então vamos escutá-los. Tem a palavra o Vereador Salomão Pereira, depois suspendo para as inscrições.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado, Sr. Presidente. Gostaria de saber como as pessoas que estão se inscrevendo e se, depois, ao final, falam os Srs. Vereadores. Como vai funcionar?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A ideia é que tenhamos a manifestação do Executivo, a manifestação da sociedade e, daí, sem dúvida, finaliza com a manifestação dos Srs. Vereadores. Tem a palavra o Sr. Senival Moura.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado.

O SR. SENIVAL MOURA – Só para entender, a proposta do Vereador Adilson Amadeu seria para tratar do princípio da isonomia, os que são favoráveis e os que são contrários.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Na realidade, não estamos tratando de favoráveis e contrários, estamos tratando de 3 a 5 manifestações daqueles que são condutores – *drivers* – da Uber, e 3 a 5 daqueles que são representantes dos taxistas.

O SR. SENIVAL MOURA – O princípio da igualdade. Ok. É racional.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - O que é importante é perguntarmos também se tem aqui usuários desses dois sistemas também para se manifestar, se não ficamos só imaginando os condutores, sejam motoristas de aplicativos, sejam de taxi, mas não da população. Então se tivermos a presença de cidadãos que foram motivados a esse debate, também terão a oportunidade e isso vamos garantir.

Vamos suspender os trabalhos por três minutos para as inscrições. Sugiro que sejam, no mínimo, 5 inscrições de cada lado para esse debate, sempre lembrando que a sociedade – o usuário dos dois sistemas – sempre terá oportunidade de se manifestar.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Estão reabertos os trabalhos. Vou fazer a leitura dos inscritos, na ordem em que vão falar. Lembrando que temos a inscrição de um usuário do sistema, sempre faremos uma alternância, fala um de um sistema, outro de outro.

Antonio Matias Ceará, o primeiro a fazer uso da palavra.

O SR. ADILSON AMADEU – Pela ordem, Sr. Presidente. Dentre os inscritos, temos as pessoas, os profissionais taxistas, e temos condutores dessa empresa que está aqui, hoje, debatendo mais uma vez. Então, eu pediria e, se for o caso, podemos submeter até a votos, o Sr. Presidente é que tem de analisar, o seguinte: os primeiros, com muita gentileza, passar para os condutores da Uber, os representantes primeiro, depois os taxistas. Os taxistas já estão cansados, trabalhando há bastante tempo. Os condutores chegaram há pouco tempo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A ideia é permitir que fale um e outro, sem nenhum problema, mas podemos começar com quem V.Exa. sugerir. Sem nenhum problema. Fazer alternar-se.

O SR. ADILSON AMADEU – Insistem os colegas Vereadores que os representantes da Uber falem primeiro e depois os taxistas.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixe eu explicar para o Vereador Adilson Amadeu. Na orientação que temos do nosso Regimento, aplicamos às nossas reuniões tudo aquilo que é realizado no plenário.

No plenário temos uma alternância entre as manifestações. É o que vamos manter aqui, porque essa é a regra que o Regimento nos recomenda.

Então o que vamos fazer? Vamos abrir com um *driver*, um condutor parceiro, depois daremos a palavra aos taxistas na representação que eles têm.

—
- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Na primeira rodada, vamos permitir ao Kelvin, que foi o único usuário que se apresentou para fazer uso da palavra, pelo menos o único usuário que se apresentou até agora para fazer uso da palavra – se tivermos mais algum usuário peço para que faça a inscrição.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Trata o nome dela, porque não está aqui. (Pausa) Iara Maria.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, o usuário Kelvin foi até aquele que me ofendeu na última audiência, não é isso? Que prazer te ver aqui. Muito querido. Muito parecido. Sósia? Não, não, só estou citando. Kelvin. Então é o usuário Kelvin.

Insisto, Sr. Presidente, se os senhores representantes da empresa Uber usarem a palavra primeiro, os senhores gostariam de usar a palavra primeiro?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador, não oferecemos a eles aquilo que não podemos dar. Pela decisão da Mesa, o Regimento estabelece a apresentação

alteranada e é assim que vamos permitir.

- Manifestação na galeria.

O SR. ADILSON AMADEU – O senhor está inscrito?

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Aqui não tem preferir. A organização vai se dar como acontece no plenário, trazendo para cá o que o Regimento estabelece para a Casa, e ponto final, está decidido.

Quero anunciar os inscritos para que todos saibam quais serão aqueles que vão falar. Então a inscrição fechada, de comum acordo, foi: Antonio Matias Ceará, Fábio Godoy, Natalício Bezerra Silva, Alexandre Soares e Alessandro Martins, na ordem solicitada: que o último fosse o Alessandro. Carlos de Barros, Paulo Acras, Ivan Camargo, Nelson Bazolli e Tiago da Silva Soares são os cinco inscritos. Os dois usuários que se inscreveram são Kelvin Azevedo Santos e Iara Maria Biola.

Com a palavra o Vereador Salomão Pereira.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado. Sr. Presidente, atendendo à solicitação do nobre Vereador Adilson Amadeu, acredito que se primeiro ouvirmos os representantes da Uber, talvez a audiência transcorra da melhor forma.

Por isso é importante ouvir primeiro esse pessoal. Estamos em seis ou sete Vereadores, podemos colocar em votação também, nobre Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador, deixa eu explicar um pouco da condução, a partir do momento em que os senhores me elegeram Presidente. Temos de conduzir os trabalhos.

Os trabalhos da comissão serão conduzidos à luz do nosso Regimento, que tem uma orientação de intercalado, porque permite que se faça a reflexão com base naquilo que alguém, que é oponente à sua ideia, lhe apresente. Portanto, refletir com ideias distintas da sua. Quando se acumulam todas as ideias distintas de um lado e as outras do outro, em vez de realizarmos um debate, acabamos fazendo um monólogo durante o primeiro período e outro

monólogo no segundo período. Esse é o motivo porque se faz, não apenas aqui, mas no Plenário também, debates intercalados.

Portanto vamos seguir essa orientação, para quem sabe avançarmos não apenas no projeto, mas também nos debates atinentes a essa matéria.

Vou iniciar com uma fala não superior a cinco minutos, em que farei uma breve exposição da ideia apresentada, ainda no ano passado, no final do primeiro semestre, que pretende regulamentar o artigo 254, da Lei 16.050, de 31 de julho de 2004, que aprovou o Plano Diretor para a Cidade.

O Plano Diretor trouxe uma inovação, um capítulo que trata exclusivamente de transporte e uma seção que trata do compartilhamento de viagens, compartilhamento do equipamento e compartilhamento dessas viagens com condutor. E o texto é claro ao orientar a Cidade a ter uma regulamentação para isso.

E o que fizemos foi oferecer à Cidade uma regulamentação que alcança três níveis desse serviço. Um, em que o equipamento carro é locado, portanto, há experiências nacionais e internacionais disso, que é o *carsharing*. O que é isso? Ter carro à disposição do cidadão espalhado pela Cidade e sistemas, plataformas tecnológicas, que liberam esse veículo para uso de pessoas cadastradas dentro desse sistema. Essa é uma das modalidades dentro do compartilhamento. Uma segunda modalidade é o compartilhamento da viagem, aquelas que são as viagens rotineiras, que quando sobrepostas a outras viagens rotineiras de usuários contumaz do carro, portanto, transporte individual, tem a possibilidade de, ao sobrepor as viagens, reduzir o volume de carros nas ruas e ampliar o número de passageiros dentro desses carros. Essa experiência vem sendo realizada em alguns Países e em algumas cidades fora do País. Hoje, recentemente, no Brasil, já há experiências intermunicipais e essa é outra tentativa de oferta de sistemas tecnológicos que reúnem pessoas com os mesmos trajetos na Cidade e que pode reduzir o número de carros em circulação e ampliar o volume de pessoas dentro desses carros.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Peço que todos se manifestem ao final, da forma como quiserem. Apenas agredir é que não pode. Por isso aqueles que agredirem...

O SR. ADILSON AMADEU – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vou terminar, Vereador.

O SR. ADILSON AMADEU – Não use mais a palavra agredir, porque estamos aqui num regime democrático e vamos fazer da melhor maneira possível.

- Aplausos na plateia.

O SR. ADILSON AMADEU – Quem chamou... Quem ofendeu, eu peço para eles relevarem... Quem ofendeu essa categoria foi o senhor, e eu peço para eles relevarem. Então, por favor...

- Manifestações na plateia.

O SR. ADILSON AMADEU – Por favor, eu também peço para os senhores... Mas não vamos mais cutucar de alguma maneira, Presidente, porque, senão, a audiência termina e nós vamos para uma segunda e uma terceira. Nós vamos fazer de uma maneira democrática.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – É isso que a gente fazer...

O SR. ADILSON AMADEU – Então, por favor, não cutuquem a profissão.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos seguir. Uma terceira fórmula é a viagem com o motorista, e essa, reconhecida como uma das formas de também reduzir o número de carros em circulação à medida que 5, 10, 18, 20 viagens que podem ser realizadas com um único carro reduzem o número de carros oferecidos no viário; portanto, reduz o número de carros que parqueiam na rua, e aí se tem mais área para circulação e menos área ocupada por carros estacionados.

As três fórmulas foram apresentadas de maneira organizada no projeto, trazendo duas leituras objetivas. A primeira, dados da nossa pesquisa origem-destino que apontam que a cidade de São Paulo realiza cerca de 45 milhões de viagens para organização da Cidade. Para que a Cidade funcione todos os dias, são realizadas cerca de 45 milhões de viagens, que se distribuem em três grandes setores. O primeiro, aproximadamente 15 milhões de viagens

individuais. Depois, cerca de 15 milhões de viagens não motorizadas; são deslocamentos a pé e de bicicleta. Por último, 15 milhões de viagens, deslocamentos públicos coletivos, que são realizados de ônibus e de metrô, essencialmente. Também transporte escolar, também fretamento, mas esses são os três grandes comandos para isso.

Se observarmos a quantidade de metros quadrados ocupados por esses que representam só um terço da circulação, que são os veículos, eles vão representar algo próximo a 80% da ocupação de metros de viário. Para realizar um terço das viagens, ocupam 80% do viário. O esforço que as três fórmulas de compartilhamento aponta para a redução do número de veículos em circulação, levando a média histórica da cidade de São Paulo, que já chegou a ser 1,7 passageiros por carro e hoje é de 1,4, para algo em torno de 2,2, 2,3, 2,4, o que reduziria o número de veículos em circulação e o volume de pessoas dentro dos carros.

Portanto, o esforço é para que ofereçamos base tecnológica, segurança daquele é o condutor, segurança do equipamento que é colocado à disposição da sociedade, regras que tornem obrigatório a esses operadores de sistema informar à Administração – e, portanto, ao Poder Público – todas as rotinas que são cumpridas com validação, à medida que o carro, ao ter esse sistema, tem um GPS que acompanha a viagem e o usuário, passageiro também tem o seu GPS. Portanto, há condição de validação dessa viagem não só a partir do condutor, mas também a partir do passageiro, e há regras de controle de segurança para isso. Mais do que isso, ganha-se condição de a Cidade ter informações, que jamais teve, sobre circulação; portanto, tendo condições reais de organizar seu viário durante o dia.

O projeto também prevê uma redução de custos à medida que os carros, tendo mais passageiros, gozam de benefícios para a redução dos custos atinentes a essa atividade. O projeto teve um debate durante o primeiro semestre do ano passado, que contou com a participação da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, que se manifestou por unanimidade e, portanto, aprovou um substitutivo reconhecendo a constitucionalidade e legalidade. É lógico que isso já era uma orientação do Plano Diretor, e teve a aprovação no final do ano.

Essa é a primeira audiência pública que realizamos, depois de diversos debates, um deles que o Vereador Adilson Amadeu fez questão aqui de anunciar, que realizamos na Fundação Getúlio Vargas. O projeto também acabou por ter um período de debates dentro do Executivo à medida que o Executivo lançou, no final do ano passado, um decreto que apresentava fórmulas de regulamentação de parte daquilo que o projeto pretende regulamentar. Esse é o motivo de o Executivo também nos acompanhar em audiência pública no dia de hoje.

Hoje se pretende que tanto as informações atinentes a controle de qualidade como aquelas que podem gerar riscos à segurança do passageiro sejam bastante debatidas. Vamos falar sobre as regras de fiscalização do serviço de transporte individual – e aí vamos colocar transporte individual como a legislação determina, até 7 passageiros. Esse transporte tem que ter um regime de fiscalização que não é só aquele por que anualmente o carro passa, mas sim também em circulação. As plataformas digitais permitem um acompanhamento desses percursos; portanto, permitem um controle não só da qualidade como também da integridade dessas viagens.

Estou absolutamente convencido de que precisamos realizar o debate. Quero me desculpar com os taxistas, e faço isso publicamente, e esta é a primeira oportunidade que tenho. Digo isso, Vereador Adilson Amadeu, de modo muito tranquilo. Apontei uma preocupação quanto ao sorteio dos carros pretos, que abordei no Plenário, e há gravação disso, e eu disse que não podemos premiar a delinquência. Foi essa a frase que utilizei, e todos escutaram. Eu disse que não se pode premiar a delinquência sabendo que poucos, mas infelizmente alguns, usaram da violência para fazer valer sua voz. Eu falava que não podemos premiar a violência à medida que esses poucos poderiam estar entre os sorteados...

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não, eu falei exatamente isso.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não, eu não vou polemizar. Estou

dizendo isso pelo desejo que tenho de que consigamos fazer um bom debate e que o debate surta efeitos positivos para a sociedade paulistana. Efeitos positivos para os condutores que têm seu ConduTax, que dirigem seus táxis, aqueles que têm o desejo de integrar a profissão, aqueles que foram sorteados no táxi preto. Já reconheço a qualidade do serviço que vem sendo prestado como reconheço também o quanto evolui o táxi branco. Não somente eu reconheci: vi também o Presidente do Sindicato anunciando que houve uma evolução. Então, reconhecendo que durante esse curto espaço de tempo muito se avançou, concluo que esse período de debate nos rendeu um novo serviço do táxi preto, que não existia, uma qualificação, que o próprio Presidente do Sindicato anunciou, e rende, hoje, a utilização de sistemas de pagamento digitais, que até então não eram obrigatórios. Portanto, há um avanço consistente nesse curto espaço de tempo.

O SR. ADILSON AMADEU – Presidente...

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Preciso terminar, Vereador.

O SR. ADILSON AMADEU – Essa empresa aproveitou-se de uma avenida sem pagar impostos, entrando e tirando o pão de cada dia dos taxistas.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Acho que talvez esteja aí a questão...

- Aplausos no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – E é dentro dessa lógica que acho importante a gente realizar um debate muito contundente. Hoje as operadoras de plataformas – Uber ou qualquer outra igual a ela – têm tido por lei a proibição e, pela justiça, a derrubada das proibições. Portanto, se nós não estivermos muito atentos ao regime legal, permitiremos a esses operadores nenhuma regulamentação, o que talvez seja o maior risco que a gente imponha à sociedade.

Se tivermos a coragem de realizar o debate e regulamentar o sistema, talvez saíamos desse processo com a proteção do sistema preexistente do táxi, com a garantia de novos serviços para novos clientes, com mais oportunidades para a Cidade para oferecer, aí sim, para o cidadão, serviços cada mais de melhor qualidade por um preço menor.

Se tivermos essa capacidade...

O SR. ADILSON AMADEU – Presidente...

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Já vou terminar, Vereador. É que sou autor do projeto e tenho que ter direito de fazer a sustentação dele, senão a gente não conclui o processo.

- Tumulto no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vou concluir, desejando a todos um debate profícuo, e que ele seja o maior esforço que a gente possa realizar. Muito obrigado.

Pela ordem, Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – É que vi todo mundo se inscrever, e como não pertenço a esta Comissão, não sei em que momento vou poder fazer a minha inscrição. Nem faço questão de falar agora, mas apenas para deixar registrado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Ao final da participação da sociedade, todos os Vereadores poderão fazer todas as suas reflexões a partir daquilo que a sociedade nos trouxe.

Passo imediatamente a palavra ao Executivo, que se faz presente nesta audiência pública, para suas considerações para que possamos iniciar com os debatedores que vieram a esta Casa.

O SR. ADILSON AMADEU – Presidente, com todo o respeito, não está no Regimento o Executivo se pronunciar. O nobre Presidente falou por 20 minutos e agora eu acho que o nosso querido Rodrigo Pirajá, que tem se debruçado em cima dessa matéria, porque o Prefeito pede demais para ele, para que ele analise quilometragem, analise tudo. Então, neste momento, com o maior respeito, vou pedir ao nosso querido Rodrigo Pirajá que ele fosse meio breve para que todos comecem a usar a palavra.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeitamente.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Presidente, eu gostaria que fossem determinados cinco minutos, que acho mais do que suficientes, já que nós demos três minutos para o

peçoal inscrito. Senão, nós vamos ficar até às 22h aqui.

O SR. ADILSON AMADEU – Apesar de que eu não me importo de ficar a noite toda.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem. Eu vou pedir...

O SR. SENIVAL MOURA – Mas Presidente, cinco minutos para o Executivo se manifestar diante de um tema desse, acho que não é suficiente. Só se não estão querendo ouvir.

- Manifestações no recinto.

O SR. SENIVAL MOURA – Foi aplicado o princípio da isonomia. Vocês estão inscritos, vocês vão falar três minutos, mas o Executivo tem que falar porque, de repente, em sua fala, pode surgir temas importantes para vocês. Temos que ouvir o Executivo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos estabelecer o seguinte: eu vou conceder 10 minutos ao Executivo, para que tanto o Ciro como o Pirajá utilizem esse tempo conjuntamente de forma que possamos dar não só qualidade, mas velocidade ao debate, que é o que queremos para a Cidade: mais velocidade com segurança.

Ciro, Pirajá, vocês têm a palavra por dez minutos.

O SR. CIRO BIDERMAN – Eu nem pretendo usar todo esse tempo; acho que o importante é o debate.

A posição do Executivo essencialmente é de melhorar a mobilidade. Isso é o que temos feito preponderantemente. Vou apenas reforçar um pouco um ponto muito importante sobre o qual nós precisamos refletir: se nós não regularmos, esse é o pior dos mundos para todos. Não regulado, tudo é possível. Não regulado, qualquer preço é possível. Não regulado, qualquer situação pode acontecer.

Nós estamos vivendo um momento em que certamente as tecnologias estão mudando e os táxis em São Paulo e em vários lugares acompanharam essa nova tecnologia. Não temos nada a perder.

Nós temos uma oportunidade – e acho que esse é o ponto – em que podemos, de

fato, reduzir transporte individual com seus próprios veículos. Essa é a nossa oportunidade. O táxi ou qualquer outro serviço de transporte individual é absolutamente complementar ao transporte coletivo, é complementar aos modos não motorizados também. Quer dizer, o fato de a pessoa tomar um táxi significa que uma parte do percurso, ou outras viagens, ela pode fazer a pé, de ônibus, de metrô ou ir de bicicleta. Isso é fundamental para o bom andamento da Cidade.

Nós precisamos reduzir o número de veículos particulares circulando. Então, essa é a grande ideia, esse é o grande objetivo de todos. Acho que isso é o que nos une.

No momento em que estabelecemos uma tarifa por quilômetro, estamos permitindo que haja, indiretamente, algum controle sobre o volume de veículos.

Então, como eu falei, sendo breve, tentar simplesmente proibir não vai fazer parar de pé a legislação nacional, como já vimos.

O SR. ADILSON AMADEU – Proibir o quê?

O SR. CIRO BIDERMAN – Nós precisamos regular.

- Manifestações no recinto.

O SR. CIRO BIDERMAN – Podemos também não regular.

- Manifestações no recinto.

O SR. CIRO BIDERMAN – Mas...

- Manifestações no recinto.

O SR. CIRO BIDERMAN – Acho que o importante é debater como fazer uma regulação que garanta o pensar de toda a população. Isso é o mais relevante hoje. Obrigado.

O SR. RODRIGO PIRAJÁ – Serei breve também. Concorde inteiramente com o Vereador Adilson. Acho que o Executivo já falou demais, as explicações técnicas tiveram seu momento, já explicamos tecnicamente qual é a nossa visão. Particularmente, acredito que o papel principal da audiência pública é de vocês, e a gente quer debater com vocês. Menos expor e mais conversar. Assim, talvez nós cheguemos a um meio termo.

Agora, eu queria pedir para vocês refletirem se a estratégia mais eficiente é a de

rejeitar e a de tentar proibir esse tipo de serviço, porque não está funcionando. O Judiciário derrubou. Hoje vocês estão sofrendo uma concorrência que vocês não conseguem controlar.

- Manifestações simultâneas.

O SR. ADILSON AMADEU – Quem não controla são os senhores!

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Adilson!

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – É o Prefeito Haddad!

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Adilson!

O SR. ADILSON AMADEU – São os senhores que não controlam p. nenhuma!

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – São os senhores que não controlam p. nenhuma! Em português bem claro. Não venham com conversa fiada. Vocês são filhotes do Prefeito Haddad e vêm aqui vender uma ideia de ilegais, de clandestinos que estão entrando no conto do vigário com esses americanos que vão deixar todos na mão.

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – Vocês é que não tiveram pulso. Na história da cidade de São Paulo, nunca nenhum Prefeito deixou acontecer essa baderna. Os senhores não venham com conversa fiada, não venham vender ilusão. Os senhores não vão ter espaço. A cidade de São Paulo vai parar porque vocês não vão tirar o direito do taxista.

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – Não venham com conversa fiada, não. Nenhum daqueles que são ilegais. Há mil lá fora e vão haver 40, 50 mil, mas não venham com conversinha fiada. Nem você, Biderman, nem você, Pirajá, nem o Fabio Sabba, que saiu correndo, escondido, já foi embora.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Reforçando o que o Vereador Adilson Amadeu está falando...

- Manifestações simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – O Executivo não está...

O SR. ADILSON AMADEU – Caras de pau!

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A gente os convida para discutir nesta Casa...

O SR. ADILSON AMADEU – Caras de pau!

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – ...a gente minimamente os respeita.

