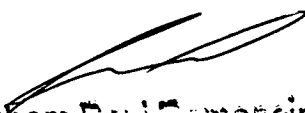


## **TERMO DE ABERTURA DE VOLUME DE PROCESSO**

Este é o volume 2 do processo  
PL nº **01-0421/2015**,  
que se inicia a partir da folha nº 186.

27/ 04 /2016

  
**Rubem David Romancini**  
**Técnico Administrativo**  
**RF 11.257**



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

FL. Nº 186  
Proc. nº 01-421/2015

Rubem Davi Romancini  
RF: 11.257

**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 – PL 421/15**

**LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

**DATA: 20 DE ABRIL DE 2016**

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Com a presença dos Srs. Vereadores** Adilson Amadeu, Salomão Pereira, Dalton Silvano, na **qualidade de** Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, **Lazer e Gastronomia**, declaro abertos os trabalhos da terceira audiência pública deste ano, **convocada para hoje, dia 20 de abril de 2016.**

Esta audiência está sendo transmitida **pelo Portal** da Câmara, no *site* [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br) link Auditórios On-line. Também **foi publicada** no *Diário Oficial do Município*, assim como nos jornais de grande circulação **da Cidade: Folha de S. Paulo; Estado de S. Paulo;** nos dias 18 e 19.

Assim como na reunião anterior, a Assessoria **dos Srs. Vereadores** construiu uma lista para participação tanto de taxistas na **representação de** seu segmento, como de motoristas de aplicativos, também construiu diálogo **com a sociedade** que manifestou, da semana passada até hoje, desejo de participação na **qualidade de usuário** nos dois sistemas.

No dia de hoje, esperamos a participação ativa **do Executivo**, para que possa fazer uma apresentação e, ao final, dar respostas em cima do **que foi apontado** pelos oradores desta audiência. Então, hoje haverá a fala dos motoristas, **taxistas**, dos aplicativos, também oportunizar a palavra aos usuários; também, ao final **das falas**, teremos a oportunidade de escutar o Executivo nas análises e ponderações do **que foi oferecido** pelos senhores. Esse é o esforço que desejamos fazer no dia de hoje.

Também montei uma apresentação breve, **já que o proponente** tem sempre 20 minutos para fazer a sua apresentação, segundo o Regimento, **mas não pretendo** utilizar todo esse tempo, mas de sete a nove minutos, já que **não tive a oportunidade** de fazer uma apresentação inicial nas duas primeiras reuniões, porque **sentia um desejo** e uma manifesta vontade de fala dos senhores.

Passo a palavra ao nobre Vereador Salomão **Pereira.**

**O SR. SALOMÃO PEREIRA –** Boa tarde a todos. **Agradeço** a presença de todos, os representantes das categorias, as lideranças.

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

Sr. Presidente, quero saber se também se encontram usuários do sistema de táxi neste plenário, ou na galeria, porque eu gostaria que os usuários do serviço de táxi pudessem se inscrever para falar a favor do serviço de táxi e o que acham do serviço de táxi da cidade de São Paulo.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem.** Anuncio a presença do nobre Vereador Ricardo Young.

Passo a palavra ao nobre Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. ADILSON AMADEU –** Sr. Presidente, nobres Vereadores, todos os presentes, em especial os taxistas da cidade de São Paulo, obrigado pela presença. Também quero agradecer a presença dos Presidentes de Sindicatos, dos taxistas, cooperativas, associações, grupos de taxistas.

Na oportunidade da fala dos Srs. Vereadores, eu gostaria de apresentar um áudio com referência a tudo o que essa empresa tem falado aos quatro cantos da cidade de São Paulo, muito importante, porque nós, Vereadores, precisamos analisar o que essa empresa anda falando.

Também muitas pessoas nos procuraram, do lado dos taxistas e também dos condutores dessa empresa ilegal que está no Brasil fazendo coisas erradas, para que pudessem vir para fazer as perguntas. E me parecem que já estão aqui os representantes do Executivo: Sr. Rodrigo Pirajá, Sr. Ciro Biderman. Então, depois de toda a apresentação, acho que essas pessoas, de cada lado, poderiam fazer as perguntas em cima do tema de hoje.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem.** Essa foi a nossa proposta inicial, acreditando que o dia de hoje é não só de apresentação do projeto, mas também de manifestação do Executivo em cima das demandas e sugestões feitas ao projeto.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

**O SR. RICARDO YOUNG –** Boa tarde a todos. É um prazer estar com os senhores, com os colegas Vereadores. Hoje é a terceira e última audiência, o PL está agendado para ser

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

votado na semana que vem, portanto, é um dia muito importante para que todas as questões sejam encaminhadas.

