



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2
SPLegis

PROJETO DE LEI 45/2017 DE 06/02/2017

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ementa:

DISPÕE SOBRE DIRETRIZES PARA A EXPLORAÇÃO DE ATIVIDADE ECONÔMICA PRIVADA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR PLATAFORMA ELETRÔNICA NA CIDADE DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



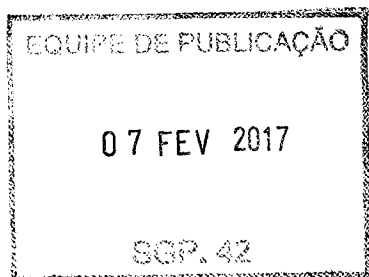
Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

PL

45/2017

PROJETO DE LEI Nº



Dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - A exploração da atividade econômica do transporte individual remunerado privado de passageiros na Cidade de São Paulo deverá atender aos requisitos previstos na presente lei.

Art. 2º - Fica obrigatório o uso de plataforma eletrônica para exploração privada do transporte remunerado de passageiros, sendo vedada a prestação deste serviço de outras formas que não seja via aplicativo.

Art. 3º - Fica estabelecido o limite de até 20% sobre o número de alvarás de estacionamento de taxis a serem destinados à frota privada de transporte de passageiros por plataforma eletrônica.

Art. 4º - Todos os veículos utilizados no transporte privado individual deverão ser registrados na categoria aluguel, adotando as devidas placas vermelhas.

Art. 5º - Os veículos de transporte privado individual deverão possuir identificação visual que facilite a fiscalização pelo Poder Público e proporcione maior segurança aos usuários.

Segue(m) Junado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados com

Nº 295
em 08/02/17

Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

Art. 6º - Os motoristas particulares deverão ser cadastrados no Cadastro de Contribuintes do Município (CCM) e obter autorização do Poder Público Municipal através de certificado próprio quando preenchidos os requisitos previstos na legislação.

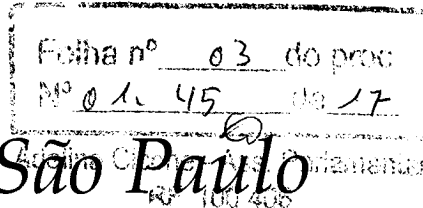
Art. 7º - Os automóveis usados na exploração do transporte privado individual deverão estar licenciados no Município de São Paulo, assim como deverão estar registrados obrigatoriamente em nome do condutor autorizado pelo poder público municipal, sendo vedado o transporte por meio de veículos de outros municípios ou de propriedade de terceiros.

Parágrafo 1º – É expressamente proibido no serviço de transporte particular o uso de motorista preposto, motorista auxiliar ou com qualquer outra denominação, devendo ser feita sua condução exclusivamente pelo proprietário do veículo autorizado a executar o serviço.

Art. 8º - Fica vedada a criação ou formação de pontos de estacionamentos aos veículos de transporte privado individual.

Art. 9º - Fica as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs obrigadas a criar mecanismo de aferição e controle metrológico em tempo real para uso do Poder Público e seus usuários que permitam entre outras informações atestar se a tarifação reflete exatamente os parâmetros objetivos previamente informados ao consumidor.

Art. 10 - Deve o Poder público promover mecanismos que combatam a concorrência desleal e prática de “dumping”, atuando por meio de medidas regulatórias para afastar a infração à ordem econômica pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros injustificadamente abaixo do preço de custo ou com abuso da posição dominante, inclusive por meio da regulação dos preços praticados, possibilitando assim o reequilíbrio do mercado e a subsistência de todos os prestadores de transportes individuais remunerados.



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

Art. 11 - Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 06 de Fevereiro de 2017.

ADILSON AMADEU

VEREADOR



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o modelo de negócio adotado por empresas como a UBER que tem provocado grande resistência e debates em muitos países e que no Brasil, segue a mesma trilha, tais atividades têm sido pautadas por conflitos de toda ordem, culminando com alterações legislativas, projetos de lei, ações judiciais, representações e manifestações, tudo em virtude da utilização de veículos e motoristas particulares na execução do transporte remunerado individual de passageiros.

Os taxistas defendem que os serviços de transporte remunerado individual de passageiros é atividade privativa desses profissionais (Lei 12.468/11 e art. 4º, VIII da Lei de Mobilidade Urbana). Por outro lado, a UBER e os demais aplicativos análogos sustentam que os “motoristas-parceiros” executam o transporte privado individual previsto no artigo 4º, X da Lei de Mobilidade Urbana.