O SR. ADILSON AMADEU – Caras de pau.

- Manifestações simultâneas.

O SR. ADILSON AMADEU – Estão fazendo pouco caso.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não é assim, Adilson. Não é assim, Adilson. Não é assim.

O SR. ADILSON AMADEU – Estão fazendo pouco caso dessa categoria que está perdendo dinheiro todo dia.

- Tumulto no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixem-me devolver a palavra ao Executivo, que vai concluir. Mas eu acho que há uma questão fundamental: o Pirajá tenta apontar que há uma decisão judicial...

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – Quem vai falar sou eu, Adilson Amadeu. O Desembargador Fermino Maganani Filho é um frouxo de ter feito o que ele fez. Ele pode me prender, mas ele não teve postura, porque ele liberou os ilegais que estão andando nas ruas de São Paulo sem nós sabermos quem são. Cadê o cadastro para os condutores da Uber?

- Manifestações simultâneas.

O SR. ADILSON AMADEU – Eu quero saber.

- Manifestações no recinto.

O SR. ADILSON AMADEU – Nem os senhores sabem quem são.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeito.

O SR. ADILSON AMADEU – Nem os senhores sabem quem são.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeito.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – O Vereador Adilson foi preciso ao anunciar uma decisão judicial que impõe obrigação à autoridade pública de permitir a circulação daquilo que a decisão permitiu. É verdade que o desembargador, ao derrubar a lei aprovada por esta Casa, deu uma condição para os aplicativos funcionarem. Portanto, o que se debate...

- Tumulto na galeria.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Sr. Presidente, não houve derrubada de lei.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não houve. O que o Adilson acabou de falar que liberaram os carros não foi uma derrubada da lei, foi uma clara...

- Tumulto na galeria.

O SR. ADILSON AMADEU – O Desembargador Fermino Magnani Filho é um frouxo. O homem da capa preta que fazia isso não tem vergonha na cara. Não respeita a categoria.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ADILSON AMADEU – Está gravando, pode levar. Eu quero ir preso por ele.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. ADILSON AMADEU – Se a Uber quisesse, deixe-me falar um pouquinho. Se a Uber quisesse – essa empresa que entrou em 52 países pela porta dos fundos -, conversasse com o Governo, mas foi no Governo, Sr. Pirajá e Sr. Tuma, e falou com o “Fernandinho” Haddad “Maldade”: “Nós não queremos ser táxi”. O que vocês querem ser então? O que vocês querem ser?

- Tumulto na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Por favor, eu sei que há uma vontade grande de falar. Há cinco inscritos, preciso que eles terminem para que possamos chamar os que estão inscritos.

Sr. Pirajá, para você fazer suas conclusões para eu poder iniciar o debate.

O SR. ADILSON AMADEU – Quem falou está aqui, o Sr. Mangabeira, esse cidadão, esse boneco que falou ao Prefeito Haddad que não queria ser táxi. Esse cara de pau que está na contramão.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Adilson, nós precisamos realizar o debate.

O SR. ADILSON AMADEU – É, mas como que pode vir falar aqui que vocês querem impor uma empresa ilegal. Por que não quiseram conversar? O Sr. Mangabeira com o Dr. Fernando “Maldade” e não quis ser táxi, ele quer ser isso, faturar e não pagar imposto, esse cara de pau aqui.

- Aplausos na galeria.

- Tumulto na galeria.

O SR. DALTON SILVANO – Só um minuto, gente.

Quero trazer minha contribuição. A princípio, zeloso pelo Regimento que sou, quando o Presidente tem 20 minutos e até o Executivo, normalmente, é convidado para falar sobre determinadas matérias, mas normalmente ele é convidado para falar das matérias do próprio Executivo, mas é convidado. Está previsto no Regimento.

Estou vendo – não faço parte desta Comissão – que a audiência foi convocada nesses termos e até o local é pequeno para tanta gente. O que chateou é falarem que o Governo ou nós não vamos conseguir fiscalizar uma coisa que embora o Poder Judiciário possa ter dado, mas existe um poder fiscalizador.

O nosso sentimento quando pusemos 43 votos era para se poder fazer uma coisa legal. Se o Poder Judiciário fez de uma forma ou de outra, esta Casa é para tornar as coisas legais e dizer aquelas que são ilegais. O que pareceu à época foi o que dissemos: aquela

matéria que está sendo colocada: o táxi da Uber é ilegal. Foi o que entendi.

Agora, devemos ouvir as pessoas.

(NÃO IDENTIFICADO) – Eu quero me manifestar.

O SR. DALTON SILVANO – É que a palavra que o representante do Executivo colocou cria um mal estar quando fala que não vai conseguir fiscalizar.

- Tumulto na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Sr. Pirajá, para conclusão.

O SR. PIRAJÁ – Declino, com o maior prazer.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Então, concluída a manifestação do Executivo vou chamar o primeiro inscrito, o Sr. Carlos de Barros.

O SR. CARLOS DE BARROS – Eu queria cumprimentar a todos. Gostaria de cumprimentar o Sr. Presidente Police Neto e os Srs. Vereadores Adilson Amadeu, Toninho Paiva, Dalton Silvano, Salomão e Senival.

Gostaria também de deixar claro que o Vereador Celso Jatene, patrono da nossa Associação, APAMPA, Associação dos Parceiros em Aplicativos Motoristas Profissionais Autônomos.

- Manifestações na galeria. (Risos)

O SR. CARLOS DE BARROS – Nós estamos respeitando todos e queremos apenas o direito de trabalhar. A Uber vem fazendo também uma ação social, pois a grande maioria de nós, desempregados, abraçou essa atividade para que possamos efetivamente trabalhar através de uma liminar que a própria Prefeitura nos deu.

- Manifestações na galeria.

O SR. CARLOS DE BARROS – O meu carro é um Civic, 2016, com 13 mil quilômetros. É impossível eu ter encontrado o senhor e ter falado tamanha besteira. O meu carro não foi nem para a segunda revisão ainda.

O que nós queremos dizer é o seguinte: evidentemente, não queremos ficar na clandestinidade. Nós respeitamos muito os taxistas. Eu fui colega de partido do Sr. Natalício

Bezerra, que me conhece há mais de 20 anos. Não estou aqui de orelhada e muito menos sou algum aventureiro. Conheço o Vereador Adilson Amadeu há mais de 20 anos, foi meu colega no PTB e eu exercitei a cadeira no PTB na Executiva Sindical. Fui secretário-geral da Executiva Sindical do PTB.

Então, digo para vocês que queremos respeito e queremos respeitar os senhores. Jamais quisermos nos aproveitar de qualquer situação que seja. Se tivermos de pagar alguma coisa para legalizarmos, pagaremos, sem problema. Estamos aqui em paz.

A nossa conclusão é respeito para ser respeitado. Somos profissionais como os senhores e estamos também respeitando o livre-arbítrio. Não estamos pegando passageiros pelo braço. São os passageiros que chamam a Uber.

Desejo a todos sucesso. O Vereador Celso Jatene manda um grande abraço a vocês.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Antonio Matias Ceará.

O SR. ANTONIO MATIAS CEARÁ – Obrigado, Sr. Presidente.

Queria saber se estava no Brasil ou nos Estados Unidos quando nosso Presidente Police Neto estava dizendo que tem motorista *drive*, porque no Brasil, Sr. Presidente, tem duas leis: a lei que regulamenta a profissão de táxi, que é 12.468 e a lei que regulamenta a profissão de motorista, como é o caso dos companheiros que estão aqui. A lei a que me refiro é a 12.619.

Então, que não venham aqui nos jogar confete, dizendo que vão regulamentar, porque está aqui o representante do Uber, e os demais fugiram. Os que ficaram estão de parabéns por darem a cara a bater, por peitarem essa empresa que vem sonogando impostos – e não quer ser regulamentada. Está aqui o cidadão Rodrigo Pirajá, que abriu a licitação. Eles não participaram porque não querem regulamentar vocês. Então, vocês estão de parabéns por peitarem eles, porque eles não têm compromisso com vocês. Venho falando isso há mais de dois anos. Venho falando isso para todos os representantes do Uber.

O Dr. Rodrigo Pirajá e o Sr. Prefeito Fernando Haddad liberaram cinco mil outorgas para eles e eles não quiseram, porque eles não querem dar oportunidade para vocês. Eles mentem. Eles são treinados para mentir e sonegar impostos. (Palmas)

Somos o contrário deles. Entendemos a situação de vocês. Estamos trabalhando para que seja regulamentado o trabalho de vocês, mas eles não querem. A prova do que estou falando está aqui: dia 30 estourou o prazo do pregão eletrônico, dado pela SP Negócios, que se recusa a debater com os representantes dessas categorias. (Palmas)

E, aí, o Sr. José Police Neto com mais uma manobra política nesta Casa, que aprovou uma lei, por 43 votos, vem com um termo fiscal: "Não podemos apreender". Mas, aí, Daniel Mangabeira e o Sr. Prefeito mandam me prender! Os senhores sabiam disso? Fui quase preso, por esses dias, por causa desses cidadãos! Porque eu soltei um vídeo, falando do Sr. Prefeito, que é um frouxo. E, aí, foram me acusar, dizendo que eu estou ameaçando vocês. Há prova de que não tem ameaça alguma. Nunca teve e nem terá. É o contrário. Nós defendemos vocês, nós apoiamos vocês e falamos para vocês: reivindicuem, cobrem, porque o Uber virará as costas para vocês.

Então, Sr. Vereador, precisa abrir o debate com esta Casa de forma mais sincera, mais transparente. Não faça como um outro Vereador fez com o meu amigo Senival Moura, querer jogar para a plateia, porque não precisamos disso. Todos precisam de transparência.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço ao Ceará.

Tem a palavra o Sr. Paulo Acras.

O SR. PAULO ACRAS – Vocês me dão licença aqui? Eu quero testar se o meu aplicativo está funcionando ou se eu não fui deletado do sistema do Uber, porque tudo o que eu falo aqui não agrada nem o Uber, nem os taxistas, nem a Mesa.

Pediria a atenção de vocês. Nunca pensei que fosse tão complicado falar a verdade. Sou Economista e trabalhei durante seis meses com o aplicativo do Uber, fiz o estudo econômico e um estudo de observação comportamental. Observei algumas coisas que são gritantes e perigosas. Como é que pode um motorista ter de trabalhar oito horas para conseguir

um alimento, um prato de comida? Na verdade, ele tem de trabalhar oito horas para pagar o aluguel do carro, mais a gasolina e mais uma hora para comer.

O Uber não remunera a depreciação do automóvel. Todos os motoristas que lá hoje trabalham, daqui a pouco tempo não terão nem o automóvel, nem o trabalho. (Palmas)

Hoje, o motorista investe em um modelo novo de trabalho. Ele investe o capital e a mão de obra e ele não é remunerado nem no capital, nem na mão de obra.

O Uber não manda no Brasil. (Palmas)

Se não nos resolvermos aqui com o Police Neto, com o Vereador Adilson Amadeu, os taxistas sumirão do mapa. É o que está na teoria econômica. Não vão sobreviver. A concorrência é muito forte e eles não vão sobreviver. Mas os motoristas do Uber também não vão sobreviver. O primeiro objetivo deles é o de acabar com os taxistas. O segundo, comer vivos os filhotes. O terceiro, colocar os automóveis deles sem condutor. O quarto, acabar com o povo, que pagará tudo para andar em um veículo, porque só vai ter o do Uber rodando por aí. (Palmas)

O objetivo do Uber, realmente, é o objetivo americano: o monopólio. O Uber, pelo que eu entendi e consegui avaliar, utiliza o capital financeiro dos motoristas para financiar o seu crescimento. Acho que é uma crueldade pegar pessoas simples, que não sabem, às vezes, fazer as quatro operações matemáticas... (Palmas)

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PAULO ACRAS – Acho o seguinte: que o trabalhador, seja ele taxista ou motorista do Uber, merece ser respeitado. Saúde e segurança, Sr. Mangabeira, não têm preço, mas têm custo. A pessoa que dirige para o Uber, como eu dirigi, por 20, por 22 horas, tem a sua saúde prejudicada, colocando em risco a segurança dos passageiros e da sociedade.

Acredito que, realmente, os aplicativos são o futuro. Acredito que não tem volta e vou repetir: temos de nos resolver com o pessoal da Mesa, de forma que...

Acredito que a cooperação entre os motoristas de táxi e do Uber é a melhor saída para o sucesso. É nisso que acredito.

Tenho uma sugestão. Esse mercado é algo novo até para o Uber. É algo que está em desenvolvimento. Eles não estão conseguindo, às vezes, sequer acompanhar toda a transformação, a quantidade de pessoas que estão aderindo, mas isso é algo que precisa ser resolvido.

Não sou político. Não estou aqui fazendo política, não sou candidato a nada. Montei uma associação, realmente, para ajudar os meninos que trabalham conosco. Prefiro ser um líder visionário, que traga ideias que possam ajudar para que o trabalho de vocês continue a existir. Mas, realmente, se não houver esse acordo, se vocês não se acertarem amigavelmente, será feia a situação de todos aqui.

Hoje, acredito que estamos diante de nosso melhor momento. Estamos aqui negociando e é chegada a hora de os trabalhadores de diferentes categorias se unirem e darem um basta nessa situação: regulamentar a lei, acertar uma condição que assegure a existência de vocês. Entendo que a única saída é encontrar uma tarifa mínima que mantenha a segurança da sociedade, a saúde do motorista e não coloque em risco todos esses trabalhadores que aqui estão, Sr. Mangabeira.

Então, a minha sugestão é que se crie uma comissão que avalie o preço mínimo do quilômetro rodado, porque incluo, dentro do que consegui observar e do meu estudo econômico, duas situações: a primeira, ou os nossos motoristas são trabalhadores e funcionários da Uber; ou a Uber vai ter de explicar o que é cartel e concorrência desleal, Sr. Mangabeira. Porque quando trabalham com o mesmo preço e não são seus funcionários tem o risco de ser cartel e concorrência desleal.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem. Obrigado, Paulo Acras.

- Manifestação no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Fábio Godoi.

O SR. FÁBIO GODOI – Boa noite a todos. Nobres Vereadores, boa noite.

Cumprimento o Presidente e estendo os cumprimentos aos demais Vereadores.

Gostaria de fazer só um aparte com relação à legislação. Infelizmente existe uma miopia jurídica envolvendo todo o segmento. Não consigo entender o teor das decisões que têm sido proferidas e também não consigo entender o teor desse Projeto de Lei 421/2015.

Na realidade, se você pegar a legislação federal, esse tipo de transporte – serviço de transporte e não o transporte – não tem previsão na Lei de Mobilidade Urbana. Não tem previsão na Lei Orgânica do Município. Não tem previsão no Plano Diretor Estratégico.

Então, Presidente, o senhor comentou que o seu projeto está embasado no artigo 254, do Plano Diretor Estratégico. Todos os artigos do Plano Diretor: 227, 229, 254, 247, todos eles e com o devido respeito com o equivocado entendimento da Comissão de Justiça desta Casa, que deu um parecer favorável pela não presença de inconstitucionalidade e ilegalidade.

Na realidade, esse projeto absolutamente afronta todos os dispositivos legais. Não existe a palavra serviço de transporte individual de passageiros, seja na Lei Orgânica, seja na Lei de Mobilidade Urbana Federal, seja na Lei do Plano Diretor Estratégico. O que se tem é compartilhamento de veículo, locação de veículo por curto espaço, o que o senhor falou, o *car sharing*. Aquilo pode ser saudável para a sociedade, que é você pegar o carro, deixar noutro lugar; ou outra pessoa pegar o carro sem motorista e usá-lo. Isso é saudável, estacionamentos, mobilidade. Para isso. Agora, causa espanto para a categoria a inserção e a criação de um serviço de transporte privado e individual que não existe na lei. Não existe na lei federal, não existe em lugar nenhum. O transporte individual privado remunerado é privativo do taxista. (Palmas)

Então, existe uma miopia em todos os setores, inclusive no Poder Judiciário, dando guarida. Lamentavelmente, não sei por que, existe uma defesa muito grande para essas empresas de aplicativo, algumas que já estão no Brasil e outras que já estão chegando. Existe uma defesa incondicional dessas empresas, em detrimento, seja de 70 mil taxistas de São Paulo, seja dos próprios trabalhadores, que estão sendo eliminados. São cortados drasticamente dos seus postos de trabalho, estão se endividando e com dificuldade de sobreviver. Estão simplesmente dependentes de uma única empresa ou de pouquíssimas

empresas que, ao final, abandonarão a atividade ou sairão do país e eles ficarão com essas dívidas. Esse é um ponto.

Outro ponto: foi criado o táxi preto. Tivemos uma reunião com o Sr. Prefeito dia 7 de janeiro, foi discutido o táxi preto, cinco mil pessoas pagariam 60 mil reais para ter o quê? Ter o que já tem em São Paulo, inclusive, a categoria táxi luxo, carros diferenciados. Mas, tudo bem, mais cinco mil carros diferenciados para atenderem uma demanda específica da sociedade por carros diferenciados. Temos cinco mil carros a mais, por que criar ou regulamentar agora uma atividade, ao arrepio de todo o ordenamento jurídico e em detrimento desses trabalhadores que se inscreveram, que acreditaram no Poder Público, que estão pagando os carros, estão pagando as suas outorgas e agora se veem numa competição absolutamente desleal, que na última linha da conversa e já está acontecendo, provocará um canibalismo, um sucateamento de toda a frota e ninguém ganhará. Não ganharão os taxistas, não ganharão nem aplicativos e nem empresas.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. FÁBIO GODOI – Os consumidores também não ganharão, porque haverá um sucateamento da frota um canibalismo. Hoje eu vi um novo aplicativo que está surgindo, o leilão de viagens. Então, para se ter uma ideia do ponto a que estamos chegando de canibalismo do setor. Tudo causado por essa desregulamentação. Dr. Rodrigo, na verdade, já está proibido o aplicativo, então ninguém quer proibir. Essa atividade já é proibida. Então, o que se busca é cumprir a lei.

Agora, se quiserem mudar a lei, se a lei federal que traça a norma geral criar uma modalidade de transporte privada e individual remunerada, aberta ao público, que é o que os aplicativos fazem, tudo bem. Os taxistas terão que ficar em silêncio, porque aí vem uma lei do Congresso Nacional, disciplinando essa atividade, o que não acontece.

Então, as tecnologias que esses aplicativos falam que têm, os taxistas já têm há muito tempo. A categoria diferenciada já existe há muito tempo. (Palmas)

Por fim, para concluir, talvez o senhor não conheça, mas como eu participo dessa

categoria e tenho acesso a alguns grupos de conversa, é notório que nessa empresa de aplicativo já estão se formando minifrotas. Então, o taxista paga para trabalhar? Há várias pessoas, conheço advogados que compraram vários veículos e colocaram lá e cobram o valor do motorista. Isso está acontecendo.

Então, essa ideia de que haverá uma redução na mobilidade me aparece equivocada. E também não tenho notícia de informações de qualquer parte do mundo em que houve realmente uma melhora na mobilidade urbana. Por quê? Há um acréscimo de carros, o táxi já faz o serviço para os cidadãos. O táxi já está aí para servir os cidadãos. Se houver melhora, que se façam novas regras. O DTP já tem feito novas exigências, como melhorar o serviço. Mas, o serviço já está posto, regulado, regulamentado e pode ser fiscalizado.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Ivan Camargo.

O SR. IVAN CAMARGO – Boa noite, Sr. Presidente. Boa noite Srs. Vereadores, boa noite senhores taxistas, boa noite motoristas e parceiros Uber. Boa noite, Sr. Daniel.

Meu nome é Ivan Camargo, sou parceiro Uber desde um pouco depois da Copa do Mundo, tenho pouco mais de 1.500 clientes atendidos e a minha nota é consideravelmente boa.

Quando entrei na Uber, costumava receber um *e-mail* quase que diário dizendo o seguinte: “Confie em nós”. Ainda acredito que esse aplicativo possa ser regulamentado e nós pagarmos os impostos devidos.

Porém, no meu caso, tenho CNPJ, sou credenciado na Prefeitura, pago 27,5% de imposto. Tenho dois carros *black*, pago 3.500 reais de IPVA/ano. São sete mil reais. Então, senhores...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. IVAN CAMARGO – Não, os carros são meus. Porém, hoje não concordo com a política de abaixar os preços em 15%, como ocorreu em novembro, no *Black Friday*. Acho que seria muito interessante para nós e para os táxis sermos competitivos de igual para

igual. Pagamos os mesmos impostos, temos os mesmos valores e o cliente escolher quem preferir. Quer andar de táxi? Chama no aplicativo deles. Quer andar de Uber? Chama no nosso. Tudo regulamentado, com impostos pagos de igual para igual.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. IVAN CAMARGO – Só um minuto, eu chego lá.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Calma, pessoal, calma.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. IVAN CAMARGO – Eu não cobro nada. O dinheiro é só para mim.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. IVAN – Eu tenho rodízio. Os senhores não têm. No dia do rodízio, eu troco o carro. Então, eu acho que existe mercado para todo mundo, desde que seja regulamentado. Eu acho que o melhor caminho é o regulamento, é a criação do imposto. Não sei se a Uber paga ou deixa de pagar o imposto. Não depende de mim chegar lá e falar: "Paga o imposto". Eu pago o meu.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. IVAN – Há um ano e meio, eu trabalhava de segunda à sexta-feiras, em média de oito a dez horas, e tinha "x" de dinheiro no final de semana. Hoje eu trabalho de segunda à sábado, durante o dia e durante a madrugada, muitas vezes, dezoito horas, vinte horas, assim como os senhores. Há gente que trabalha aqui vinte e duas horas. Não é isso? Os senhores não trabalham vinte horas? Nós também estamos trabalhando vinte horas, porque o nosso preço abaixou. E aí onde está aquela parceria?

- Manifestações fora do microfone.

O SR. IVAN – Então, senhores, na minha opinião, na minha opinião, só para concluir...

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos suspender os nossos trabalhos por dois minutos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos retomar os nossos trabalhos.