O PL 421/15 pretende a regulamentação das diversas modalidades de transporte individual na Cidade, permitindo a legalização de outras formas de transporte, inclusive muitas que podem beneficiar os taxistas, mas não regula nem procura regular a atividade dos taxistas hoje. É importante que isso esteja claro, porque na discussão do PL essa questão deve surgir, então, para não haver essa confusão.

Segundo ponto é que este PL, como o Presidente falou anteriormente, vem sendo desenvolvido entre o gabinete do Vereador Police Neto com o Executivo, inicialmente; e, agora, com emendas e contribuições de outros gabinetes. Sendo assim, é um PL que tem representatividade e uma possibilidade razoável de ir a votos na semana que vem e ter os votos necessários para ser aprovado. Portanto, é muito importante que a discussão hoje esclareça todos os pontos obscuros, para que essa votação seja a melhor possível para a Cidade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Quero agradecer ao nobre Vereador Ricardo Young e anunciar a presença do nobre Vereador Senival Moura, Vice-Presidente da Comissão; também anunciar a presença do Poder Executivo, representado pelos Srs. Ciro e Rodrigo Pirajá.

Neste momento, farei uma breve apresentação para tentar demonstrar como chegamos até o atual momento deste debate. É um esforço que se iniciou desde 2013, com o debate na Casa do Plano Diretor, quando se apontou uma necessidade de uso mais racional do viário e, prioritariamente, a necessidade de mais passageiros dentro dos carros que já circulam pela Cidade.

Naquela época, ocorreu um debate do final do primeiro semestre até o final do ano, permitindo que entendêssemos pouco melhor o volume de viário, o volume de carros e a média de passageiros em circulação nesses carros. A cidade de São Paulo não consegue chegar a

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

1,4 passageiros por viagem, realizando próximo a 15 milhões de viagens, portanto, deixando mais de 40 milhões de assentos ociosos na cidade de São Paulo.

Diariamente, então, são 40 milhões de assentos na cidade de São Paulo. E a população paga esse combustível, paga a compra do carro, onera o meio ambiente ao emitir gases que produzem o efeito estufa com uma lotação pouco inteligente da frota em circulação.

O Plano Diretor foi aprovado ao final do primeiro semestre de 2014, e conseguimos aprovar um texto que estabelece como lei na cidade de São Paulo, no artigo 254, o compartilhamento de automóveis. Portanto, avançamos num ambiente onde não havia nenhuma lei que tratava desse tema de compartilhamento, pela primeira vez na cidade de São Paulo, muito antes de a Uber existir na cidade de São Paulo. Foi tratado e aprovado por mais de 43 Srs. Vereadores neste plenário.

No dia 30 de junho de 2015, houve o primeiro grande debate da proibição dos aplicativos. A Câmara recebeu a presença maciça dos taxistas e decidiu, em primeira discussão, pela proibição da utilização de tecnologia para transporte individual de passageiros. Naquele momento, reconhecia-se que deveríamos proibir os aplicativos para transporte individual de passageiros, ou seja, aplicativos em carro particular.

Em 16 de junho de 2015, a primeira decisão da Justiça já contesta as fórmulas de proibição, e elas se sucederam aos borbotões no Estado de São Paulo e fora do Estado. Hoje, há mais de 20 decisões individuais de juizes, desembargadores e de colegiados, no Distrito Federal já temos decisões colegiadas, apontando ilegalidade na proibição; e uma ação direta de inconstitucionalidade, que já tem a manifestação pela inconstitucionalidade, proferida pelo Ministério Público, também aponta que o caminho para a regulação desse setor não é a proibição.

A situação de hoje é objetiva. A legislação...

- Manifestação na galeria.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, permita-me. Graças a Deus, nós saímos da cama hoje, precisamos agradecer a Deus porque não somos surdos. Estamos

escutando tanta bobagem sempre, então vamos escutar mais um pouco. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Quero agradecer a gentileza do nobre Vereador Adilson, mas acho fundamental entendermos a situação em que estamos hoje.