Impossível negar a identidade entre ambos os serviços, pois estão disponíveis a um número indeterminado de passageiros, realizam o transporte de um ponto ao outro e cobram por isso com base nos parâmetros de distância e tempo, lembrando que o uso de aplicativos para conexão entre usuários e taxistas (2012) precedeu ao desembarque do aplicativo UBER em solo nacional (2015), vale dizer, a única inovação trazida por esse modelo se assenta no uso de veículos particulares não autorizados, fiscalizados ou credenciados por poder público, e conduzidos por motoristas igualmente particulares sem credenciamento público.

Além disso, a legislação federal (artigos 107, 135 e 231, VIII do Código de Trânsito Brasileiro e artigo 12 da Lei 12.587/12) exige sejam o condutor e o veículo autorizados e fiscalizados pelo poder público local, sendo inclusive obrigatório o uso de placas vermelhas para a exploração de qualquer atividade de transporte remunerado de pessoas.

De toda forma, após mais de dois anos de operação na cidade de São Paulo, o fato é que o Poder Judiciário Paulista tem se curvado ao “novo” modelo, sob o fundamento de que se trata de transporte privado individual, avalizando que a proibição encerra transgressão aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

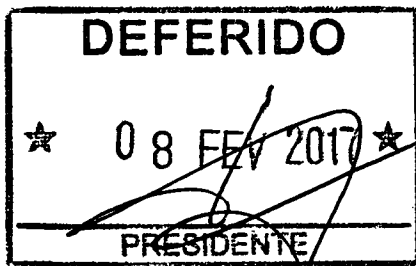
Na seara municipal, a gestão anterior criou a categoria do taxi preto (Decreto 56.489, de 8.10.2015), sinalizando que os aplicativos do tipo UBER seriam obrigados a atuar no mercado paulistano por meio de tais veículos, o que levou milhares de taxistas a aderir ao projeto, adquirir veículos de categoria superior e a pagar (ou iniciar o pagamento) do preço público cobrado pelo Município de São Paulo (R\$ 60.000,00).

Poucos meses depois da regulamentação da categoria do taxi preto, em 10 de maio de 2016, o então Excelentíssimo Prefeito editou o Decreto 56.981, dispondo sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para a exploração da atividade privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.

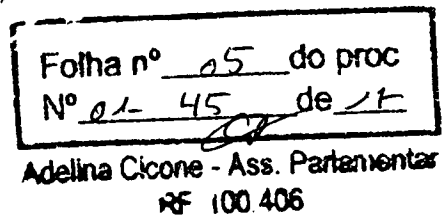
No entanto, a regulamentação proposta pela gestão anterior, além de desrespeitar dispositivos previstos na legislação federal, em especial quanto não obrigatoriedade de uso de veículos com placas vermelhas e motoristas autorizados pelo poder público municipal, está aniquilando todo o sistema de transporte público individual, o que, na última fase, apenas privilegiará o monopólio com as nefastas consequências ao usuário/município.

Em suma, a absoluta desorganização do sistema originou a queda do número de viagens realizadas pelos taxistas em aproximadamente 50% (cinquenta por cento), razão pela qual caminham, a passos largos, para o estado de insolvência, fato que pode ser naturalmente constatado por meio da evidente solução de continuidade da renovação da frota. Historicamente, a frota de táxis de São Paulo sempre esteve entre as mais seguras e modernas do país, com veículos em média com 3 (três) anos de fabricação, mas, frente a esse quadro, se deteriora e está sendo sucateada diariamente.

Assim, o presente projeto visa equilibrar a atividade e criar um ambiente harmonioso entre todos os transportadores com respaldo em legislações federais, projeto este que conta com apoio de entidades como: **ABRACOMTAXI – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS DE MOTORISTAS DE TAXI, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TAXI DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO e SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE SÃO PAULO**, onde esperamos que a proposta mereça a acolhida e atenção dos nobres Pares.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



REQUERIMENTO

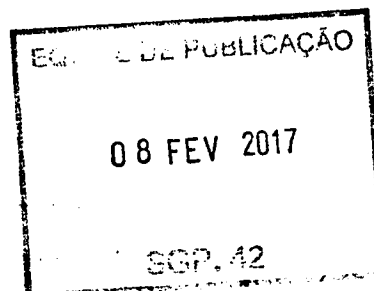
RDS

66/2017

Requeiro nos termos regimentais a retirada do Projeto de Lei nº **45/2017** de minha autoria, para adaptações necessárias para posterior reapresentação.

São Paulo, 06 de fevereiro de 2017.

ADILSON AMADEU
Vereador



18:31 07/02/2017 017031 - Protocolo Legislativo - SP.22

A SGP -33

09, 02, 17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº - 6 - 09, 02, 2017

André de Oliveira Leonardo
Técnico Administrativo
RF 11.226



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 6
do processo **01-45** de **2017** 09/02/2017

André
André de Oliveira Leonardo
RF 11226

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 6 fls.
Arquivado em **09/02/2017**
O Funcionário

André
André de Oliveira Leonardo
RF 11226