Ninguém vai ser obrigado a sair.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos sentar, por favor. Nós já passamos da metade do nosso debate. Agora são 20h35. Mais 35 ou 40 minutos, a gente consegue concluir todos os nossos trabalhos. Peço desculpas pela interrupção.

Eu vou devolver a palavra ao Sr. Ivan, para concluir, a quem agradeço imensamente.

O SR. IVAN – Então, pessoal, na minha visão e do grupo, peço aos Srs. Vereadores, ao Sr. Prefeito e ao Sr. Daniel, que representa a empresa, que eu gostaria que a Uber fosse regulamentada de igual para igual, com os impostos que pagam. Por que a gente não pode pagar igual também? Por que não? Se houver alvará, vamos ter também. Qual o problema? Agora a gente está sofrendo muito com a baixa da tarifa. Não pensem que são só vocês não. A gente está sofrendo talvez em dobro, porque a nossa tarifa abaixou e a de vocês continua igual.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. IVAN – Mas amiga, eu não sou dono da Uber, eu só estou lá trabalhando. Eu estou falando por mim e pelo meu grupo. Então, eu peço encarecidamente ao diretor que representa a empresa no Brasil, ao Srs. Vereadores e ao Sr. Prefeito, por favor, que regulamentem de uma maneira igual para igual. Nós não queremos briga com os táxis. Imagino que eles também não querem briga com a gente. O que eu fiz para eles? Não fiz nada. Eles têm família e nós também temos. Eu também preciso trabalhar, só que antes, tanto vocês como nós trabalhávamos dez horas por dia. Hoje a gente trabalha vinte e não tira dois terços que a gente ganhava em dezembro. Eu não sou culpado. Eu quero a regulamentação assim como vocês. É isso que eu peço, igualdade. Só isso. Boa noite.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem, muito obrigado.

Tem a palavra o sempre Vereador Natalício Bezerra Silva.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA SILVA – Srs. Vereadores, quero cumprimentar todos os integrantes da mesa, o nobre Vereador José Police Neto e meus companheiros. Quero que entendam essa situação pela qual nós estamos atravessando. Eu gostaria de perguntar aos Srs. Vereadores, às autoridade desta Casa. Foi aprovada uma lei, nesta Casa, com 43 votos. Eu quero aproveitar a oportunidade para agradecer os Vereadores que votaram essa propositura em favor da nossa categoria profissional. A propositura foi do Vereador Adilson Amadeu e os companheiros Vereadores aprovaram. Foi aprovada nesta Casa e foi encaminhada ao Sr. Prefeito, que sancionou. Saiu no *Diário Oficial da Cidade* e é lei. Eu não vejo nenhuma história a mais, essa novela de regulamentar, de regular, de fazer e acontecer, se há uma lei aprovada. Isso foi uma desmoralização para todos os Vereadores, porque aprovaram uma lei, o Sr. Prefeito sancionou e não está sendo cumprida. Então, alguém está errando por aí afora.

Outra coisa, meu Deus, vamos ser sinceros. Esses cidadãos que compraram seus carros, com o dinheiro deles, estão trabalhando para essa organização clandestina. Amanhã o Sr. Prefeito pode falar: “Eu não quero mais, porque há uma lei aprovada”. S.Exa. pode amanhã dizer: “Eu não quero mais”. O que eles vão fazer com os seus carros? Haverá um prejuízo enorme. Então, é preciso acabar com isso de uma vez por todas. Ônibus é ônibus, táxi é táxi, trem é trem e metrô é metrô. O que está precisando, neste País? Eu vou me dirigir a todos os brasileiros. É os homens vestirem uma calça e dizer: “Sou homem”, porque não está tendo aqui homem. O cara faz o que quer. Vêm esses aplicativos, fazem o que eles querem.

- Aplausos na galeria.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Fazem o que eles querem e fica essa historinha, um empurra para outro. “Não pode”, “A sociedade...” e não sei quê. Lei é lei. Cumpra-se e acabou a novela, não tem mais outra coisa para se fazer. Vamos fazer as coisas dentro da lei.

Agora, todos - e, especialmente V.Exa., que é um Vereador inteligente, Police Neto,

é um Vereador inteligente, foi Presidente desta Casa; se não fosse inteligente, não seria eleito pelos 54 Vereadores; pessoa inteligente -, mas não sei o que o senhor viu nessa organização clandestina para o senhor dar todo esse apoio. Eu não sei o que foi que aconteceu, não é?

- Aplausos na galeria.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Eu não quero, de maneira nenhuma, me alongar, que eu tenho o maior respeito pelas autoridades. Mas, gente, são 50 pais de família. Motoristas têm 50 anos de taxista, como eu - que tenho mais de 50 anos. Eu não vi até hoje, meu nobre Vereador, um taxista rico. Ele paga o carrinho dele, faz uma casinha - se ele tiver dinheiro; se ele for taxista cachaceiro - desculpa a expressão -, um gandaieiro, ele não vai para lugar nenhum; daqui a pouco, estará trabalhando numa frota, trabalhando em outro lugar. Taxista. Não vi um rico até hoje. Então não sei por que tratar os taxistas agindo da forma de então sendo tratados aqui em São Paulo.

Tem taxista ruim? Tem em todos os segmentos. Aqui tem 55 Vereadores. Tem Vereador aqui que não serve para nada, isso vamos dizer, mas é Vereador, vai estar no meio dos 55 - homens de bem, que eu passei por esta Casa e tenho saudade. Vejo ali Toninho Paiva, um homem decente, entendeu? Dalton Silvano, um garotão quando eu estava nesta Casa - hoje está ali já com o cabelinho meio branco e tal, e vai por aí afora.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Está garotão até hoje.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Então, meu nobre Vereador, não tenho nada contra o senhor. Eu gostaria que o senhor visse isso com todo o carinho, até porque quero ser sincero: o senhor, se continuar defendendo essa organização clandestina, na rua o que o povo diz é o seguinte: "Está ganhando muito! Está ganhando muito!".

- Manifestações na galeria.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Então eu não quero que isso aconteça com o senhor.

Para encerrar, Vereador, não fique chateado comigo. A minha Diretoria e os nossos advogados, por causa de uma palavra torta que o senhor falou - ou se não falou -, estão

abrindo um processo e querem lhe processar. Eu sou o Presidente do Sindicato. Eu encerro isso aqui agora, na frente dos meus colegas, se o senhor disser: "Não falei". Estará encerrada a novela.

O senhor falou ou não falou que o motorista de táxi é um lixo?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não falei.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Não falou?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não falei.

- Manifestações na galeria.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Pronto, ele...

- Manifestações na galeria.

O SR. NATALÍCIO BEZERRA - Calma, ele tem o direito até de se retratar. Ele disse: "Não falei". Está encerrada a novela. Nossos advogados, como tem um advogado aqui, que eu quero que ele levante aqui. Esse cidadão explicou aquilo que eu gostaria de ter a devida capacidade de falar o que esse cidadão falou, entendeu? Eu chego ao meu Sindicato agora, falo com o chefe dos advogados: "Encerre esse papo, que o Vereador disse que não falou isso". Então, Vereador, peço a V.Exa. e aos demais companheiros desta Casa, Vereadores, que deem uma olhada pelos pais de família, taxistas.

E essa organização clandestina, vamos fazer alguma coisa pelos coitados, mas não enfiar 5 mil táxis pretos na praça. Está tudo morrendo de fome e sem saber... Nem o DTP sabe o que vai fazer com esses carros pretos.

Era só isso o que eu queria falar. Muito obrigado, Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Natalício.

- Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixe-me... Nós concluímos as três participações primeiras. As duas últimas, elas acompanharão dois usuários que pediram para falar. Então o que a gente fez foi dar primeiro a palavra aos três de cada um que aqui falou. A gente vai agora permitir o quarto participante que veio aqui se inscrever como um motorista

parceiro do Uber.

Vamos permitir também ao representante ou motorista de táxi também fazer a palavra; e, depois, a gente vai permitir agora a dois usuários - que podem ser usuários tanto de táxi como dos aplicativos - fazerem o uso da palavra.

Então, neste momento, vamos chamar o quarto: Thiago Israel da Silva Soares.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Olá, pessoal. Boa noite a todos; boa noite à bancada.

Acho que não vou levar nem os três minutos. Queria só que vocês pensassem. Em 1969, foi regularizado o táxi. Antes disso não tinha a regulamentação, concordam? Mas já existia o táxi, já trabalhava, não é? Eu tenho um tio taxista há muito tempo, desde a época da regulamentação.

Pelo que percebi aqui, Ceará - tive o prazer de conhecê-lo na outra votação, veio, conversou comigo, me deu um abraço, a gente trocou algumas palavras. Acho assim, como falaram aqui, nós não somos inimigos.

Nós também queremos a regulamentação. Tem outros casos dentro do Uber - que isso aí é interno, acho que não cabe interesse de ninguém -, porém, nós também queremos a regulamentação.

Se vocês pagam impostos, nada mais justo do que eu pagar imposto também. Entendeu? Então, assim, o pessoal fala: "Ah, clandestino, é urubu". Não, somos pais de família também. Eu tenho três filhas, assim como taxistas também.

- Aplausos na galeria.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Então é só isso. Não vou usar muito o meu tempo. É só para vocês pararem e pensarem...

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Calma, pessoal. Calma.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Então, assim, do mesmo jeito que vocês também estão na rua há 10, 12, 15 horas, nós também estamos há 10, 15. Hoje acordei

às 4h da manhã, trabalhei e vim aqui participar, entendeu? Porque eu acho válido estar aqui vendo vocês defendendo. Mas, assim, acho que a briga não é proibir e tirar, porque somos pais de família e hoje a atual situação do País, muita gente que está... Eu conheço engenheiro, eu conheço advogado que estão no Uber, entendeu?

- Manifestação na galeria.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Sim, claro, como tem na classe de vocês, eu entendo. Eu entendo a posição de vocês.

Então somos todos trabalhadores, somos todos homens que também estão brigando pela regulamentação. Eu vim aqui pedir à bancada: regulamente. Para nós vai ser excelente. Não quer estar andando e ter de passar em lugares em que os senhores estão e os senhores ficarem bravos - com razão - porque não existe a regulamentação e agredir, às vezes, a parceiros nossos, porque também estamos trabalhando.

- Manifestação na galeria.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Aconteceu, coisa que já aconteceu, entendeu? Então queremos a regulamentação sim, queremos estar trabalhando porque aqui ninguém é inimigo de ninguém. Somos todos trabalhadores, todos pais ou mães de família, conduzimos as nossas famílias e precisamos do nosso emprego, OK?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem.

- Manifestação na galeria.

O SR. THIAGO ISRAEL DA SILVA SOARES - Não entendi.

Eu não sei quanto tem, entendeu? Mas isso, regulamentando isso, aí o Poder Público vai poder fazer exigência como faz de vocês. Eu já vi DTP, como eu já vi DTP abordar - não sei se vocês -, mas cobrar.

Dessa mesma forma, a gente também quer ser cobrado dentro da lei.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem. Muito obrigado.

- Aplausos na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Chamo o Sr. Alexandre Soares para fazer uso da palavra.

O SR. ALEXANDRE SOARES DA FONSECA - Boa noite a todos. Eu me Alexandre Soares da Fonseca, conhecido como Salsicha. Sou taxista há 15 anos, quase 16 anos, completo 16 anos agora em abril.

Sou Vice-Presidente da Associação Unidos do Pacaembu, que representa hoje, atualmente, o táxi preto, esses 5 mil táxis pretos que, hoje, acho que temos 10% só rodando até hoje na rua, porque não conseguiram ainda emplacar os seus carros e estão com muita dificuldade de pagar suas outorgas, porque o trabalho na rua também está difícil.

Antes a diária de um taxista era calculada em 276 reais por oito horas de trabalho. Hoje um taxista, para fazer 300 reais, tem de trabalhar mais de 18 horas por dia, tá?

Então hoje está todo mundo sendo massacrado. Eu entendo o lado dos motoristas do Uber, que eles dizem que querem ser regulamentados. Mas venham trabalhar com o trabalho, o serviço, regulamentado, se inscrevam, tirem o seu CONDUTAX, venham trabalhar com o serviço regulamentado, não com uma empresa que quer seus serviços ditando a regra e a tarifa. O usuário do táxi, ou o usuário do transporte, vão ter de aceitar o que eles impõem, o preço que eles determinam, seja no horário de pico ou nessa tarifa dinâmica. Isso não é justo com o próprio usuário.

Se nós estamos falando do transporte, defendendo a qualidade do trabalho, o que hoje nós estamos trabalhando aqui, duro, um trabalho árduo que os taxistas estão fazendo, com o trabalho do táxi preto, tentando elevar a qualidade ao máximo possível, não é à toa.

Eu já estive nesta Casa, em reunião com alguns Vereadores, que já me conhecem.

Quero parabenizar o Vereador Adílson Amadeu, nosso nobre Vereador, um grande abraço para ele.

Quero dizer para vocês hoje, principalmente o Vereador Police Neto, que, muitas vezes entra na questão da corrida compartilhada.

Já existe, Vereador, a corrida compartilhada do táxi. Se o senhor não conhece,

chame a categoria para conversar, aprenda conosco como funciona o nosso trabalho para que nós possamos entrar no entendimento e passar para a população todo o trabalho que o táxi faz dentro da cidade de São Paulo.

Não é como muitos levantam a questão. Não temos ignorantes, temos pais de família, trabalhadores. Venho da área administrativa, sou administrador de empresas. Temos vários colegas formados, muitos que não são formados também, mas sabem do serviço que fazem e prestam serviço de qualidade para a população.

Peço para esta Casa que olhem pelas leis que hoje já existem, porque o serviço regulamentado é o táxi.

Para que vamos desregulamentar tudo para regulamentar outro serviço. Vamos trabalhar hoje com o que temos regulamentado, vamos melhorar.

Convido mais uma vez os motoristas parceiros que querem trabalhar com serviço regulamentado, venham trabalhar com táxi.

É isso o que eu tenho para falar.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vou chamar o primeiro usuário, a Iara. Quero lembrar que na última rodada vamos ter o Nelson, o Alessandro, o Kelvin e, depois, já tenho cinco Vereadores da mesa inscritos.

Tem a palavra a Sra. Iara.

A SRA. IARA – Boa noite, pessoal. Eu estou aqui como usuária momentaneamente. Tenho carro, dirijo, mas tive de fazer uma cirurgia no pé e estou impossibilitada de dirigir. Sou usuária tanto de Uber quanto de táxi.

O que vejo de diferença entre um e outro: perfil de usuário de táxi mudou bastante em relação ao perfil de usuário do Uber.

Por exemplo, tenho uma tia que precisaria de todos os cuidados melhores que o Uber, entre aspas, supostamente oferece, como abrir a porta, acompanhar uma compra de supermercado até o elevador. Só que simplesmente ela não usa celular, ela tem 10% de visão.

Às vezes ele precisa ir ao médico, que o taxista a pegue na porta da sua casa e a deixe na porta do lugar. O taxista a engana na quilometragem e na cobrança da tarifa.

Isso é algo que me dói. Sempre que posso, deixo de fazer minhas coisas para levá-la e lhe dar um amparo.

Enquanto que já precisei chamar com o aplicativo do Uber para levá-la, liguei e informei onde ele deveria pegar a minha tia e levá-la no lugar tal.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. IARA – Só para você ter a informação.

- Manifestação na galeria.

A SRA. IARA – Posso falar?

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Para conclusão, pessoal. Deixem a Sra.

Iara terminar.

A SRA. IARA – Quando você chama um *driver* do Uber, no aplicativo há um telefone de contato. Você liga para ele e fala que está na rua tal, no endereço tal, com roupa tal. É possível falar com a pessoa que está dirigindo sim.

Se você estender a mão para o táxi, não tem como falar com o taxista.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Calma, pessoal. Calma.

A SRA. IARA – Pois não. Qual é a sua pergunta?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Iara, Iara. Você vai fazer manifestação, mas não responda a perguntas, só para você entender como se dá o debate. Faça a conclusão, e nós chamamos os outros três inscritos.

A SRA. IARA – Perfeito.

O que eu vejo? Crianças, adolescentes, meninas, principalmente, filhas das minhas amigas, elas não têm confiança infelizmente - talvez por uma minoria - de levar os filhos para as baladas e voltarem para casa. Com o Uber elas conseguem saber onde os seus filhos

estão, qual o trajeto que estão fazendo, com uma confiabilidade que não tem tamanho.

Essas são as diferenças.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado pela sua manifestação.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal, por favor.

Temos mais três inscritos.

O SR. ADILSON AMADEU - Tem que chamar a polícia, quando é assim. Chame a polícia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Temos três inscritos: Nelson, Alessandro e Kelvin. Assim, concluiremos a participação da sociedade.

Tem a palavra o Nelson.

O SR. NELSON BASOLI – Boa noite. Meu nome é Nelson Basoli, sou presidente da Associação...

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Silêncio, pessoal, por favor.

O SR. NELSON BASOLI – Boa noite. Meu nome é Nelson Basoli, sou presidente da Associação de Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas do Brasil.

Vim para falar com os senhores, com todo respeito aos taxistas e também à nossa classe de motoristas parceiros, para buscar algo que se chama equilíbrio.

Hoje, por exemplo, o foco está numa empresa que se chama Uber. Para nós, motoristas parceiros, a Uber é uma das empresas que está chegando no Brasil.

Se vocês não sabem, vou comunicar que, neste mês, provavelmente já tenha outra empresa entrando no mercado. Estamos aqui justamente para conversar a respeito da legalização e regulamentação desses aplicativos.

Inicialmente, lembro que...

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixe o Sr. Nelson falar, meu amigo

O SR. NELSON BASOLI – É importante, porque estamos aqui para buscar a regulamentação por um simples motivo.

Foi falado aqui algo extremamente importante, porque nós não somos de outro planeta diferente de vocês. Também somos pais de família, também trabalhamos muito tempo no carro durante o dia e a noite também, buscamos o melhor para os nossos, assim como vocês.

Nós temos respeito à categoria de vocês, que não é nova, já fui muito tempo usuário do serviço de táxi, tenho parentes e também tenho um CONDUTAX.

Infelizmente não tive condições de comprar o taxi preto, mas tenho o meu carro e presto o serviço à comunidade.

A aprovação e regulamentação das leis que vão reger a utilização de aplicativos para a mobilidade social é uma coisa que – desculpa falar para vocês – vai acontecer mais cedo ou mais tarde.

O SR. ADILSON AMADEU - Só porque você quer. Vai trabalhar no táxi. Você tem Condutox, vai trabalhar no táxi. Você é um aproveitador como outros aqui. E começou já falando que vêm mais empresas ilegais como essa de estelionatários.

- Tumulto. Manifestações simultâneas.

O SR. NELSON – Essa é uma informação que não estou inventando, Vereador. Essa é a informação que já está no mercado. Infelizmente pode ser contrária ao que o senhor pensa, mas é o que está no mercado.

Então o nosso respeito à categoria de vocês é uma coisa, mas gostaríamos também de trazer situações em que buscamos o equilíbrio. Ou seja, o trabalho de vocês...

- Manifestação na plateia.

O SR. NELSON – O trabalho de vocês, com todos os insumos que necessita, também somos a favor. Ou seja, gostaríamos de equalizar o sistema e fazer isso com equilíbrio, tanto do trabalho de vocês quanto do nosso.

É só isso que peço e o apoio à regulamentação.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Nelson. Tem a palavra o Sr. Alessandro, último inscrito por solicitação.

O SR. ALESSANDRO MARTINEZ – Boa noite. Agradeço à Mesa e ao Adilson pelo convite. A categoria já me conhece, vocês motoristas da Uber provavelmente não me conhecem. Meu nome é Alessandro Martinez, sou conhecido como Faccioli pela categoria e luto com todas as minhas forças há mais de um ano contra essa empresa que pratica um capitalismo voraz e que não está nem aí para o país, nem para vocês e nem para nós.

Então se a luta de vocês começou agora, a minha já tem mais de um ano. Esse PL ridículo apresentado sobre mobilidade urbana, não existe mobilidade alguma, a não serem benefícios a uma empresa que quer roubar o país e o Município. E alguns políticos muito estranhamente adoram fazer qualquer tipo de coisa para ajudar, montam um balcão de negócios na Prefeitura. Sr. Rodrigo Ubirajá, o mestre do balcão de negócios.

E agora pela incompetência administrativa deles ou porque cometem um crime de prevaricação, não cumprem com a obrigação que devem cumprir, agora querem enfiar goela abaixo de vocês e de nós um PL que é simplesmente um escárnio da nossa categoria e da categoria de vocês.

Estão querendo premiar a delinquência de uma empresa que veio de fora do país e que agora está trazendo outras: Willgo, Easy Driver, Lift e outras coisas mais. Não será bom para vocês, nem para nós e nem para o Município. Vai ser bom para as empresas e para políticos que vão embolsar muito dinheiro.

- Manifestação na plateia.

O SR. ALESSANDRO MARTINEZ – Vamos fazer o seguinte: se querem premiar a delinquência, então vamos nomear o rei da delinquência, o Sr. Police Neto.

- Manifestação na plateia.

O SR. ALESSANDRO MARTINEZ – Se eu que sou contador formado e hoje acabei de assumir um cargo de secretário, de qualificação, requalificação do recente criado Conselho Regional do Taxista. Nós vamos regular, reger e fomentar toda nossa categoria, inclusive, a de

vocês. Estamos convidando vocês para conversar conosco. Não são políticos que vão tomar conta da nossa profissão. Somos nós. Temos uma profissão regulamentada em lei federal, também temos o direito de um Conselho Federal e Estadual. E estamos fazendo isso e convidamos vocês para lutarem por seus direitos.

Políticos não sabem nada da nossa profissão e muito menos da de vocês. O que eles sabem é simplesmente descrever PLs e não conversam com quem tem de conversar. Não entendem e não procuram saber com quem devem conversar. Falam com os Secretários que estudaram em Harvard, Stanford e nunca sentaram num carro para saber o que é dirigir em São Paulo.

Então trabalhar com engenheiros de obras prontas é a coisa mais fácil do mundo. Falem com quem sabe, com quem tem a prática, a consciência e a inteligência para ajudar vocês a regular todo esse problema que a Uber causou. A Uber pode ter todos os defeitos do mundo, mas é corajosa. Veio, enfrentou, está enfrentando e agora tem várias empresas só esperando a hora de poder entrar também e roubar todo mundo. É uma festa. Acho que vocês não podem, não devem premiar essa delinquência, como o senhor mesmo disse que não poderia premiar a delinquência da atitude daqueles profissionais.

Por isso peço como taxista, contador, munícipe e pai de família para que revejam esse PL. Não somos contra a tecnologia, não somos contra trabalharmos juntos, mas esse PL está mal redigido, mal feito e precisa ser revisado por profissionais que vivem desse trabalho. E não com profissionais que são engenheiros de obra feita, que estudaram em Harvard, Stanford, USP, inclusive, o Mangabeira se formou na USP, não pagou a USP e a empresa dele não paga impostos. E se paga é um valor muito irrisório perto do que deveria pagar. Optaram pelo simples, abriram com um capital de mil reais e agora estão fugindo da natureza jurídica, se fomentando com uma empresa *holding* que está investindo, vai inchar o CNPJ de São Paulo. Pegaram uma empresa *holding* para fortalecer o capital da Uber que era de apenas dez mil reais, não compra nem uma bicicleta importada, para o valor de 61 mil reais, o preço de um carro preto. É ridículo. É uma vergonha.

Então, por favor, vamos moralizar. Chega de guerra. Chega de confusão. Conversem com quem tem de conversar e vamos resolver o problema. O CRT está aberto e agora quem regula a profissão somos nós.

Muito obrigado. Boa noite.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Alessandro. Tem a palavra o Kelvin, último inscrito, também usuário.

O SR. KELVIN – Boa noite, Vereadores, motoristas...

- Manifestação na plateia.

O SR. KELVIN – Em primeiro lugar vou pedir respeito a todos aqui, meu nome é Kelvin, sou usuário, cidadão, estudante, tenho 20 anos.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixem o garoto falar, por favor.

O SR. KELVIN – Gostaria de dizer que entendo a frustração de muitos de vocês, trabalhadores, motoristas de táxi. Quando surge uma nova empresa no mercado surgem novos trabalhadores, motoristas, quando aumenta – principalmente os taxistas – o número de taxistas sabemos que diminuem as corridas e o rendimento do motorista.

Sei disso e entendo a frustração e a revolta...

- Manifestação na plateia.

O SR. KELVIN – Gostaria de responder o seguinte: alguns alegam que serviços alternativos de transporte constituem uma concorrência desleal. E o que é concorrência desleal? É qualquer concorrência que oferece um serviço melhor e preço mais barato.

- Manifestação na plateia.

O SR. KELVIN – Todas as vezes que um grupo profissional pede monopólio dizendo: somente nós podemos oferecer esse serviço, a justificativa é sempre a mesma. Dizem: devemos proteger...

- Manifestação na plateia.

O SR. KELVIN – Peço respeito, por favor. Estou aqui representando o usuário, o

consumidor. Vocês representam a classe. Eu represento o consumidor.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Por favor, peço que deixem o orador concluir.

O SR. KELVIN – Todas as vezes que um grupo profissional pede o monopólio dizendo: somente nós podemos oferecer esse serviço, a justificativa apresentada é sempre proteger o consumidor dizendo que vai garantir a qualidade do serviço, mas não vemos aqui o consumidor pedindo o monopólio.

- Tumulto na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Kelvin, por favor, pode sentar. Muito obrigado pela participação.

Tem a palavra o Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Presidente, só quero dizer o seguinte: não foi respeitado e garantido o direito à fala do usuário. Isso tem de ser registrado, porque fale bem ou fale mal tem de ser garantida a fala.

Então os senhores têm de respeitar, se os senhores querem respeito tem de respeitar. Tem de aprender isso. Aqui é o local da democracia. E muitos dos senhores por diversas vezes já vieram aqui na Câmara, em audiência, e não importa a posição dos senhores, porque tiveram a oportunidade de falar, de se expressar e todos respeitaram. Então os senhores que exigem tanto respeito têm de respeitar.

Se eu fosse V.Exa., Presidente, garantia a fala. Os senhores têm de ter respeito. Querem ganhar no grito? Eu não defendo a Uber p. nenhuma, mas vocês têm de respeitar. Vocês não respeitaram. Isso tem de ser garantido.

O SR. KELVIN – Muito obrigado. Para concluir, quero lembrar que apesar desta assembleia ser composta principalmente por motoristas, quero lembrar, Srs. Vereadores, que a maioria da população é composta por usuários. E que os usuários em sua grande maioria querem o aumento da liberdade.

Ou seja, se uma pessoa quer oferecer um serviço, que possa oferecer o serviço. Se o usuário deseja aceitar um serviço, que possa aceitar o serviço. É só isso que queremos. Não queremos que uma pessoa não pague imposto, enquanto a outra paga. Não queremos isso. Defendemos a regulamentação do serviço, de liberdade para que as pessoas que queiram possam prestar serviço alternativo!

- Manifestação entre os presentes.
- Os presentes, em coro, proferem o nome do orador.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vou passar a palavra ao Vereador Dalton Silvano, nosso convidado; depois falará o Salomão, o Toninho Paiva, o Senival e vamos concluir com a palavra do Vereador Adilson Amadeu.

O SR. DALTON SILVANO – Gente, um minutinho de atenção. Gosto de participar das audiências públicas para ouvir o que as pessoas têm a dizer. Infelizmente, vou ter que usar algumas palavras, sem ofensa a ninguém, vou falar aquilo que eu ouvi. Estou estarecido, estou surpreso, indignado com o que eu ouvi.

Em primeiro lugar, num belo domingo, abro uma revista nas páginas amarelas e vejo o ex-assessor do Presidente Barack Obama, defendendo o Uber. Tomei um susto, liguei para o Adilson Amadeu. Portanto, já se vê de onde vem a tecnologia do aplicativo. Muito bem, o que visa o Uber sob o subterfúgio de dizer que vai tratar melhor o usuário? Só visa lucro, é uma empresa.

Outra coisa, eu fico até estremecido ao ver vários representantes do Uber, motoristas – e o Adilson diz que é cara de pau -, de forma dissimulada, dizer: nós queremos regulamentação, queremos a regulamentação. Se querem a regulamentação, não é regulamentado, se não é regulamentado é ilegal, se é ilegal não podem trabalhar!

- Manifestação entre os presentes.

O SR. DALTON SILVANO – Não podem trabalhar! E aqui dizem: queremos a regulamentação, queremos a regulamentação. Ah, vocês querem? Então quando tiver a regulamentação vocês vão trabalhar. Só que não precisa ter regulamentação porque a

categoria já é regulamentada!

- Manifestação entre os presentes.

O SR. DALTON SILVANO – Mais ainda, eu poderia falar muito mais do que eu ouvi, mas não vou repetir palavras chulas, não quero ofender ninguém.

Quero lhes dizer que em Nova York, em Washington, em Londres esse processo, esse modelo de aplicativo pode até servir. Mas em São Paulo não serve, não serve! E aqui em São Paulo há dono, e dono de uma forma democrática. Porque 43 Vereadores disseram “não” a esse tipo de aplicativo porque parece que essa lei que agora se quer fazer é só para ajustar uma empresa, só uma empresa. Parece que é, parece que é! Mas 43 Vereadores disseram “não”.

Eu não vou me alongar. Nós não somos de outro planeta, mas os sócios que querem tirar dinheiro daqui são de outros países, não é? Então, não fala coisa... Por isso a gente fica nervoso! Vai lá e, na maior cara de pau, quer usar a regulamentação. Queremos? Então querem? Então não está regulamentado e estão trabalhando? Estão fazendo o quê? O que estão fazendo? Se querem a regulamentação, não são regulamentados e trabalham sem regulamentação? Então estão afrontando a lei desta cidade, estão afrontando a lei, estão afrontando os Vereadores que votaram!

Agora, nós queremos modernidade? Queremos, há sim aplicativos e regulamentação dentro da lei porque há taxistas que andam pela cidade quando as ruas nem tinham asfalto, eles amassaram o barro. E agora eles merecem respeito porque não se pode partir pra modernidade e colocar de lado famílias que, ao longo de 50 anos, lutaram, trabalharam e atenderam o munícipe da cidade de São Paulo!

Para encerrar, uma coisa simples: querem regulamentar? Teve representantes do Uber, não sei quem foi, chegaram no gabinete do Mario Covas e disseram: esse tipo de serviço nós não queremos. Então não querem nenhum tipo de regulamentação da lei já existente, querem uma lei só pra eles! E não precisa dessa lei porque nós já temos uma lei, enquadrem-se nessa lei, paguem impostos e não precisa de mais nada. O que eles querem é levar o lucro

lá pra fora.

Para concluir, senhores, Vereadores, aqui o que vale é voto. Vereador Police Neto, tenho apreço e consideração por V.Exa, mas eu já vou adiantar o meu voto. Esse projeto, Vereador, para a cidade de São Paulo, ele não serve, não serve! Vou repetir o voto, e vamos ter voto, porque agora é o voto, é voto, vamos ter de ter 28 votos. Os senhores têm de cobrar, ajudar a cobrar, incentivar aqueles que votaram a votar novamente. Nada contra! Quem sabe, Police Neto, pra Nova York, Londres, mas aqui, neste momento, nós temos de valorizar o taxista.

Vereador Adilson, estou propondo pra gente pensar, colocar mais cinco mil alvarás pra sortear, porque aí resolvemos o problema! Atendemos a demanda e aí o Uber vem pra dentro.

Era isso, Sr. Presidente.

Obrigado.

- Manifestação entre os presentes.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado. Tem a palavra o Vereador Salomão.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Obrigado, Sr. Presidente. Quero dizer a V.Exa que o projeto de V.Exa, eu li e reli, li e reli várias vezes, e o projeto vai sempre na questão da locação de veículos, locação e locadoras.

Então esse projeto, vá me desculpar, Sr. Presidente, mas eu faço um apelo a V.Exa: retire o projeto porque esse projeto não tem condições de continuar tramitando nesta Casa. Eu digo a V.Exa: se o projeto chegar em todas as comissões, eu estou articulando com todos os Vereadores pra que a gente rejeite o projeto em plenário. Terá o voto do Adilson Amadeu, do Toninho Paiva, de todos os Vereadores, eu estou articulando porque não tem condições desse projeto ter continuidade. Se o taxista tem a profissão, que é a 12.468, que também foi elaborada por este Vereador, que é uma lei federal que hoje é discutida aqui foi elaborada por este Vereador, então não podemos. Se for regulamentar atividade dos

aplicativos, há esse projeto, que é o 16.345, que foi assinado por 44, por 45 Vereadores, inclusive Vereadores que estão nesta mesa, o Vereador Adilson Amadeu também assinou esse projeto.

Ele aqui fala: as empresas interessadas na prestação do serviço – e já foi sancionado pelo Prefeito – está previsto no artigo 1º, dispõe essa lei, deverão atender os requisitos exigidos pelo Poder Público, tendo como seus prestadores exclusivamente os taxistas. Se quiser trabalhar, vai ter de ser legalizado. Enquanto este Vereador estiver nesta Casa, esse Uber não vai ter sucesso.

É uma vergonha o Sr. Daniel Mangabeira, assim como o Sr. Fábio Sabba que colocou nas redes sociais dizendo: “Bom dia, caros colaboradores da Uber. Aqui quem fala é o Fábio Sabba. Venho por meio desta dizer: fiquem tranquilos. Não vamos parar nossas atividades em nenhum Estado do Brasil, proibindo ou não. Multas maiores ou menores, vamos estar sempre ao lado dos nossos colaboradores. Contudo, continuaremos atuando e nada de regulamentação.”

Isso é uma vergonha. Então não ter esse serviço aqui na cidade de São Paulo. E ele diz mais: “Somos uma empresa norte-americana e não somos uma empresa de táxi”. Então, o que os senhores estão fazendo na cidade de São Paulo? Se os senhores estão cobrando, estão fazendo serviço de táxi. Então, o senhor não pode também atuar na cidade de São Paulo. (Palmas)

E mais, ainda fala assim: “Quem são eles para falar o que está certo ou errado em um País que tem roubos maiores que o PIB da Nicarágua, um País sem lei desafiando o Poder Legislativo, o Poder Executivo, o Poder Judiciário” e mais, infelizmente, tudo o que acontece no meio dos senhores, inclusive no aplicativo, o culpado disso tudo, lamento, é o Sr. Rodrigo Pirajá. Ele faz tudo isso e leva ao conhecimento do Sr. Prefeito, que, sem conhecimento algum, põe essas porcarias aqui dentro. É isso o que está acontecendo.

Peço à V.Exa. que colabore, retire isso, porque vamos recusar o projeto de V.Exa. em Plenário com voto de todos os Srs. Vereadores. O Uber não terá sucesso nesta Casa.

Muito obrigado.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Passo a palavra ao Vereador Toninho Paiva.

O SR. TONINHO PAIVA – Pessoal, gostaria de me expressar e espero que o ambiente hoje aqui possa ser mais leve, mais calmo para que possamos entender, pois ainda temos mais duas audiências públicas.

A categoria do taxista já tem mais de três gerações, já é centenária. Passa de pai para filho e neto. Concordo com os senhores, mas elaboramos uma lei, que tem de ser rasgada, porque ela não está valendo nada. Foram 43 bobos que votaram para nada. Está certo? Tem de prevalecer a lei que existe nesta Casa. Se existe uma lei, ela não pode ser derrubada assim. Temos de mantê-la. As autoridades judiciárias têm de ter respeito com a lei desta Casa ou acaba a Câmara Municipal. Foi feita uma lei, votaram e ela não prevalece? Onde estamos, pessoal?

Temos de prevalecer essa categoria que é centenária, em que vários já deram a vida por seu trabalho, ganhando seu pão. Quantos não perderam a vida para assaltantes? (Palmas) Conheço bem a categoria dos taxistas, dos tempos do DKW ou dos Fords, que pouca gente conhece.

Nobres Colegas, precisamos prevalecer a lei que existe nesta Casa. Não é um Desembargador ou um Juiz, com liminar, que vai inutilizar a lei votada. Essa atitude nos enche de vergonha, caros Colegas. Respeito os Estados Unidos, mas não pode vir aqui e ditar as regras. Aqui tem que ser brasileiro. Os brasileiros já mostraram em 35, 37, 45, no Monte Castelo, o que é ser brasileiro, a raça que têm, defendendo uma causa própria.

Aqui, vocês têm que defender essa categoria. Muitos já deram a vida pela categoria.

Vamos juntos, unidos, defender para que, realmente, prevaleçam aqueles que querem trabalhar regulamentados. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Quero agradecer ao Vereador Toninho Paiva e passar a palavra ao Vereador Senival Moura, nosso Vice-Presidente.

O SR. SENIVAL MOURA – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Para mim é sempre uma satisfação falar com os Taxistas. Fizemos inúmeras audiências públicas em 2014 e 2015. Aprovamos aquele projeto que foi sugerido pelo nobre Vereador Adilson Amadeu. Em que pese alguns que fizeram o uso da palavra dizendo que os Parlamentares e políticos não vão, de certa forma, controlar nenhuma modalidade – não vai mesmo porque não é a nossa função. Fazer as leis é a nossa função.

Tanto é que a Lei do Adilson que foi aplaudida por todos vocês e votada por 43 Vereadores – lotou o plenário e lá fora, e todos aplaudiram. Agora, o político não vale absolutamente nada porque um cidadão ou outro entendeu que um político o tivera ofendido.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. SENIVAL MOURA – Certo, mas ele fez uso da palavra em nome da categoria. Então, o senhor, por favor. Eu ouvi atentamente e quero que me ouçam também.

Veio aqui e falou em nome da categoria. Eu estou falando em nome dos Parlamentares.

Estamos defendendo todo mundo. Nós não queremos prejudicar ninguém.

Nós queremos defender, primeiro, o interesse do usuário – que vocês também não respeitaram.

Essa é a prioridade número um que vocês, Taxistas, têm que pensar. Porque é quem garante vocês. É isso que têm que entender.

Quero dizer o seguinte: aqui se criticou o Prefeito. Só que o projeto que nós aprovamos foi dialogado com o Prefeito que o sancionou e o Tribunal foi quem, simplesmente, derrubou a lei, alegando o que? Inconstitucionalidade proibitiva.

(NÃO IDENTIFICADO) – Pela ordem.

O SR. SENIVAL MOURA – Quando V.Exa. falou, eu não precisei...

(NÃO IDENTIFICADO) – Não, mas eu quero falar que o Desembargador não

derrubou a lei. A lei está em evidência. Não houve derrubada de lei, com todo o respeito a V.Exa.

O SR. SENIVAL MOURA – Quem disse isso?

A Prefeitura entrou com Agravo de Instrumento. Quem disse isso para a V.Exa?

Alegaram inconstitucionalidade proibitiva. Foi isso que o Tribunal falou.

Agora, talvez, o Tribunal tenha desrespeitado, mas, do ponto de vista legal, ele alegou o que achou. Tem que pressionar o Tribunal.

Os Vereadores e o Prefeito fizeram o seu papel. Agora, o Prefeito foi impedido de fiscalizar. Está certo?

Digo mais: todos os motoristas da Uber ou a própria Uber também tiveram oportunidade de se regulamentar, mas não quiseram no momento oportuno. Quando foi publicada a regulamentação, a Uber, simplesmente, o que fez? Se recusou. Não quis fazer a regulamentação. E, agora, quer estranhamente?

Então, está um pouco confuso isso.

Sr. Presidente, acho que tem que ser feito: essa situação tem que ser resolvida ou pelo Tribunal ou pela Câmara. Uma nova lei tem que ser feita para fazer essa regulamentação. Se, realmente, estiverem querendo, porque alegam que uns pagam impostos e outros não, ou seja, a clandestinidade.

Aqui é o local de debatermos, ouvirmos e acolhermos sugestões. Muito dos senhores falaram que os Vereadores não ouvem as sugestões.

Vamos ouvir a sugestão e resolver o conflito.

Acho que é isso que tem que ser feito aqui.

Então, esta Casa tem a responsabilidade de resolvermos o problema com Uber ou sem Uber.

- Manifestação da assembleia: "Sem Uber".

O SR. SENIVAL MOURA – Eu acho que o debate é para isso. Eu não defendo e nunca defendi Uber, porque, quando teve oportunidade de se regulamentar não quis. Então, já

houve a oportunidade. Isso a gente tem que reconhecer. (Palmas)

Agora, quem opera o sistema anos e anos são os Taxistas. Mas os Taxistas também têm que entender que existe a evolução, e tem-se que evoluir para o bem de vocês.

Para finalizar, do meu ponto de vista, temos que discutir isso e encontrarmos uma forma de resolver o conflito. É isso que quero deixar claro aqui.

Não adianta as pessoas virem falar aqui.

Outro dia, na Comissão, teve um que quis me intimidar. Mas me intimidar por quê?

(Pausa)

Eu também moro na periferia. Eu respeito todo mundo e exijo respeito. Só isso. Nunca deixei de respeitar ninguém. Respeito todos e acho que o respeito é muito bom.

Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem.

Quero agradecer ao Vereador Senival Moura e passar a palavra ao Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, nobres Pares Vereadores e todos os presentes, tenho que agradecer ao Vereador Dalton Silvano que sempre se posicionou e já declarou o voto; ao nobre Vereador Toninho Paiva, que tem uma história com a categoria dos Taxistas; ao Vereador Salomão Pereira que há tanto tempo defende essa categoria.

O Vereador Senival Moura vem de uma história de vida e, cada vez mais, eleva a área de transporte. Quero contar com o voto de S.Exa. no plenário.

Ao Vereador José Police Neto eu tinha pedido que, hoje, adiasse esta audiência. Fui à reunião de líderes pedindo o cancelamento. Não foi cancelada, mas foi muito boa a audiência. Foi boa demais.

A Uber, mais uma vez, tentou arrumar uns craques, uns laranjas, mal preparados. Mangabeira, você preparou melhor um rapaz da USP lá em Brasília, Tem lugares em que você prepara melhor, porque a banca de vocês é muito forte.

Esse seu sorriso que você dá para mim, provocante, eu ainda vou te dar um beijo

na boca. Se Deus quiser, ainda faço isso, quando derrubar vocês. (Risos)

Eu queria me dirigir a uma pessoa para a qual tenho o maior respeito, um profissional Taxista que é o Faccioli, permita-me te chamá-lo assim. Quando falam que não precisam de político, não dá! Eu acho que você não quis dizer isso. Precisam, sim! (Palmas)

E acho que é com esses políticos desta Casa que vamos ter a maioria lá no plenário. Podem contar! Porque eu vejo os condutores.

No momento, eu vi um condutor da Uber com lágrima nos olhos, como vi, do meu lado, muitas pessoas emocionadas.

A culpa de tudo isso é de não termos uma fiscalização sobre essa empresa que entrou sem pedir licença em qualquer setor, passando por cima. Eles acham muito mais fácil ir até o Senado, pegar Senadores, Deputados Federais e fazerem o que eles fazem, a correria do dia a dia, para tentar vender o sonho.

Eles venderam o sonho para mais de 5, 8 ou 10 mil pessoas – a gente não sabe. Porque, que vergonha! É uma vergonha nacional nós não termos aqui em São Paulo, pelo menos, o Prefeito, o Secretário de Segurança, ter o cadastro de todos os senhores, para saberem em que número estão em São Paulo.

Quando o Sr. Prefeito atendeu a Diretoria da Uber – e o Sr. Mangabeira estava lá – porque o Prefeito falou, S.Exa. falou para que os senhores estivessem na linha de táxi, mas os senhores não querem.

Os senhores querem ganhar o dinheiro fácil. Querem passar o cartão internacional e mandar o dinheiro para lá. Eles pegam alguns brasileirinhos de cabeça boa, que foram formados na USP, na Poli e no Mackenzie; pagam luvas e fazem um monte, que nem jogador de futebol de primeira qualidade; e aí dominam e falam para esses brasileirinhos, que gostam de ser americaninhos, para vender ideia e tomar dinheiro do brasileiro. É uma vergonha. Realmente é uma vergonha; mas eu vou falar para vocês. Vocês podem ter a chance de vocês, mas não com essa diretoria da Uber. Eles vão passar em cima de vocês. Eles vão matar vocês. Vocês que compraram o carro, que pegaram o carro de locadoras; e às locadoras, depois eu

vou em cima, com muita velocidade. São eles que estão bancando boa parte dos motoristas, condutores da Uber. Vou pegar todas essas locadoras, inclusive as que já estão nos hotéis. Ordinários, sem vergonhas, que estão tomando dinheiro na mão grande, não pagando impostos. Vou para cima sim. Se Deus quiser, eu há de me reeleger e vou continuar na sombra de todos.

Se o Sr. Prefeito Fernando Haddad entender, Sr. Senival Moura, que nós realmente precisamos dar toda garantia para essa profissão de taxistas, e se eles quiserem participar do módulo que nós vamos fazer, tudo bem; mas trabalhar sem pagar impostos, passando por cima e fazendo sim pouco caso de taxista, como os senhores, não os senhores que estão aqui, mas alguns...

Outro dia, no fórum da Barra Funda, um cidadão abaixou o vidro e falou: "E aí, Vereador? Estou trabalhando". Por pouco tempo, por pouco tempo. Vocês não vão conseguir se regulamentar. Dessa maneira não, Sr. Mangabeira. Fiquem em prontidão aí, como o senhor está, que nem Tenente, Soldado, Cabo, de prontidão. É importante o senhor ouvir, porque o senhor vai ser enquadrado sim, e uma banca de advogados, que está fazendo todo o levantamento dessa empresa, vai ter que chegar à Justiça e ver quem é quem. Como que pode, desde à Copa do Mundo, eles trabalhando totalmente ilegal, sem pagar um nada de imposto, sem dar cobertura trabalhista para nenhum condutor? E aí estão reivindicando, vindo aqui na maior cara de pau, vendendo a ideia, só que você pode escrever: "Duas audiências ainda vai haver. Depois vai a plenário, e, no plenário, nós vamos derrubar vocês. Vamos derrubar vocês, com muita vontade. Vocês são ilegais e geladeiras(?). (Palmas)"

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixe-me fazer a conclusão. Primeiro agradeço a todos que vieram, àqueles que estão nos acompanhando pela TV e àqueles que estão nos acompanhando fora. Acho que há uma questão fundamental, que já está anunciada aqui. Nós realizaremos mais duas audiências públicas. Elas deverão acontecer nos próximos quinze dias. Já está marcada a data da votação. A data da votação do projeto está marcada para o dia 27.

Eu queria também sugerir que aqueles que têm contribuições, como aqui apresentado pelo Sr. Paulo, de constituição de comissões, para, dentro do próprio projeto de regulamentação, havendo a fórmula de se debater, para dentro do sistema, a composição tarifária, esse é o período para a gente amadurecer esse texto legislativo. Que comporte, na votação, aqueles que vão se manifestar favoravelmente, que reconhecem a necessidade de haver um sistema que comporte os aplicativos em carros particulares e aqueles que discordam dessa todo esse.

O que importa é que, no dia de hoje, a gente conseguiu fazer um debate de verdade, e as posições, de maneira muito franca, foram colocadas; porque, na visão daquele que apresentou o projeto, na situação legal, que há na Cidade, não é possível retirar os carros de circulação, porque os aplicativos foram permitidos por uma decisão judicial. O que resta a este Parlamento, de maneira corajosa, é garantir serviço de qualidade, é garantir que aquele que se põe à disposição da sociedade, para sim conduzir parte dos paulistanos, tenha também a sua proteção. Mais do que tudo, que haja regras claras para enquadrar todos aqueles que queiram aqui prestar serviço.

É assim que eu termino a nossa audiência, agradecendo a todos a participação.

(Palmas)

Constituição de 1988, art. 163 a 185, 19/04/2016
Assinado digitalmente por [Assinatura]



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: JOSÉ POLICE NETO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 14/04/2016

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Manifestação fora do microfone
- Tumulto

Folha nº 164 do Processo nº 01- 421/2015 Maria de Fatima Moreira RF: 100.749

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Boa noite a todos e a todas. Agradeço a presença dos que nos acompanham nesta Casa. Com a presença dos Vereadores Adilson Amadeu, Salomão Pereira e José Police Neto, desta Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, e a do Vereador Dalton Silvano, da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente – que nos acompanha em todos os debates que tratam desta matéria -, declaro aberta a segunda audiência pública do PL 421/2015 realizada em 2016.

Informo que esta audiência pública será transmitida ao vivo pelos canais digitais da Câmara Municipal, pelo site www.camara.sp.gov.br, no Link Auditórios Online. A chamada para esta audiência pública foi publicada em *Diário Oficial*, assim como em dois jornais de grande circulação – *Folha de S.Paulo* e *O Estado de S.Paulo* – nos dias 12 e 13 de abril.

Anuncio que durante a tarde de ontem e o dia de hoje, junto com o Vereador Salomão e o Vereador Adilson Amadeu, construímos um entendimento igual ao que foi motivado na nossa audiência pública passada: cinco falas para motoristas representantes de sindicatos, advogados do sistema de táxi - que já estão inscritos -, da mesma forma uma oportunidade semelhante àqueles que são motoristas ou dirigentes das organizações de motoristas de aplicativos. A ideia é também permitir, se assim for o desejo, que os representantes dos aplicativos também tenham oportunidade de usar a palavra.

Anuncio também a presença do Vereador Senival Moura.

A ideia é que a audiência pública do dia de hoje permita contribuições aos textos já divulgados – portanto, ao texto do projeto de lei 421/2015 – e também escutar as partes. O Vereador Adilson Amadeu pediu, assim que iniciamos os nossos trabalhos, a oportunidade de uma fala inicial, fala esta que também oportunizarei aos membros da Comissão e ao Vereador Dalton Silvano.

Imediatamente após a falta dos Vereadores, abriremos os microfones da tribuna para intercaladamente falarem taxistas e motoristas dos aplicativos, até o quinto de cada um. O sistema de hoje não inova. A única diferença é que, ao final desse processo, permitiremos ainda a fala aos usuários, daí o esforço que fizemos para trazer usuários – embora não tenhamos ainda inscrições de usuários – e ainda um esforço para trazer as associações que trabalham com transporte público.

Vejo já aqui a ANTP presente para dar contribuições e reflexões ao debate que realizaremos hoje.

Pretendemos avançar em relação ao último debate realizado, mas também projetar o próximo. Teremos um último debate no próximo dia 20, quarta-feira da semana que vem, às 13 horas, neste plenário, oportunidade em que também será transmitido o evento ao vivo pela TV Câmara São Paulo, que deverá coroar o debate necessário para qualquer iniciativa legislativa que pretenda, assim, organizar qualquer setor. No caso, o de transporte individual de passageiros.

Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura.

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, como acabei de chegar, gostaria de entender como será a fala dos usuários, quantos minutos terá cada um e de que forma será, já que, na última audiência pública, falaram somente dois usuários, cujas falas foram um pouco conturbadas por um segmento ou outro ter se sentido prejudicado. Se não me engano, V.Exa. indicará cinco ou dez usuários.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não. Serão cinco usuários e cinco motoristas de táxi, dentre eles os seus representantes da Sinditaxi, o advogado Fábio Godoy, que os representa, e a Adetax. Com o setor representado, nós temos condições de dialogar. Em relação ao usuário, não tenho como prever sua participação. O que sugerimos é que, após a fala dos Vereadores, suspendamos os trabalhos por alguns minutos para os usuários se inscreverem. Já temos as inscrições dos motoristas dos aplicativos e as das representações dos taxistas, e assim se darão as contribuições ao debate.

O SR. SENIVAL MOURA – Quero entender melhor, Sr. Presidente. Serão cinco usuários?

Folha nº 165
do Processo nº 01/421/2015
Maria de Fatima Moreira
RF: 100.749

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Até cinco. Poderá não haver cinco, pois não podemos obrigar.

O SR. SENIVAL MOURA – Então, não seria melhor que fossem seis usuários?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Mas já definimos o número de cinco para cada categoria.

O SR. SENIVAL MOURA – Mas há os representantes dos aplicativos e os dos taxistas. Como há usuários que defendem um segmento, eles dizem que as falas estão compradas, como ouvimos na última audiência. V.Exa. sabe disso.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeitamente.

O SR. SENIVAL MOURA – Por isso estou sugerindo que o número de falantes seja de seis para cada categoria, a dos usuários e a dos taxistas. Assim ninguém poderá questionar que apenas cinco representantes de uma categoria tiveram direito a falar em detrimento de apenas três de outra categoria. Seriam, então, três de um lado e três de outro.

Essa é a minha sugestão

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeitamente.

Acho que é importante primeiramente fazer o debate entre os Vereadores e, ao seu término, poderemos chegar a um entendimento sobre a regra de participação. Inclusive eu vou pedir à equipe que nos assessora que percorra o plenário para identificar se há usuários com desejo de participação. Apesar da convocatória, se não houver usuários que queiram falar, usuários presentes nas galerias e no plenário, o nosso debate se resumirá a um debate não necessário e não haverá por que definir um número de três, de quatro ou de seis. O nosso esforço é para atrair o usuário, seja o do transporte de táxi, o dos aplicativos ou dos dois, como haverá de ter. No desenvolver da participação dos Parlamentares, poderemos ir criando uma fórmula para que isso aconteça de uma maneira bastante dinâmica.

Tem a palavra o nobre Vereador Salomão Pereira.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Sr. Presidente, primeiramente cumprimento os nobres Vereadores Senival Moura, Adilson Amadeu, os taxistas e seus representantes.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Salomão, é sobre o encaminhamento?

O SR. SALOMÃO PEREIRA – É sobre o encaminhamento.

Sr. Presidente, eu gostaria que determinássemos um tempo máximo de cinco minutos para cada inscrito.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Perfeitamente.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Acho que esse tempo seria mais do que suficiente para debater o assunto. Ao final, cada Vereador faria suas considerações.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A ideia é que os Parlamentares tenham, sim, cinco minutos para falar, e os representantes das categorias tenham cada um três minutos. Assim, não alongaríamos o debate por mais de 22 horas.

Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu, o primeiro inscrito.

- Manifestações na galeria.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente José Police Neto, acho que realmente devem falar os profissionais taxistas, os representantes dos sindicatos, os das cooperativas, os das empresas de radiotáxi e os usuários. Minha participação será em forma de áudio, um vídeo que gostaria de exibir ao final da participação de todos.

Ainda teremos mais uma audiência no dia 20 e depois, no Plenário, no dia 27, ocorrerá a votação, mas é sempre bom escutar o que já está acontecendo e o que já está sendo falado em reuniões. A imprensa que está aqui hoje, que já entrevistou o Presidente, me entrevistou e também vários Vereadores, levará a mensagem desse áudio e irá analisando o que já está acontecendo por aqui. No momento, acho que a participação de todos é muito mais importantes do que nós, Vereadores, que podemos deixar para o final.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço ao Vereador Adilson.

Vereador Salomão, alguma colocação?

Folha nº 166 do Processo nº 01-421/2015 Maria de Fatima Moreira RF: 100.749
--

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Não, tudo ok. Vamos abrir o espaço para as pessoas.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Senival?

O SR. SENIVAL MOURA – Sr. Presidente, sinto-me contemplado. Os meus cinco minutos, transmito aos usuários para falarem.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Dalton Silvano?

O SR. DALTON SILVANO – Primeiro quero ouvir e a exemplo da última audiência pública vou me pronunciar.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Peço a assessoria para distribuir a última versão do substitutivo que o Executivo vem dialogando com a Casa. No dia de hoje, uma entrevista do Ciro Birdeman no Portal da Casa anuncia uma parte ponderável do que vem sendo esses debates. Portanto, quero ofertar aquilo que o Portal da Câmara coloca à disposição para que possamos avançar a partir daquilo do que até agora vem sendo os debates desta Câmara.

Chamo o primeiro inscrito, Sr. Wagner Caetano, do Movitáxi.

O SR. WAGNER CAETANO – Boa noite a todos; Vereador Netinho, todos os Srs. Vereadores, pessoas da galeria e a todos aqueles que transportam pessoas de forma legalizada.

- Aplausos na galeria.

O SR. WAGNER CAETANO – Vereador Police e demais Vereadores, o Executivo em 19 de junho de 2015 criou uma Câmara Temática do Táxi para discutir melhorias no setor.

Tenho em minhas mãos as regras que foram definidas para propor melhorias para os táxis. Constitui objetivo geral da Câmara Temática: debater e propor medidas de aprimoramento da organização e prestação de serviço de táxi na cidade de São Paulo, no âmbito das entidades representativas do segmento e o Poder Público.

Constituem-se objetivos específicos da Câmara Temática do Serviço de Táxi: Propor políticas públicas que visem, periodicamente, a capacitação e a melhor qualificação profissional dos condutores do sistema de táxi do Município de São Paulo; propor medidas e parâmetros para tornar mais eficiente a fiscalização dos veículos regulares bem como, a atividade de veículos não regulamentados; propor dispositivos que possibilitem aos usuários a fazer sugestões e avaliar o serviço prestado; estabelecer discussões permanentes acerca da incorporação de novas tecnologias que possibilitem a melhoria do serviço de táxi no Município; discutir e atualizar as regras de circulação geral no município e, em particular, o uso dos corredores e faixas exclusivas; contribuir com propostas que visem a desburocratização da relação do Poder Público com o serviço de táxi na cidade de São Paulo; discutir e propor critérios para o melhor dimensionamento da frota de táxi no Município, como também para a eventual necessidade de atualização das categorias existentes no serviço de táxi.

Este é o Regimento que foi aprovado entre entidades e o Executivo pela CMTT.

Vereador Police Neto, pergunto se há necessidade de se criar outro modal? A categoria discute isso desde 2015, totalmente voltada a propor melhorias para o usuário, a se adequar às novas regras, às novas tecnologias e, para deixar claro, o taxista é pioneiro em aderir às novas tecnologias desde o processo do Proálcool, do gás, do smartphones. Tudo o que veio, nós aderimos, não há resistência na categoria. Hoje estava escutando uma entrevista na CBN e dá a entender que os taxistas são as pessoas mais retrógradas do mundo. Parece que não queremos saber de tecnologia, parece que não queremos atender o usuário de forma correta, parece que só queremos ganhar dinheiro. É complicado.

- Aplausos na galeria.

O SR. WAGNER CAETANO – Gostaria que a imprensa que está presente acessasse o site da Prefeitura, CMTT, Câmara Temática do Serviço de Táxi, veja o que estamos discutindo. Há 21 membros na categoria e nos reunimos a cada dois meses e lá vocês podem ver o que a categoria está propondo para a melhoria do táxi. Algumas coisas já foram implementadas, como máquina de cartão de crédito, modo de se vestir, carro climatizado.

Quero mostrar que não há resistência da categoria em aderir a novas tecnologias e nenhuma resistência em atender o usuário. Queremos atender da melhor forma possível. Isso está nas mãos da Prefeitura, basta a Prefeitura impor que a gente adere.

Folha nº 167

do Processo nº 012-421/2015

Maria de Fatima Moreira

RF: 100.749

Muito obrigado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito obrigado.

Tem a palavra a Sra. Renata Porto.

A SRA. RENATA PORTO – Boa noite.

Gostaria de falar da Uber como usuária e como motorista parceira.

Como usuária, as minhas duas filhas voltam todos os dias da escola à casa de Uber e fico tranquila porque sei que é um sistema totalmente seguro para elas. Eu consigo acompanhá-las. Elas não precisam andar com dinheiro porque eu vou fazer o pagamento no fim do mês no cartão de crédito. Isso é uma segurança a mais para elas. Se não fosse dessa forma, se elas tivessem de voltar de perua escolar à casa todos os dias, eu não teria condições de pagar porque é muito mais caro e elas teriam de voltar a pé, duas meninas, eu acho que elas ficariam totalmente vulneráveis. Como mãe e como usuária, fico muito segura usando o aplicativo.

Como motorista parceira, comecei na Uber há um ano – eu e meu marido – e acreditei cegamente nessa oportunidade. Sempre digo que a Uber é uma grande oportunidade para nós. Se não fosse a Uber como a minha fonte de renda, as coisas estariam muito difíceis. Eu consigo proporcionar um bom estudo para minhas filhas, arcar com as contas de casa, consigo viver confortavelmente com o fruto do meu trabalho. Quem me proporciona isso, além do meu trabalho, é a plataforma.

Como mulher, muitas vezes trabalho de madrugada, e também me sinto segura porque o aplicativo o passageiro tem de se cadastrar e o próprio aplicativo traça a minha rota. A Uber é tão preocupada com a segurança de todos que disponibiliza uma central 0800 que funciona 24h. Esse é um ponto que eu como parceira digo que estou totalmente satisfeita porque hoje, nessa época de crise, graças a Deus, agradeço muito por poder trabalhar e participar ativamente da economia do País. Fico muito chateada em saber que muitos pais de família não tem a oportunidade de trabalhar e nem perspectiva de arrumar um trabalho diante da crise que vivemos. Uber e táxi, temos de conviver com respeito mútuo. A discussão não é Uber versus táxi. Independentemente da Uber ser legalizada e regulada, a profissão de vocês vai continuar existindo independente da gente.

Você tem o direito de discordar, mas esse é o meu ponto de vista. Estou expondo o meu ponto de vista.

- Aplausos na galeria.

A SRA. RENATA PORTO – Eu não tenho culpa. Assim como vocês, eu saio de casa cedo e trabalho muito para levar o sustento para minha casa.

- Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal, vamos fazer um combinado.

Durante os três minutos da participação de todos não vamos nos manifestar. Na conclusão todos podem se manifestar, mas enquanto estão falando, todos nós vamos respeitar. Esse é o nosso combinado no dia de hoje.

Renata, por favor, para suas conclusões.

A SRA. RENATA PORTO – Respeito todos vocês. Todos buscamos o mesmo objetivo que é trabalhar e levar o sustento para nossa família. Como motorista da Uber, tenho direito de trabalhar e de trabalhar na legalidade. É só isso que queremos.

Muito obrigada pela atenção.

- Aplausos e vaias na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vamos chamar o Sr. Edmilson Americano, Abraçomotáxi.

O SR. EDMILSON AMERICANO – Boa noite a todos.

Inicialmente, quero dizer – inclusive sobre a fala da Renata – que parece que as pessoas querem cegar a população. Dizer que a Uber faz tecnologia, acompanha o passageiro e o trajeto, isso o taxista faz. São 28 mil taxistas em aplicativos que fazem de forma legal, acompanham, pagam no cartão de crédito, todo mundo faz isso. Querem cegar a população o tempo todo sendo que o taxista não faz isso. Todo mundo que toma táxi sabe que chama no

Folha nº 168 do Processo nº 01/421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749
--

aplicativo, paga no cartão de crédito, a única diferença é que tem a licença da Prefeitura. Estou muito triste. Estou vendo o Poder Público na cidade de São Paulo, com todo o respeito, vou tentar ser sutil na palavra, é uma vergonha. É uma vergonha o que o Poder Público está fazendo. É uma falta de palavra e de coerência, coerência essa que até o Presidente tem.

O Presidente Police Neto é coerente com a posição que ele colocou aqui no passado. Ele é a favor de carro particular fazendo o transporte de passageiro. Ele é a favor e deixou muito claro, diferentemente, de 43 Vereadores que ratificaram seu posicionamento na proibição de carro particular fazer transporte remunerado de passageiro. Essa é a questão.

A questão não é Uber, a questão Easytáxi, 99 táxi, é carro particular não poder fazer transporte de passageiro. Estão querendo enganar todo mundo e a imprensa vai nesse barco. O barco não é aplicativo ou não aplicativo, o barco é serviço em carro particular.

Quero deixar bem claro que é uma vergonha o que o Prefeito Fernando Haddad está fazendo com essa categoria, o golpe que ele está dando. É um verdadeiro estelionato e a população precisa saber.

O Prefeito Fernando Haddad sancionou uma lei que está Casa aprovou com 43 Vereadores que debateram durante um ano e meio o projeto. Esta Casa teve a certeza de que carro particular não pode fazer transporte de passageiro. O Prefeito Fernando Haddad demorou quase um mês pensando e colhendo os pareceres de suas secretarias e ratificou a posição da Câmara, sancionou a lei dizendo que não pode carro particular. Ele fez isso no final do ano. Estranhamente, o Prefeito Fernando Haddad está mudando de posição.

O Prefeito Fernando Haddad se reuniu com as lideranças – é importante a imprensa saber disso – no dia 7 de janeiro e garantiu que não iria regulamentar a Uber enquanto não avaliasse o serviço de táxi preto. O Secretário José Américo foi à imprensa falar do serviço de táxi preto que o Prefeito criou na cidade de São Paulo. Ele criou para dizer que vamos ter o táxi preto como se fosse o táxi da Uber, sem luminoso, com aplicativo e sem taxímetro cobrando no cartão de crédito e aí fez o grande estelionato: cobrou 300 milhões de reais dos trabalhadores. O trabalhador do táxi preto pagou 60 mil reais para dizer que não teria serviço de transporte particular. 300 milhões para encher os cofres da Prefeitura. Ato seguinte: fala em regulamentar a Uber. Um grande golpe. Só cobrou dos trouxas que pagaram 60 mil reais para Prefeitura.

Tenho uma admiração por V.Exa., Vereador Police, mas fico chateado que lá na frente V.Exa. vai por a cabeça no travesseiro e ver que foi responsável por acabar com a vida de 60 mil pais de família de São Paulo porque a Uber vai levar os taxistas à falência.

Tenho certeza de que esta Casa não vai aprovar.

- Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço ao Edmilson. Chamo o Sr. Geter Santos para fazer uso da palavra.

O SR. GETER SANTOS – Boa noite a todos.

Quero dizer da minha experiência de um ano e oito meses na plataforma Uber. Eu hoje se não fosse a plataforma, não teria o que fazer. Graças a Deus, a plataforma me proporciona momentos felizes, momentos com a minha família. Trabalhei por 20 anos com eventos. Viajei o mundo todo trabalhando com eventos e cansei. Hoje posso falar que eu consigo viver momentos com a minha família, por causa da plataforma.

Não tenho muito a falar. Só quero pedir para que todos pensem, analisem, porque nós também precisamos trabalhar. Do jeito que o País está, precisamos muito trabalhar. Podemos pagar, podemos legalizar. A única coisa que queremos é trabalhar.

É só isso. Obrigado e boa noite. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Giovanni Romano, da Sinditaxi.

O SR. GIOVANNI ROMANO – Boa noite a todos.

Às vezes, é difícil entender como funciona a democracia neste país. Esta é a segunda audiência pública do PL 421/15. Teremos mais uma terceira audiência pública. Porém, até as traças deste carpete, em que os senhores estão pisando, sabem que o PL 421 não vai a votos dia 27. Até as traças sabem que o que será votado, que o que se pretende votar será um

Folha nº 169 do Processo nº 012 421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749

substitutivo do Executivo, elaborado pela equipe da São Paulo Negócios. E esse substitutivo agora, cujas cópias foram distribuídas agora, não tem protocolo porque, certamente, será protocolado às vésperas ou na manhã do dia da votação. Isso tudo para que não haja tempo para a discussão oficial. Não haverá audiência pública. Não haverá debate com a sociedade. Não haverá debate, sequer, com os representantes das duas partes interessadas – taxistas e motoristas do outro modal que se pretende criar. Ninguém vai opinar sobre isso. Está pronto, está feito e não vai se mudar uma vírgula. Será protocolado na manhã da votação. Será lido em fração de segundos, no Plenário. Será feito o Congresso de Comissões, que durará cinco minutos. Elaborar-se-ão os pareceres e o PL irá a votos. Isso é o que acontecerá. A não ser que os nossos Srs. Vereadores entendam que esse substitutivo, assim como o próprio PL 421, traz matérias de muita responsabilidade, trazendo muitas consequências para a cidade de São Paulo.

Se eu fosse Vereador da cidade de São Paulo, consideraria uma irresponsabilidade votar um substitutivo dessa forma, sem o amplo debate, sem o necessário debate, sem que a sociedade saiba exatamente o que está sendo votado.

Eu queria falar, não somente aos meus colegas taxistas, mas às pessoas do outro modal que se pretende criar, que tanto o PL 421 quanto o substitutivo de autoria do Sr. Prefeito, têm uma cereja no bolo. A cereja no bolo é a cessão do espaço público para empresas fazerem desse espaço público extensão de seu negócio, para aumentarem os seus lucros. Se os senhores lerem com atenção o substitutivo, os senhores notarão que tanto o substitutivo quanto o projeto original dedicam uma atenção especial ao negócio de locação de veículo. As locadoras de veículos serão amplamente privilegiadas. E não acho estranho o que tem acontecido desde a aprovação do último Plano Diretor, haja vista que esse negócio de locadoras de veículos, que tinha vários donos, de um tempo para cá está se tornando propriedade de um ou dois investidores! Um ou dois investidores estão comprando todas as locadoras de veículos de São Paulo. E tanto o PL 421 quanto o substitutivo preveem que na criação desse novo modal o motorista não precisa ser proprietário do veículo, ele pode alugar o veículo.

Ora, senhores, vamos enxergar o que acontecerá. Plataformas de tecnologia e locadoras estão unidas em um negócio só: vão obrigar os senhores a alugarem esses veículos. O taxista compra o carro, ele é obrigado a ser o proprietário. Ele tem um carnê, mas um dia ele acaba. O boleto da locação não acaba nunca. Se esse projeto for aprovado, os senhores vão pagar.

Então, eu peço, eu apelo ao espírito público dos 55 Srs. Vereadores desta Casa, para que esse projeto não seja votado no dia 27; que esse substitutivo seja protocolado e que seja amplamente debatido com a sociedade; que sejam feitas novas audiências públicas para que se vote, ao final, com responsabilidade e visando o interesse da cidade de São Paulo e não de empresas que se locupletarão.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Paulo Acras, da AMAA (Associação dos Motoristas Autônomos por Aplicativos). Lembro a todos que o substitutivo que estava na mão do Sr. Giovanni é o substitutivo que traz todas essas informações. Portanto, é o substitutivo que está em debate. Se o substitutivo é público, portanto o debate também é público.

O SR. PAULO ACRAS – A nossa amiga que disse sentir segurança quando seus filhos são transportados por carros do Uber, talvez não saiba que hoje boa parte dos motoristas nem dorme em casa, dorme no carro. (Palmas)

Aqui comigo não tem mentira, não! Aqui tem verdade. O trabalhador tem de ser respeitado.

Quero discutir sobre o trabalho. Por que aqui não se discutiu o trabalho? Qual a função do trabalhador? Por que essa empresa está blindada? Por que não se fala de trabalho aqui? Não é trabalho digno? Ninguém tem de ser remunerado? Não tem direito algum? Se o capital dos motoristas não for remunerado, em dois anos ele perderá o capital e o emprego, porque o Uber não vai contratar o motorista com carro velho. Eu desafio o senhor a trazer um Economista. Cadê o Economista? Cadê?

Folha nº 170
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

Água grátis é manipulação do comportamento humano. Ninguém ganha mais porque tem água grátis. Pelo contrário. A pessoa é obrigada a dar água para ser aceita, para não ser excluída do sistema. O senhor pode enganar os outros. A mim o senhor não engana, não.

Discriminação cibernética. Por que esses robôs, que chegarão aqui, terão vaga especial e o trabalhador não terá? Por quê? Qual é o trabalho do robô e do ser humano? Por que o robô tem de ter uma vaga especial? É isso que está no projeto.

Se o modelo do Uber é o liberal, ou seja, de igualdade, não pode haver intervenção do Poder Público e muito menos protecionismo.

Essa conversa fiada de que "Baixamos os preços para aumentarmos a demanda", não cola mais. Quero saber qual é o ponto de equilíbrio econômico desse negócio. Qual é? Você vai baixar o preço até quebrar todo mundo? Tem trouxe aqui?

Em nome da teoria econômica, dos direitos humanos e da Constituição Federal peço aqui um controle da demanda e do preço. Impor preços extremamente baixos gera desequilíbrio no mercado, prejudica a renda do trabalhador de ambas as categorias. Sem uma regulamentação ou uma regulação nesse projeto, posso adiantar para vocês: será o fim das duas categorias, tanto dos taxistas, quanto dos próprios motoristas do Uber.

Tenho duas sugestões. A primeira é que o Poder Público minimize as barreiras para as associações das categorias e para que essas possam criar os seus próprios aplicativos. Não é criar barreira aqui para facilitar para essa empresa. É minimizar as barreiras para os trabalhadores. Criar uma comissão permanente de pleno emprego, que calcule periodicamente a oferta, a demanda de veículos necessários para o transporte na Cidade.

Queria reafirmar, aqui, a importância de regulamentar esse sistema de aplicativos e da regulação do sistema de aplicativos. Queria abrir uma bandeira aqui. É essa aqui. Conseguiram ler? "Não tem trouxe aqui".

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Ricardo Auriema, Adetax.

O SR. RICARDO AURIEMA – Boa noite a todos.

Antes de minha fala, só quero fazer constar sobre a ausência de um representante da Prefeitura e do Poder Público. Deveria ter, pelo menos, alguém para nos ouvir.

Passando ao tema, devo dizer que os aplicativos que existem atualmente não trazem nada de novo ao que já existe em São Paulo, no Brasil e no mundo. Todos sabemos que o que a parceira falou aqui, a respeito do acompanhamento do aplicativo, do trajeto, todos os aplicativos fazem isso. Então, não há nada de novo. Não é algo novo que mude completamente todo o cenário por parte de uma tecnologia que o táxi não utilize. O táxi utiliza, sim. E é o que queremos colocar aqui.

Então, por que criar um novo modal? Qual a necessidade do novo modal? Dentro do modal de táxis há espaços para todos. Dentro do modal de táxi, você tem o táxi de luxo. Hoje, principalmente, você tem o táxi preto, que veio, colocado pelo Sr. Prefeito, para que pudesse substituir e colocar a oferta necessária para a demanda. O que será feito com isso? Essa é uma questão importante que deve ser pensada, para que não se crie uma nova condição de ter de se colocar veículos com placa cinza para um transporte que, supostamente, se coloca que é privado, mas que, na verdade, é público. Isso porque, hoje, a quantidade de celulares, de *smartphones* que existem no Brasil, é enorme. São praticamente dois celulares por pessoa. Então, não cabe essa questão do privado e do público.

Outra questão importante: não se deve transferir a responsabilidade para outrem. Hoje a Cidade controla os táxis. Os táxis são vistoriados. Os veículos são analisados. O usuário do táxi sabe quem está dentro do táxi. Há todo o rastreamento daquela pessoa, porque todos os endereços são atualizados anualmente. Então, é possível se ter todas as informações sobre quem está dentro do táxi. E, aí, temos de pensar nisso. Se você transfere para outrem essa responsabilidade, quem fiscalizará? Temos de ter uma terceira via. Temos de ter o poder de polícia da Prefeitura para tomar conta desse processo. Não podemos deixar a cargo de pessoas de interesse privado. Estamos delegando a segurança para outrem, sendo que essa é

Folha nº 171 do Processo nº 01-421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749
--

uma responsabilidade do Estado.

Então, por mais que digam que isso seja uma modernidade, que precisamos nos adequar às novas tecnologias, ainda assim as leis são necessárias e regem a conveniência da sociedade. Por isso, pelos seus, por todos nós, por esta Casa, façam valer o direito. Que as leis, neste país, sejam respeitadas e que possamos estar seguros com elas.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Roni Muniz.

O SR. RONI MUNIZ – Boa noite a todos.

Não tenho muito para falar.

Agradeço aos Srs. Vereadores que me deram a oportunidade da palavra. Estou representando a categoria do Uber.

Farei uma simbólica homenagem a um herói nacional vivo: Sr. Juiz Sérgio Moro. O maior Médico deste país e já vou explicar o porquê. Esse herói, Juiz e Médico, está acabando com o maior câncer da sociedade, que é a corrupção. Peço uma salva de palmas para o Sr. Juiz Sérgio Moro.

- Salva de palmas.

O SR. RONI MUNIZ – Também não podemos nos esquecer da Polícia Federal. Corruptos, corram. A Federal vem aí.

Por que chamo o Sr. Sérgio Moro de Médico? Porque ele está curando um câncer chamado corrupção. Chega de corrupção neste país.

Agora vamos lá. Uber. Estou no ramo do transporte há 20 anos. Tenho uma vasta experiência. Hoje, não viemos aqui para questionar tarifa. Hoje, estamos aqui pedindo para regulamentar o Uber.

Apoiamos a regulamentação do Uber, sim.

Senhores taxistas, deixem de ser marionetes.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. RONI MUNIZ – Quem fala que está do lado de vocês, fala para enganar vocês.

Faço parte do sistema de transporte há 20 anos e posso afirmar que, hoje, não era para vocês estarem nessa situação.

Falarei a verdade, doa a quem doer. Não era para vocês estarem nessa situação: o Uber chegar e dominar o sistema de transporte, hoje.

Mas isso é realidade. Isso é realidade. Doa a quem doer, isso é realidade.

Sou a favor, totalmente, do Uber. Com certeza. Vocês é que ficam iludidos. Vocês é que ficam iludidos com os sindicatos. O Uber veio para ficar, doa a quem doer. Apoio ao Uber.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra Dr. Fábio Godói.

O SR. FÁBIO GODÓI – Boa noite a todos.

Gostaria de comentar a respeito de uma moça que trabalha com o aplicativo Uber, que ela transporta crianças pelo Uber. É importante destacar que há uma legislação também prevista para o transporte escolar. É extremamente perigoso divulgar que as mães podem colocar os seus filhos, os seus bens mais preciosos, em um veículo que não tem regulamentação.

Então, vejo com muita preocupação esse comentário.

Outra questão. Sempre o Sr. Police Neto comenta que esse projeto não é do Uber. Esse projeto é para compartilhamento de veículo. E é interessante que escutamos somente depoimento de pessoas do Uber, só se fala do Uber. Tudo que se coloca aqui é Uber e taxista. Então, me desculpe, Vereador, esse projeto me parece sob encomenda para uma única empresa norte americana. (Palmas)

Mas voltando, na semana passada falei um pouco sobre a inconstitucionalidade, e preciso voltar rapidamente a esse tema devido à questão do serviço. Saiu na mídia que o Procurador do Ministério Público, em segundo grau, teria liberado o Uber. Na verdade, não é nada disso. Faz-se uma confusão novamente, com o devido respeito, em relação à questão do serviço. Não existe, na legislação federal, a previsão do serviço de transporte privado de passageiros.

Folha nº 172
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

Não existe. Então, é um equívoco e eu preciso voltar a esse tema.

Esse projeto de lei é absolutamente inconstitucional, fere a Constituição e as leis que regulam o transporte remunerado individual de passageiros. A exemplo do que podemos ver, sobre a questão do mototaxi, esse tema foi enfrentado diversas vezes pelo Supremo Tribunal Federal que reconheceu a inconstitucionalidade dos Municípios e dos Estados legislarem sobre esse assunto, que é de competência exclusiva da União. Então, repito: é inconstitucional o projeto que está em discussão.

Outra coisa, será que os motoristas que estão se ativando nessa empresa, ou em outras que virão, têm conhecimento da responsabilidade objetiva que eles têm? Ou seja, independe da culpa? Ou seja, se houver um acidente, eles não poderão alegar que a culpa foi de um terceiro, porque eles estão exercendo uma atividade de transporte? Os motoristas serão processados e eles responderão. Eventualmente, poderão ingressar com uma ação regressiva contra o terceiro que causou o acidente.

Da mesma forma, será que eles sabem que, por exercerem uma atividade de transporte, eles têm a pena aumentada de 1/3 à metade na hipótese de crime de homicídio ou de lesão corporal? Esses senhores sabem disso?

É evidente que sabemos que existe uma crise no País, que há pessoas desempregadas, mas nem por isso se libera a Feira da Madrugada; nem por isso se libera o trabalho dos camelôs; nem por isso se libera qualquer atividade irregular e ilegal. (Palmas)

Com o devido respeito aos senhores, que são trabalhadores. Mas infelizmente nós temos lei, nós temos a Constituição, que deve ser seguida. Então, isso é muito importante. O carro particular não pode ser usado.

Quero comentar uma decisão recente do Juiz Roberto Corcioli, que concedeu uma liminar para liberação imediata de um veículo de um motorista que não está vinculado a aplicativo algum, simplesmente um motorista particular que foi apreendido. Diziam que ele estava fazendo transporte remunerado, e a decisão do Sr. Juiz é no sentido de que, se a Uber ou qualquer aplicativo pode fazer isso, a livre concorrência, qualquer particular pode fazer a mesma coisa; acaba integralmente com o sistema de transporte individual. Isso é um absurdo, e vai começar a se multiplicar no País. E acho correto, já que o entendimento é esse, por que sou obrigado a trabalhar numa plataforma, pagar a plataforma? Então, isso é absurdo!

Por fim, a Prefeitura fez uma consulta pública, na qual 6 mil pessoas se manifestaram, sendo 84% favorável a esse novo aplicativo.

É interessante que os táxis, em São Paulo, transportam cerca de 15 milhões de pessoas por mês, não são 15 milhões de viagens, mas 15 milhões de pessoas que são transportadas pelo serviço de táxi. Quanto isso representa num universo de 500 mil pessoas?

Para concluir, não fui eu que falei que o transporte público individual é privativo do taxista, mas foi a Lei 12.468 que determinou isso, a lei dos taxistas, que transporte público individual é privativo do taxista. E o Sr. Fernando Haddad, Prefeito de São Paulo, na sua manifestação recente na ação direta de inconstitucionalidade contra a lei que proíbe os aplicativos, reconhece isso; e declara que não há nenhuma diferença entre táxi e Uber, pois são as mesmas atividades.

A Lei que regulariza a profissão de táxi diz o seguinte: "é atividade privativa do profissional taxista a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiro, para a exploração da atividade pública individual de transporte de passageiros, até sete lugares".

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Nelson Bazolli.

O SR. NELSON BAZOLLI – Boa noite. Prezados senhores representantes da Mesa, senhores taxistas e seus representantes de classe, senhores motoristas parceiros, representantes de OTCs, senhores usuários do sistema de táxi e de aplicativos, de mobilidade urbana.

Sou Presidente da Amparu – Associação dos Motoristas Parceiros das Regiões Urbanas do Brasil. Estou aqui hoje para apoiar a regulamentação do uso de aplicativos para a mobilidade urbana que essa nova classe profissional dos motoristas parceiros pretende e buscará até

Folha nº 173
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fatima Moreira
RF: 100.749

fim a regulamentação de seu trabalho, tão digno quanto o dos taxistas.

Não buscamos rivalidades, interesses pessoais ou de empresas específicas X ou Y, buscamos, nesta audiência, ideias que possibilitem o trabalho equilibrado entre os diversos tipos de serviços prestados dentro desse mesmo segmento, porém, de formas diversas.

Hoje a classe de motoristas parceiros está trabalhando à base de liminares que dispõem e permitem o trabalho. Estamos, a cada dia, conquistando um novo nicho de mercado e também aprendendo com ele. Além de conhecermos o trabalho, precisamos poder trabalhar com regras que nos permitam o aprimoramento constante de nossa atividade, contribuindo permanentemente e dinamicamente na solução dos problemas de mobilidade urbana enfrentados por essa megalópole que é a cidade de São Paulo.

Talvez, possamos sair daqui escrevendo um novo marco que sirva de exemplo não apenas para a nossa Cidade, mas para o resto do País. Assim como os senhores taxistas, temos famílias e devemos analisar a cruel crise sócio-político-econômica que estamos atravessando. São milhões de pessoas desempregadas em nosso país, e a grande maioria em nossa cidade. Dessa forma, podemos dizer que a entrada de empresas de tecnologia criou um novo nicho de mercado que não utilizava esse tipo de serviço, pois não tinha acesso ao mesmo, segundo o estudo do Cade. Hoje, a parceria entre motoristas parceiros e empresas de tecnologia está em franca expansão, e novas OTCs já estão operando no mercado.

Caso não ocorra uma regulamentação, tanto empresa atual, quanto as que estão chegando em nosso País, continuarão a trabalhar com o apoio das liminares, o que creio não ser o melhor caminho.

Sem a regulamentação, o mercado fica vulnerável a qualquer tipo de prática; e, nesse caos, os conflitos perduram. Busquemos hoje uma forma de colocar ordem ao caos, o equilíbrio entre os interesses, para que possam trabalhar todos – taxistas, motoristas parceiros, empresas de tecnologia – em harmonia, visando assim o que é mais importante para a Cidade: a prestação de serviços de excelência, de qualidade e com preços competitivos.

Se conseguirmos aprovar o PL 421, de autoria do Vereador Police Neto, não estaremos apenas apoiando a lei, partido político, essa ou aquela empresa de tecnologia, mas apoiaremos a mobilidade urbana, que ganhará muito com a redução da frota circulante; e quem mais ganhará, seguramente, será a população, que disponibilizará de liberdade de escolha. Assim, teremos um ganho que só a concorrência regulamentada pode dar.

Somente a regulamentação pode criar mecanismo de equilíbrio que nos permita o trabalho consorciado digno e livre de mazelas. Não busco nenhum ponto final nessa discussão, apenas peço aos senhores, dos diversos pontos de vistas, que ponderem sobre o objetivo final da nossa audiência pública. Ela transcende esse espaço físico e está além do nosso juízo limitado, ou seja, a contribuição é não apenas ao sistema viário da Cidade, mas ao meio ambiente em geral e ao ser humano, em particular.

As novas gerações ficarão felizes com a aplicação do nosso bom senso e pensamento futuro. Peço a cada um dos senhores que pensem e reflitam no sentido de que: ou regulamentamos os sistemas de aplicativos ou continuarão a trabalhar com as liminares que estão sendo concedidas. O nosso futuro profissional e o da Cidade depende do que fizermos agora, e isso depende da nossa capacidade de diálogo, de conciliar interesses e de acreditar que, juntos, podemos mais; juntos, somos mais fortes para construir um futuro equilibrado e digno para todos.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra a Sra. Marisa Cristina.

A SRA. MARISA CRISTINA – Boa noite, amigos e amigas taxistas. Vim para representar os usuários de táxis.

Tenho 54 anos, uma filha de 32 anos, um filho de 21 anos, e durante toda a minha vida nós usamos táxis. Nunca tive nenhum problema com taxistas, por isso, não estou entendendo o que está acontecendo em São Paulo, no Brasil.

Quando viajo para fora, a palavra que uso para usar transporte particular é “táxi”. Acho que

Folha nº 174
do Processo nº 01-421/2015
Maria da Fatima Moreira
RF: 100.749

essa é uma das palavras mais conhecidas no mundo. Então, não entendo o motivo de toda essa polêmica, se já existe um serviço de excelência que utilizo desde a minha infância; que, em São Paulo, o serviço de táxi é o terceiro melhor do mundo.

Quero relatar o que houve no Allianz Parque, onde fui buscar meu filho depois de um show, quando passou uma pessoa gritando: "táxi particular". Quero informá-los da Uber que esse "táxi particular" também não era Uber; era uma pessoa que saiu da sua casa, pegou seu carro particular, sabendo do evento, e foi até a porta do estádio oferecer o transporte.

Então, a pergunta que faço aos dirigentes de tudo isso é quem vai dar a segurança às pessoas que não sabem se estão pegando carro da Uber, ou qualquer coisa, pois me preocupo com minha família; e tem muita gente que não sabe que carro está pegando, se é Uber ou qualquer coisa.

Portanto, façam com que esses Ubers não se proliferem e virem taxistas.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra a Sra. Gabriela Mestre.

A SRA. GABRIELA MESTRE – Boa noite. Sou usuária de táxi, minha avó foi usuária de táxi por muitos anos e tinha um taxista que a levava para fazer compras e entrava com ela no mercado; ia com ela no consultório, entrava junto com ela no consultório; então, ela sempre foi muito bem tratada pelos taxistas.

Eu ligo para o 99, e o táxi vem me buscar em casa; ligo para o Easy, e o táxi vem me buscar em casa. E tenho toda a segurança que, se acontecer alguma coisa dentro do táxi, o taxista será punido.

Tenho 39 anos, e quando eu ia para a balada meu pai me aconselhava a pegar um táxi, porque era seguro; e continua sendo, até hoje. Se eu pegar um táxi, sei para onde reclamar; e a Uber, não sei para onde reclamar.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Guilherme Coelho.

O SR. GUILHERME COELHO – Quero parabenizar os Vereadores pela audiência pública, levando mais debate para as pessoas.

Sou usuário de todos os aplicativos, de táxis, do Uber, e de outros, e acho que a maior solução de todos os problemas é a regulamentação de todos os aplicativos. Com respeito aos taxistas, que sei que muitos sofrem para pagar a frota, que infelizmente explora os motoristas, mas outros aplicativos são opção para mais motorista.

Reclamamos que não somos iguais a outros países desenvolvidos, onde o consumidor tem o direito de escolha, e também o motorista, então, isso pode trazer aos taxistas e a todos os demais motoristas que queiram trabalhar uma segurança maior. O que temos de pensar é que não são apenas os 60 mil motoristas que estão envolvidos nisso, mas são 11 milhões de pessoas na Cidade que têm interesse de que isso seja regulamentado.

Por isso, esse é o caso em que temos de olhar para os outros países, os exemplos de fora do Brasil, e regulamentar esse tipo de transporte. Isso trará mais opção não só para mim, mas para todos os usuários de São Paulo, a deixar seu carro em casa. Isso ainda não ocorre com os táxis por algum motivo. Mas a entrada de outras empresas, de outras ofertas, melhora a competição, aumenta a qualidade para todo mundo, inclusive para os taxistas. Ninguém é contra os taxistas. Muito pelo contrário: queremos a melhora do serviço como um todo, e isso pode acontecer.

Isso que está acontecendo não tem nada de inconstitucional. A Câmara Municipal está criando uma lei, que será votada e sancionada pelo Sr. Prefeito, ou não, de acordo com o estudo que ele fizer, no processo de democracia que temos no Brasil. É exatamente isso que queremos, regulamentar algo que já existe, de fato, na sociedade; pois é uma oferta que melhora a qualidade do serviço, que põe os motoristas numa nova situação para eles repensarem o próprio serviço, melhorar o serviço deles. Infelizmente há muita irregularidade hoje, porque fica um mercado monopolizado. Sabemos que há dificuldade de tirar licença.

Para concluir, quero pedir aos Vereadores e aos demais, que é importante ter essas audiências

Folha nº 175 do Processo nº 01- 421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749

públicas, que isso seja regulamentado e que esse projeto de lei seja melhorado, ou não, desde que ele seja aprovado na sua integralidade, que vá para o Sr. Prefeito, para beneficiar 11 milhões de paulistanos.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra a Sra. Moira Vasconcelos.

A SRA. MOIRA VASCONCELOS - Boa noite, eu vim aqui também como usuária, também uso táxi, também uso Uber e outros aplicativos, assim como o Guilherme, e eu acho que não é táxi, nem Uber, a gente tem de pensar é sim no passageiro. O que puder mudar a vida do passageiro a gente mora em São Paulo, uma cidade que já está caótica, e não comporta mais carro e temos sim de pensar em outras soluções, ninguém é contra um, nem contra o outro, a gente está aqui a favor do passageiro. Eu, por exemplo, acho que se hoje está faltando dinheiro para o taxista ou para o pessoal do Uber, não é nem questão do táxi ou do Uber, a gente está no meio de uma crise. Está todo mundo sem trabalho, sem dinheiro, ninguém vai gastar com aquilo que não é imprescindível. Então, de repente, um táxi não é imprescindível, eu mesma hoje vim de ônibus porque para mim tinha tempo e estava fácil.

Concorrência todo mundo tem. Eu tenho no meu mercado de trabalho, todo mundo tem no seu, então, eu acho que concorrência não é uma coisa ruim, faz a gente sair da nossa zona de conforto, faz a gente pensar melhor no serviço que a gente presta, faz a gente trabalhar melhor, a gente pensar naquilo que a gente oferece. Não quero que vocês vejam como uma coisa ruim, não é ruim, todo mundo tem concorrência. Essa é uma questão para se pensar. Vocês têm de pensar no passageiro. Se é desleal ou não, a lei está aí para isso. Eles não estão se negando a se regularizar. Acho que não é questão só de Uber, tem de ter muitos aplicativos. Eu mesma comecei a usar mais táxis depois que surgiram os aplicativos. Porque pegar um táxi na rua era muito difícil, demandava tempo.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal, por favor, a gente combinou que ia permitir que as pessoas pudessem exercer o seu direito de fala. Até agora a gente permitiu a todos falarem.

A SRA. MOIRA VASCONCELOS - Eu acho que é vocês ganharam um cliente por causa do aplicativo, não é ruim e acho que deveriam surgir outros, a gente mora na maior cidade da América Latina, não podemos virar as costas para a tecnologia. Não podemos andar para trás. Toda a energia, Vereador Adilson, V.Exa. tem o poder de mobilizar tanta gente assim tão rápido, essa energia todo que o senhor gasta, deveria lutar de fato a favor dos taxistas. Eu na minha visão venda de alvará é ilegal, então, é ilegal quem vende e é cúmplice desse crime quem paga. Então, o senhor deveria trabalhar mais a favor dos taxistas acabando com a venda de alvará, acabando com a máfia das frotas. Todo mundo de Uber e de outros vai entrar muitos outros aí, mas começar pelo taxista de ele ter o direito de trabalhar por conta própria e não ficar dependendo de frota e de pagar alvará. Isso que está incomodando eles no momento.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Luis Carlos Néspoli, representando a ANTP, Associação Nacional de Transporte Público.

O SR. LUIS CARLOS NÉSPOLI – Boa noite a todos. O sistema de transporte do táxi ou transporte de passageiro remunerado, nós já vimos aqui nas falas anteriores, você pode abordá-los sob vários pontos. Sob o ponto de vista jurídico, institucional, econômico-financeiro, relação comercial e também do ponto de vista técnico. Eu vou me ater ao ponto de vista técnico, pois, como engenheiro de transporte, atuo na área há 40 anos. A primeira coisa que se procura analisar, no sistema de transporte, é de um lado a demanda e de outro a oferta, ou seja, de que maneira essa demanda está sendo atendida, suprimindo a vontade de deslocar-se na Cidade através desse meio de transporte.

Diferente de outros modos...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. LUIS CARLOS NÉSPOLI – Ok. Não só isso, mas a qualidade, a prestação de serviço, isso tudo está envolvido dentro do sistema de transporte, inclusive os aspectos econômicos-

financeiros, como eu disse anteriormente.

A diferença entre esse sistema de transportes e o sistema de transporte público, o ônibus, por exemplo, é que tanto a demanda como a oferta têm características diferentes. A demanda de passageiros de táxi é variável nas suas intenções, ela não é tipicamente uma demanda rotineira como a de um passageiro de ônibus que faz essa viagem todos os dias, cinco dias por semana.

Nós que usamos táxis, eu também sou usuário de táxi, mediante algumas ocasiões, circunstâncias que nos levam a fazer isso: urgências, emergências, cansaço, atrasos para um determinado evento, enfim, transporte de mercadorias. Há muitas maneiras para nós decidirmos fazer o transporte por táxi. É uma demanda variável que ocorre, às vezes, decidida no momento em que o sujeito vai à rua e decide tomar o táxi.

Por outro lado, a oferta também não é uma oferta típica rígida, do ponto de vista de ter itinerários programados etc. e tal. O táxi pega alguém no aeroporto, leva ao seu destino, daquele vai para outro destino. É muito difícil, do ponto de vista de transporte, fazer com que essas duas coisas se equilibrem.

Numa circunstância desse tipo, no modelo de deslocamento e atendimento de oferta desse tipo, seria muito mais adequado – digamos assim – que o mercado pudesse resolver. Mas o mercado não pode ficar ao Deus dará, o mercado não pode ser livre, porque se corre o risco de criar alguns vícios, defeitos, que vão... – como disse a pessoa que me antecedeu – nosso foco principal é o cidadão, é o usuário que deve ter um atendimento digno, de qualidade, correto, a um preço e a segurança. Esse é o objetivo final.

O mercado livre, sem uma regulamentação, pode levar a algumas distorções que são contra o cidadão, como o monopólio que tem implicações não só nos aspectos tarifários, como também do ponto de vista da oferta. Ora, se eu decido, em determinado momento, não sair hoje com meu táxi, eu deixei de oferecer um serviço.

O sistema de ônibus não pode fazer isso, ele cumpre um contrato e obrigatoriamente tem de estar na rua, naquela frequência, itinerário e serviço. Agora, o cidadão que oferece o serviço de táxi pode decidir não ir, portanto a oferta é reduzida nesse momento.

É importante que esse mercado livre, não seja livre do ponto de vista da sua regulamentação. O aplicativo é um instrumento valioso hoje para que se possa inclusive fazer a relação de mercado, essa relação de oferta e demanda, na medida em que esses dados todos, gerados pelo aplicativo – aí é uma sugestão que não sei se está no dispositivo proposto -, mas que o Estado, o governo, tenha conhecimento das informações do aplicativo. Porque como ele reúne todas as informações de origem e destino, tempos e custos de viagem, é uma ferramenta fundamental para o Poder Público fazer a regulação e intervenção.

Estou concluindo.

Precisamos entender uma coisa – é importante entendermos como sociedade – em muitas ocasiões, os hábitos e a maneira de agir da sociedade antecipam-se à legislação. Isso já aconteceu em diversos setores. Porque a sociedade é muito mais dinâmica, portanto, neste momento estamos vendo a entrada de tecnologia. Nós estamos vendo a entrada de vários tipos de empreendimentos e iniciativas da sociedade, que são muito mais fortes do que a do poder concedente, que o poder de legislação, porque elas andam na frente.

No momento em que se tem algo que está sendo aceito pela sociedade, entendida pela sociedade como alguma coisa que vem lhe facilitar a vida, é necessário regular. Aí entra o Estado para por ordem na coisa, para que não se tenha – digamos assim – o sistema desregulado, sujeito a monopólios, a manipulações, a péssimo serviço. Nessa regulamentação é fundamental que o Estado também exerça o seu papel de proteção do cidadão.

Quando nós falamos em segurança da população, é necessário que o carro tenha segurança, regulamentação, que seja licenciado, que pague seus impostos, ou seja, o automóvel tem que ter condições. O Estado tem o dever de fazer isso; em segundo lugar, é o condutor.

Se isso vai ser feito dessa ou daquela maneira tem que ser estudado, mas é necessário que o Estado tenha capacidade de intervenção quando, através de seus indicativos, entender que há

Folha nº 177
do Processo nº 01- 421/2015
Maria de ~~Fátima~~ Moreira
RF: 100.749

um vício e uma inadequação.

Era o que eu queria dizer.

Agradeço a oportunidade de estar aqui. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Daniel Mangabeira. (Palmas)

- Manifestação da galeria.

O SR. DANIEL MANGABEIRA – Boa noite Sr. Presidente, na pessoa de quem cumprimento os demais Vereadores. Boa noite a todos os presentes, aos representantes da categoria de táxi, aos motoristas parceiros da Uber, parabéns pela movimentação e pela vontade de mostrar que vocês também têm o direito que querem ver respeitado, assegurado. (Palmas)

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Por favor, pessoal.

O SR. DANIEL MANGABEIRA – Na semana passada, como é de hábito, participei de mais uma audiência pública, como não me furtei a participar de nenhuma audiência pública em que a Uber foi convidada a participar, eu, como algumas outras pessoas, sofremos ameaças e tentativas de agressão.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Por favor, pessoal. Por favor.

O SR. DANIEL MANGABEIRA – Hoje, enquanto chegávamos aqui no plenário, um usuário que veio aqui para se manifestar foi recebido com um ovo, que, imagino eu, tenha sido endereçado a mim e acabou respingando em mim também.

Quero dizer que, infelizmente, isso não é exceção à regra. Mas é muito mais a repetição de um padrão, que é o padrão de se utilizar a violência e agressividade como método.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Por favor, calma.

O SR. DANIEL MANGABEIRA - Infelizmente, em lugar de buscarmos debater com racionalidade, a violência continua sendo o padrão. A truculência continua sendo a regra e não a exceção. Talvez, essa agressividade que me foi endereçada como indivíduo tenha sido a mais leve delas, porque já vimos isso em algumas outras oportunidades. A agressividade contra o trabalhador, que tem de ficar fugindo na rua com medo de ser agredido pela simples razão...

O SR. DALTON SILVANO – Pela ordem, Presidente, pensei que ele fosse discutir o projeto. Quero ouvir sobre o projeto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Dalton, todas as pessoas que utilizaram o microfone tiveram o direito assegurado de pelo menos três minutos. Muitos vieram ao microfone e nem chegaram a abordar o projeto. Abordaram que usam táxi, usam Uber, e a Presidência garantiu a todos o direito da palavra.

Nós convidamos a sociedade a participar deste debate. E terá o direito de até três minutos. Escutamos usuários do táxi que contaram as rotinas das mães e não falaram nada do projeto e nenhum Vereador cerceou a palavra. E não será cerceado o direito à palavra de ninguém sob a minha presidência. Tem a palavra.

O SR. DANIEL MANGABEIRA - Como dizia, a violência das ruas contra o trabalhador que é agredido e ameaçado pela simples razão de querer trabalhar. A agressão ao usuário que não tem condição de exercer o seu direito de ir e vir com o modal que bem escolher. E, sobretudo, a agressão contra a Cidade como já vimos algumas vezes aqui em São Paulo e recentemente no Rio de Janeiro, em que as pessoas não têm condições de realizar suas tarefas do dia a dia porque as ruas e vias são bloqueadas em desfavor da Cidade. E isso feito pelas mesmas pessoas que deveriam servi-la.

Na verdade o meu ponto antes de começar a falar sobre o projeto, é que temos diante de nós uma excelente oportunidade de discutir, Vereador, um projeto que beneficia a população,

Folha nº 178 do Processo nº 01-421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749
--

Cidade. Um projeto que gera trabalho, movimenta a economia e gera renda. O que temos diante de nós não é um debate apaixonado contra a Uber e contra o táxi. Isso não é o debate que opõe um em favor de outro. O que debatemos aqui é: que Cidade queremos, que direito queremos ver preservado. A Cidade que queremos no futuro não usa violência como método de intimidação, não impede as pessoas de se expressarem e de verem seus direitos garantidos.

Para concluir, a Cidade que queremos ver no futuro é uma Cidade que garanta aos usuários, ao trabalhador e à Cidade o direito de se movimentar da maneira como quiser. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço a participação de todos até agora.

Tem a palavra o Vereador Salomão.

O SR. SALOMÃO PEREIRA – Boa noite a todos e todas. Agradecemos os senhores por estarem aqui presentes nesta audiência pública que discute um assunto já discutido várias vezes nesta Casa.

Táxi é táxi em qualquer lugar do mundo, não podemos de maneira alguma regulamentar um serviço que não é táxi. Carro particular não é táxi. Carro particular é carro particular. Carro particular é para serviço do dono e de sua família, mas não para explorar o serviço de transporte individual de passageiros. Esta Casa não pode aprovar isso.

Este Vereador está em contato com todos os Vereadores desta Casa para que o PL 421 não seja aprovado, porque não é favorável à categoria e muito menos a Uber, porque a Uber não aceita regulamentação. O Sr. Daniel Mangabeira que falou aqui também não aceita regulamentação, porque isso já foi conversado com ele várias vezes. Ele quer explorar essa categoria e explorar os senhores do outro lado, em que abaixa a tarifa deles em 15%, mas toma 20% do serviço prestado. Como podemos aceitar um serviço desses na cidade de São Paulo?

A lei nº 16.345 regulamenta os aplicativos. Vejam se eles querem regulamentar? O Departamento de Transporte Público já regulamentou oito aplicativos. Vejam se eles querem regulamentar? Eles querem atraparalhar e explorar os senhores. Tenho conversado com vários motoristas. O meu gabinete também tem recebido várias reclamações de motoristas que trabalham com o aplicativo Uber. Inclusive, já houve a situação de um passageiro que mandou um email para o meu gabinete dizendo que uma corrida de dois ou três quilômetros que dá de oito a dez reais e debitaram no cartão dele 87 ou 89 reais. Como vamos aprovar um serviço desses na cidade de São Paulo? Uma verdadeira roubalheira. Não se tem confiança do serviço que é prestado

O motorista de táxi tem o Condutax, alvará e seu nome na Secretaria Municipal de Transportes, no Departamento de Transportes Públicos, Receita Federal e Estadual. Em todo lugar o motorista de táxi tem o seu cadastro. Os senhores não têm cadastro. Não podemos de maneira nenhuma aceitar um serviço desses. Quando falamos na lei 12.468, elaborada por este Vereador, que trata de um assunto discutido pelos senhores, senão não teria nada. Essa lei fala sobre a atividade de transporte remunerado de passageiros e é dos motoristas de táxi. O Código de Trânsito, artigo 135, determina que o serviço de transporte deve ser na categoria aluguel. Como vamos aprovar um serviço de transporte irregular nesta Cidade? Não podemos de maneira alguma.

Este Vereador quando chegou a esta Casa havia vários Vereadores favoráveis ao Uber. Com o trabalho que fizemos aqui conseguimos reverter a situação e tenho certeza que vamos rejeitar esse projeto. Com todo respeito ao Vereador Police Neto que tem o direito de apresentar seu projeto. Quando um Vereador apresenta um projeto só ele pode retirar. O Vereador tem seus interesses, mas nós também temos o interesse de defender os senhores e não permitir que esse projeto seja aprovado nesta Casa.

Sr. Daniel Mangabeira, a lei nº 16.345 regulamenta os aplicativos. Foi baixada uma portaria para o senhor regulamentar. O Departamento de Transporte Público já regulamentou oito aplicativos e os senhores sequer compareceram lá. O que os senhores querem fazer nesta Cidade? Querem explorar os motoristas de praça e explorar esses aqui também, como esse

Folha nº 179 do Processo nº 01-421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749
--

cidadão está falando. Tem motorista que trabalha com o Uber ligando no meu gabinete e não consegue faturar dois mil reais. Os senhores estão explorando e este Vereador vai trabalhar para rejeitar esse projeto.

Contem com este Vereador. Estamos aqui para defender a categoria dos taxistas em qualquer situação. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Vereador Salomão Pereira.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – (Fazendo soar a campainha) – Obrigado pelas manifestações. Vamos continuar o nosso debate. Tem a palavra o Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sr. Mangabeira, quem pede respeito tem de respeitar. O senhor representando essa empresa americana não respeitou o nosso povo brasileiro. Aliás, essa empresa vem tumultuando todos os tribunais do mundo inteiro. Então não venha nesta tribuna falar em respeito se os senhores não respeitam a cidade de São Paulo.

Vou dizer por que: entraram aqui em 2014 pela porta dos fundos, sem pagar qualquer imposto. E vieram trabalhando até quando esta Casa por 23 votos aprovou uma lei e os senhores continuaram trabalhando mesmo de forma ilegal. Vou dizer mais, não adianta vir falar que o mundo inteiro se modernizou como falaram aqui. Países proibiram o Uber, Alemanha, Espanha, Holanda, Itália e Bélgica. O Tribunal de Justiça da União Europeia ainda vai decidir. E mais ainda, lá na Índia o serviço chegou a ser paralisado por causa de uma acusação de estupro. Então, dá licença, vocês têm de aprender a ouvir.

- Manifestação na plateia.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – (Fazendo soar a campainha) – Peço respeito àqueles que estão fazendo uso da palavra, por favor.

O SR. DALTON SILVANO – Nos Estados Unidos as jurisdições aprovadas, vamos ver se vão pagar. É 1 milhão de dólares de seguro desde que o passageiro entra até que sai. E há casos ainda em que é desde que o passageiro liga o aplicativo, 1 milhão de dólares. Muito bem, agora vou perguntar, se a Receita Federal pede documentos para um cidadão, ele vai lá e apresenta documentos e se estiver devendo vai lá e paga.

Agora, aqui quero saber quais impostos a Uber pagou. É isso que quero saber. Não adianta falar em aprovar esse projeto e regulamentar se não resolver aquilo que está pautado: o pagamento dos impostos. Aí chega aqui o cidadão dizendo que a Uber está trabalhando com liminar. Ou seja, no mundo inteiro eles entram primeiro pela porta dos fundos e vão buscar uma decisão na Justiça.

Na verdade, a Uber não quer regulamentar nada. Quer buscar na Justiça, assim como está fazendo no mundo inteiro. Quero ver os impostos. Cadê os impostos? Apresenta aqui. Isso é que é desrespeito. Isso é desrespeitar o povo brasileiro, paulistano, os taxistas e os 43 Vereadores que votaram, ou seja, a maioria.

Então primeiro respeita para depois ser respeitado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço as palavras do Vereador Dalton Silvano. Tem a palavra o Vereador Senival Moura, do Partido dos Trabalhadores.

O SR. SENIVAL MOURA – Presidente, primeiro boa noite a todos. Quero ser bem sucinto, a audiência pública de hoje, no meu ponto de vista, já evoluiu muito considerando a última audiência pública que houve na quarta-feira próxima passada. E é isso que precisa acontecer, os usuários puderam falar, os taxistas falaram à vontade. Fizeram o seu dever que é defender a categoria e isso é muito positivo, como também os representantes do aplicativo Uber. Puderam também fazer uso da palavra, defenderam, justificaram e a audiência pública tem esse objetivo: defender, justificar o porquê daquele serviço, se há necessidade de ampliar ou não. Isso, para mim, foi muito positivo hoje.

Também quero registrar que não adianta às vezes o cidadão vem aqui e faz um discurso veemente, fervoroso, mas com o único objetivo de atacar o Prefeito. Não sei o que vai ganhar com isso. Queria saber o que vai ganhar com isso. Acho que tem de defender o interesse da

Folha nº 180
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

categoria. Querendo ou não o Prefeito sancionou um projeto de lei de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu. Foi aprovado por esta Casa e o Prefeito sancionou e poderia muito bem ter vetado. E não o fez. Aprovou, sancionou e o Tribunal sim, proibiu de fazer fiscalização. Se a fiscalização era precária ou não é outra questão, mas o Tribunal é que proibiu. Já havia dito na última audiência pública, tem de cobrar também o Tribunal. O que está alegando o Tribunal? Suspendeu por quê? Qual a base legal para isso? Isso tem de discutir.

Agora, o Prefeito fez o papel dele. Decisão judicial, que eu saiba, cumpre-se. E é o que se está fazendo. Obviamente, estamos discutindo de novo e podemos melhorar o projeto. Os Vereadores vão olhar e estudar o substitutivo do Vereador Police Neto. E se estiverem com a consciência tranquila, se for para o bem do usuário, primeiro temos de pensar no usuário e não em quem está só ganhando dinheiro. Não basta pensar só no meu bolso. Pensa primeiro no usuário. A qualidade, o custo e não adianta falar só no preço. E se reduzir preço e não tiver qualidade o usuário não vai fazer uso desse sistema de transporte.

Para finalizar, temos mais 10 dias para estudar isso. Há outra audiência pública e tenho certeza de que se forem apresentadas sugestões positivas os Vereadores, da mesma forma que estudaram o projeto anterior, que não foi na calada da noite como um senhor falou. Não foi na calada da noite. Todos os Vereadores estudaram, se debruçaram sobre o projeto do Vereador Adilson e aprovaram. Da mesma foram farão agora. E Pensando na Cidade, pensando no melhor para todos.

Os Taxistas têm uma história. Todos nós sabemos. Têm um legado na Cidade. Prestam um serviço exemplar, do meu ponto de vista. É isso que temos que deixar claro.

Agora, têm problemas também, os quais precisam ser corrigidos. Quem não aceita isso vai ficar para trás. Essa é a grande verdade.

Acho que a gente tem que reconhecer a qualidade e saber reconhecer os problemas, pois está no momento de os corrigir. Essa é a grande oportunidade desse debate, porque, quando ouvimos o usuário, que fala com conhecimento de causa.

Ouvindo uma senhora falando, lembrei-me que a cerca de 3 meses, fui a um teatro com minha esposa. Eu quis ir de taxi, porque eu tenho carro.

Quando saímos, fomos na caminhada até encontrarmos um táxi, foram mais de 20 minutos até que apareceu um táxi. O problema é que vocês não querem ouvir a verdade. Ouvi atentamente quando vocês falaram. Eu estou falando para o bem de vocês.

Aconteceu comigo. Como poderia acontecer com qualquer um de vocês.

Agora, é dessa forma que nós corrigimos os erros, os problemas, nem por isso vou me posicionar contrariamente aos taxistas.

Tenho amigo taxista, que sei que trabalha quase 24 horas, enfrenta todo tipo de problemas, a falta de segurança e tudo. Nós temos que considerar tudo isso,

Quero finalizar, nobre Vereador José Police Neto, pois tenho a certeza de que os Vereadores vão fazer o melhor para todos: usuários e taxistas.

Esse é o meu ponto de vista.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradecemos ao nosso Vice-Presidente, Vereador Senival Moura, do Partido dos Trabalhadores.

Passo a palavra ao Vereador Adilson Amadeu. Quero franquear o microfone da tribuna para que ele possa fazer a manifestação.

Anuncio a presença do Vereador Ricardo Young, membro titular desta Comissão.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, gostaria que me inscrevesse para falar.

O SR. ADILSON AMADEU – Deixa S.Exa. falar.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – O Vereador Adilson pediu que fosse o último a falar, antes das minhas considerações finais.

O Vereador Ricardo Young fará uso, também, do microfone da tribuna.

O SR. RICARDO YOUNG – Boa noite a todos. Peço desculpas antecipadas. Eu estava noutro

Folha nº 181
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

compromisso e só pude chegar agora. Então, perdi o espírito do debate, mas eu gostaria de falar a vocês qual é a visão que tenho e como nós, preferivelmente, deveremos encaminhar esse debate.

Essa discussão não é nova.

Vimos há quase um ano discutindo e, talvez, um dos nossos problemas é que cada uma das partes quer ter razão.

Ontem, estávamos num debate em relação ao Parque da Vila Ema, e a representante da Secretaria do Meio Ambiente, de repente, disse – e lá, também, a situação estava muito polarizada: os ambientalistas exigindo 100% do parque; os representantes das construtoras se propondo a doar parte do parque; o governo não tendo condições de desapropriar, enfim – “um bom acordo desagradou a todos”.

Num primeiro momento, uma afirmação como esta surpreende, porque ninguém quer ser desagradado e todo mundo percebe uma perda como uma derrota.

No entanto, nós não estamos falando nem de perda nem de derrota. Estamos falando da necessidade de se construir outro acordo para a questão do transporte individual na cidade de São Paulo. Um outro acordo que não está sendo imposto de forma unilateral, seja pelo Poder Público, seja por interesse corporativo ou pelo poder econômico.

É um acordo que a sociedade vem demandando.

Talvez aqui e na audiência pública anterior sejam as únicas em que os usuários têm sido ouvidos. Porque tudo o que nós fazemos aqui, como homens públicos, tudo o que vocês, enquanto taxistas, tecnologias e empresas que servem a população, nós existimos para servir a população, e as cidades do mundo inteiro estão modificando, em função do impacto tecnológico, também em função das mudanças climáticas, a necessidade da redução de automóveis, de se reduzir o espaço urbano para automóveis individuais. O mundo inteiro está nessa discussão.

Então, não podemos olhar para essa questão de forma corporativa, e não podemos, também, regulamentar algo que prejudique os taxistas de forma a ameaça-los, e não podemos, também, em função da insegurança que os taxistas têm – e que é compreensível – criar uma regulamentação que dê condições para que as tecnologias, as empresas que estão entrando no setor possam destruir de forma irregular, unilateral ou ostensiva, no exercício do seu direito a concorrência com os taxistas.

Então, não temos saída. Nós temos que construir coletivamente um acordo no qual todos serão desagradados. Ninguém será vencedor nessa história, por mais que o nobre Vereador Adilson Amadeu brade no interesse dos taxistas ou nobre Vereador José Police Neto seja identificado, de forma errônea, no meu ver, aos interesses da Uber, nós estamos aqui, com vocês da sociedade, construindo o novo, para uma cidade que está sendo transformada pela sua população, pelo impacto da tecnologia no mundo inteiro.

Nós temos a responsabilidade de trabalharmos juntos, de construir uma solução que desagrade a todos, mas que seja uma solução. Nós temos que sair dessa trincheira. A sociedade brasileira está excessivamente polarizada e impregnada de ódio, esquecemos que somos todos brasileiros, que somos paulistanos todos, que nós só vamos construir soluções coletivas coletivamente, respeitando a diversidade, respeitando os direitos de cada um, mas construindo, também, a partir das limitações que cada um tem para dar a solução para o todo. Não serão os taxistas isoladamente que resolverão o problema, não serão as tecnologias, a Uber ou qualquer empresa correlata que resolverá os problemas do transporte individual, do problema da mobilidade na cidade de São Paulo.

Com a inteligência coletiva que todas essas partes têm podemos pensar um todo melhor para todo mundo. Isso é tão óbvio. O mundo inteiro faz isso. A democracia é para isso, onde se reconhecem os direitos e as diferenças, não porque ela é liberal, mas só podemos construir alguma coisa duradoura e genuína a partir da diversidade e da contribuição de cada um numa solução coletiva.

Então, estou aqui não para defender essa ou aquela proposta. Estou aqui para fazer um apelo:

Folha nº 182
do Processo nº 01-421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

nós estamos agora diante de uma oportunidade de construirmos uma solução, que vai desagradar a todos, mas que oferecerá ao usuário do transporte dessa Cidade uma solução para que ele deixe o carro em casa. Nós queremos milhares e milhares de usuários no transporte individual de interesse público. Nós queremos que milhares de pessoas deixem de usar carros, de preferência, não comprem carros, que se sintam plenamente servidos por todos vocês. É isso o que nós queremos. (Palmas) O nosso interesse é comum. (Palmas)

Vamos trabalhar por ele.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Quero agradecer as palavras do vereador Ricardo Young, da REDE, e chamar para fazer uso da palavra o Sr. Vereador Adilson Amadeu, do PTB, o último Vereador a usar a palavra. Depois, enquanto Presidente, farei a finalização dos nossos trabalhos.

Tem a palavra o Vereador Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Boa noite a todos.

Eu pediria que colocassem o áudio que recebi, de uma reunião de ontem numa empresa na cidade de São Paulo. É um áudio de um minuto. Eu gostaria que todos escutassem, inclusive, a imprensa que está aqui, por gentileza.

- Apresentação de áudio.

O SR. ADILSON AMADEU – Muito bem, Sr. Daniel Mangabeira, Sr. Fábio Sabah, Guilherme Teles são videntes. Já estão colocando que no dia 27 o projeto de lei vai passar e que o Sr. Prefeito vai sancionar. Primeiro: a Uber entrou em todos os países, mas no Brasil, ele é o grande anarquista da tecnologia.

Eu falo para os senhores que estão aqui, condutores da empresa, que logicamente foram e continuam sendo iludidos.

Eu até ouvi a fala do Sr. Nelson Bazoli, que vai continuar tudo com liminar, vão ganhando na Justiça. Lógico, a banca de advogados que a empresa Uber tem e que procura estão oferecendo muito oxigênio para Desembargadores e Juizes. Só que tem uma coisa: aqui são 55 votos. Aqui tem que ter a maioria.

Os senhores estão cantando na frente que o Prefeito irá sancionar. Sequer veio para cá qualquer tipo de minuta dos laranjas (?) do Sr. Prefeito Haddad que são o Rodrigo Pirajá e o Birman, que estão trabalhando em grandes negócios para a cidade de São Paulo.

Não venham aqui menosprezar, como estão menosprezando essa profissão nobre. Os senhores passaram a mão no bolso, na carteira, tiraram o ganha pão da família do taxista.

- Manifestação da plateia: "Então, vamos regulamentar".

O SR. ADILSON AMADEU – Você, pare. Porque se intromete quando todos falam aqui. Não fale mais!

- Vaia. Manifestações.

- O Sr. Presidente faz soar a campanha.

O SR. ADILSON AMADEU – Escute ou se retire.

Os senhores vieram aqui, querem ter o seu trabalho, só que entraram na contramão irão embora, sim. Não vão ter a oportunidade dessa maneira. Quem tem a oportunidade é quem já está.

A situação do país está ruim, vocês estavam desempregados, mas então, agora, quem está desempregado, pegue um carro de locadora, porque aqui serão investigadas as locadoras. (Palmas)

Se é para dar oportunidade...

- Manifestações da plateia.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, o indivíduo fala demais...

Sente-se aí.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal, nós fizemos um combinado de respeitar todos os oradores quanto ao uso da palavra, e assim vai ser até o fim e assim será na quarta-

Folha nº 183 do Processo nº 01-421/2015 Maria de Fátima Moreira RF: 100.749
--

feira da semana que vem, na última audiência.

Porque, se não conseguirmos escutar, o direito de falar também será limitado. Portanto, se todos dermos oportunidade a todos para falar, a possibilidade de um resultado positivo, ao final desse debate, é muito maior.

O SR. ADILSON AMADEU – Permita-me, a Sra. Moyra falou a respeito de venda de alvarás. Realmente, a Polícia Civil deve cuidar disso, mas quem vende alvará não é taxista.

- Manifestação da plateia.

O SR. ADILSON AMADEU – Então, tem alguma coisa que tem que ser investigada, e a Polícia Civil tem que investigar, assim como a Polícia Federal, como foi falada aqui, acho que quem falou foi o Ronnie, eu acho justo. Tem que investigar essa empresa que você está prestando serviço. (Palmas)

Aliás, entrei com um pedido na Polícia Federal, e precisa, sim, investigar os senhores. Como é que pode, só aqui em São Paulo, desde a Copa do Mundo, os senhores estão faturando, tomando dinheiro do bolso do taxista, e não mostraram nada, e mais: até hoje os senhores não apresentaram o cadastro dos seus condutores para ninguém e tiveram a liberação do Sr. Desembargador Firmino Magneti Filho, liberou para que não tivesse fiscalização. Imaginem só! Os ilegais, estão trabalhando a vontade sem fiscalização. É o fim do mundo. Então senhores que já cantaram de galo, Sr. Mangabeira, o Fábio Sabba que dá muita entrevista por aí, tem um bom relacionamento em toda imprensa, vende o produto, vende o sonho, e não entrega, os senhores vão ter que vir no dia 27. Venham com um time bom. Porque o jogo é bom e o jogo é 90 minutos, e depois dos 90 minutos pode ter até prorrogação e pênalti, mas quem vai bater o pênalti final é o taxista, porque ele tem o direito, não os senhores. Os senhores estão entrando na conversa dessa empresa. Essa empresa sentou-se com o Prefeito, eu estava lá, e falou que não quer ser taxi. Porque se tivesse uma condição diferenciada, daria sim para absorver, mas da maneira que eles querem fazer, eles querem tirar proveito dos senhores que estão pegando carro, estão entrando em locadoras, estão pagando com dificuldades, trabalhando 18 horas e o proveito quem está levando são esses senhores, aliás, o Mangabeira é um clone americano. Sua mente foi preparada para ser o que ele é. Parabéns, você aqui novamente, vem com uma conversa que lhe atiraram ovo. Eu estava lá fora quando o senhor passou, eles gritaram: Oh Mangabeira! Ninguém atirou ovo nenhum. Mentiroso. Não atirou ovo nenhum. Ovo a gente coloca para dentro do estômago, não para atirar em ninguém. Vocês cantaram antes. Cantaram de galo, e de galo os senhores vão levar o que merecem. Não será regulamentado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Passo a presidência ao nobre Vereador Senival Moura.

- Assume a presidência o Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Com a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, aqueles que nos acompanham no dia de hoje, acredito que temos, talvez no dia de hoje o debate que conseguimos mais aprofundar receber um pouco de orientação, tanto dos taxistas, das representações, como de motoristas dos aplicativos, mas fundamentalmente, escutar um pouco o usuários. Usuários de taxis que vieram aqui, os usuários dos aplicativos. Mas temos aqui que circunscrever atividade do legislador aquilo está posto a ele, na capacidade e nas obrigações que ele tem.

Desde 2013, portanto antes da empresa Uber está em São Paulo eu já discutia a questão do compartilhamento e oferecerá no debate do Plano Diretor da Cidade de São Paulo uma alteração aquele texto legal que se traduziu em Lei, para que a Cidade de São Paulo tivesse compartilhamento de carros sim.

É verdade que este modelo de compartilhamento poderia, desde aquela época, 2014, ter sido regulamentado por ato próprio do Executivo e portanto parte do que a gente debate aqui estaria superado. É importante compreender e ser muito objetivo naquilo que o Judiciário vem se manifestando. Pode gostar ou não, mas as decisões do Judiciário, majoritariamente ou unanimemente, vem apontando que proibir a tecnologia associado a transporte individual de passageiros não se sustenta e não sou eu quem digo isso.

Folha nº 184
do Processo nº 01- 421/2015
Maria de Fátima Moreira
RF: 100.749

Eu trouxe aqui das capitais, Cidade de São Paulo, Cidade do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Distrito Federal, em todos, Desembargadores, Juizes, Câmaras, todas elas se manifestaram contra proibição dos aplicativos para o transporte individual. Esse é um dado real. Fático. Portanto não é o vereador Police, ou qualquer outro vereador que inventou a decisão judicial. Ela nos coloca, e nos remete a esse momento. Se decidirmos nada a regulamentar, sem dúvida nenhuma às decisões mantidas como estão, e agora corroboradas por manifestações, agora do Ministério Público que não reconhece só a ilegalidade, mas também a inconstitucionalidade, mas reconhece também a inconstitucionalidade na proibição.

Sem dúvida nenhuma a Cidade de São Paulo e essas outras cidades capitais, ou Guarulhos, Campinas, como também já manifestou o Judiciário, e aí peço perdão ao advogado que veio aqui fazer uso da palavra, eu prefiro respeitar e acreditar na justiça brasileira a condenar a justiça, pelas decisões que ela toma. Prefiro sim ser orientado pela Justiça que o País ainda tem do que desafiá-la. Porque sei sim que ao acreditar na Justiça, produz justiça nessa casa também. A justiça do Brasil se manifestou reincidentemente, que não se pode proibir as praticas concorrenciais e, portanto hoje a Cidade de São Paulo, pode regulamentar e aí sim tem controle de um processo que hoje controle algum existe.

Por dois fatores não temos controle: porque não há exigência nas decisões judiciais que qualquer aplicativo ofereça o nome dos seus condutores e as condições que os habilitem para autoridade pública, mais do que isso, também não exige deles que os carros que servem a nossa sociedade tenham controle e que não deve ser o controle de uma fiscalização anual. A tecnologia nos permite diariamente fiscalizar itens fundamentais para a circulação do carro na Cidade de São Paulo.

Ao organizar esse setor importante de muitos usuários que aceitam mudar do seu conforto individual para um carro que lhe transporte com até seis passageiros pode sim a cidade, sem um real de recurso público, reduzir muito os congestionamentos que a cidade tem.

Portanto, ao Parlamento Municipal, comporta sim, o ato regulamentador, que oferece a proteção ao sistema publico de transporte individual. Todas as decisões judiciais trazem por claro, as regras da Lei 12.587 e deixa claro, e não eu o Vereador que diz tanto os desembargadores, tanto os juizes, em todos os seus despachos, não reconhecem decidem pela ilegalidade da proibição. Não faz sentido a Câmara, como avestruz esconder a cabeça a isso que a Justiça já nós diz. Para aí sim, fazer uma disputa de torcida, quero ou não quero. O Judiciário até hoje, definiu a regra. Os aplicativos funcionarão e aqueles que se ligarem não terão seus carros recolhidos. Ora, pode o Parlamento se calar sim, e ao final desse ano 50, 80, 200 mil carros vão estar dentro desses aplicativos. É isso que a cidade merece? É essa fórmula adequada aos taxistas? Não me parece! Não me parece que a fórmula do Vereador responsável do Legislador competente, é abandonar aquilo que ele tem de melhor, a capacidade do legislar e criar regras do que reservar mercado, objetivamente ao grupo que sempre teve essa oportunidade, mas hoje, não é contestado por outros, é arbitrado pelo processo judicial que não terá mais o monopólio. Se a nossa decisão é não intervir, sem duvida nenhuma, nenhum taxista sobreviverá a este ataque que acontecerá sem dúvida nenhuma a regra disciplinada pelo parlamento pode garantir tanto a existência de um sistema público, como a presença do transporte individual de passageiros privados via aplicativos. E quem pode fazer isso? O parlamento local como todas as decisões também apontou. Podemos nos furtar? Podemos. Podemos reconhecer a nossa incompetência para definir as regras, porque a oportunidade não está dada em nenhum despacho, está dado em todos os Juizes, Desembargadores, Câmaras, Ministério Público. Todos definiram isso, em todas as capitais que se foi demandado. Fechar os olhos a isso, e acreditar que bradar por destruir esse ou aquele Juiz, ou Desembargador que emitiu uma decisão e não uma opinião é diminuir a capacidade que temos de legislar. Oferecia um projeto sim que pretende organizar o setor seja daquele compartilhamento do carro, locação por hora, seja daquele...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O tempo de V.Exa. esgotou.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Eu vou ter o tempo que precisar para explicar o projeto, porque

Folha nº 185
do Processo nº 01- 421/2015
Maria de Fatima Moreira
RF: 100.749

importa a sociedade, mais que a vocês. (palmas)

Concluindo. Digo que temos a oportunidade sim, de oferecer as regras que criam limites, e aí faço questão de aqui reconhecer a capacidade que o Executivo teve, dos estudos que realizou, de oferecer uma regra de controle, não só do volume de carros a partir dos créditos, mas da forma com que ele pode circular na Cidade de São Paulo, em dois pontos essenciais: levar mais carros para os horários fora do pico e colocar mais pessoas dentro dos carros. A fórmula oferecida pela autoridade pública que colocou em consulta pública no final do ano essa regra, nos dá uma oportunidade sim, de regular o setor proteger de maneira vigorosa ao usuário, mas oferecer oportunidades distintas para decisão do cidadão. Esse sim que deve ter a partir da disputa e da concorrência saudável o melhor serviço, no melhor preço. Não fazer isso, é empregar a cidade aqueles que não querem nenhum modelo de pé. Querem apenas um espaço para o seu desenvolvimento. Mas não para a oferta de serviços regulares, competentes e de qualidade para todo cidadão. Por isso, rogo que os Srs. Vereadores não só nesse debate, mas como no debate da semana que vem se dediquem aos textos que foram distribuídos ofereçam as alternativas e alterações que possam fazer dele, melhor do que foi oferecido até agora, na certeza que a regulamentação não só garante o espaço daquele que vem a um bom tempo, prestando serviços de taxis mais recebe de maneira vigorosa a tecnologia desejada para uma cidade que realiza sim, 15 milhões de viagens individuais, que infelizmente ainda temos, 1,4 passageiros por veículos. Na certeza de que conseguiremos dobrar ou triplicar o numero de passageiros por carro, e portanto reduzir vigorosamente o numero de carros em circulação e portanto, tendo o espírito público revelado a Cidade de São Paulo, encontrará a sua alternativa no debate, na lei e na participação de vocês e dos parlamentares. Muito obrigado.

- Manifestações na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Passo a presidência ao nobre Vereador José Police Neto.

- Assume a presidência o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço a presença de todos. Convoco a todos para quarta-feira da semana que vem, às 15hs. continuarmos o nosso importante debate. Estão encerrados nossos trabalhos.

...e m. juntado 5, nesta data documento(s)
...informação rubricado sob folha(s)
186 a 265 Em 27/04/16


[Illegible text]

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME DE PROCESSO

Este é o volume 1 do processo
nº **01-0421/2015**, que se
encerra à folha nº 185.

Segue o volume 2, que será
iniciado a partir da folha nº 186.

27/04/2016



Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257