Todas as decisões judiciais não permitem ao legislador proibir a atividade. Portanto, ela está autorizada pela Justiça, então não há de se falar em proibição do funcionamento do aplicativo a carros particulares. Isso gera grande intranquilidade porque sem regra, fiscalização e limite de carros, há riscos econômicos, riscos de segurança ao usuário e, mais do que isso, não há nenhum controle. Portanto, todo esforço de regulação do setor aponta para a necessidade de regras, e não mais de proibição, já que estas não têm se sustentado junto ao Judiciário. Mais do que isso, sem fiscalização, oferecemos à sociedade um não serviço, à medida que não regulamos o serviço.

Sem um limite de carros, sem a possibilidade de créditos operarem a possibilidade de presença, ou ausência, de carros, em determinados horários, em determinadas regiões, e por volume de passageiros dentro do carro, também não há interesse do Município de não ter as regras.

O uso do viário tem de ser bem esclarecido, como foi apresentado originalmente: frota de oito milhões de veículos; 15 milhões de viagens individuais; e um prejuízo constatado pela Fundação Getúlio Vargas, com os congestionamentos, de mais de R\$ 40 bilhões/ ano.

- Manifestação na galeria.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Sr. Presidente, sugiro que V.Exa. transfira a presidência para o nobre Vereador Senival Moura, Vice-Presidente da Comissão, porque como V.Exa. está fazendo a apresentação não pode se comunicar com as pessoas do plenário no sentido de manter a disciplina necessária até o final da exposição.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Peço ao nobre Vereador Senival Moura para me dar um suporte em relação à capacidade que terei de concluir a apresentação.

- Assume a presidência o Sr. Senival Moura.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Para finalizar, a única regra que nos parece óbvia

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 192  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Dávi Romancini  
RP: 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

para se colocar mais motoristas dentro dos carros que já estão em circulação é o uso da tecnologia. Não há outra fórmula, não teremos lousinha nos carros, nem bilhete na porta de casa, para que as pessoas se conectem e, assim, tenhamos um uso racional do viário. Por isso, apresentamos o projeto, aprovado pela Comissão de Justiça, com a alteração no texto para comportar a sua legalidade e constitucionalidade. Mais do que isso, foi aprovado em primeira neste plenário por votação unânime. Portanto, passamos a tratar de uma tendência mundial, que é o uso de tecnologia para o transporte individual de passageiros.

O objetivo da regulação é garantir segurança ao usuário, questão fundamental, qualidade e segurança; sem dúvida, diminuir o número de veículos em circulação, à medida que pode colocar mais de um passageiro por carro; ter um equilíbrio mínimo no mercado, garantindo o equilíbrio de serviços entre táxis, Uber e outros aplicativos. Mais do que isso, ter o consumidor como o principal validador disso. Todos os esforços do Poder Legislativo têm de ser de garantir legislação que comporte o bem estar da sociedade, e não garantir a um setor ou a outro.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pessoal, vamos combinar o seguinte: Deixem o orador fazer a apresentador. Assim que ele terminar, os senhores podem se manifestar à vontade. Se quiserem ficar cinco minutos se manifestando, nós respeitaremos; mas, agora, é a hora da apresentação e peço a compreensão dos senhores para que observem e, no fim, os senhores poderão se manifestar favorável ou contrariamente. Continue, nobre Vereador.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – O texto original e o substitutivo que foi oferecido na semana passada – que já se encontra no Portal da Câmara para a recepção de sugestões e alterações – trabalha com três modelos de compartilhamento clássico: aqueles que são encontrados já no Brasil e os que são encontrados no exterior.

Há um modelo bastante simples, que é a utilização de carros individuais com motoristas. A cidade de São Paulo já tem um dos aplicativos funcionando, outro anunciado,

para tentar colocar mais passageiros dentro do mesmo carro, a partir de uma plataforma de oferta de serviços, de intermediação de três, quatro, cinco, até seis vagas. Sem dúvida nenhuma, isso carece de um esforço do Poder Público para orientar horário, regiões da Cidade e volume de passageiros por carro, oscilando, dando vantagens àqueles que circulam fora do horário de pico e àqueles que têm mais pessoas dentro dos carros.

O segundo modelo, também bastante usado internacionalmente, que tem por objetivo reduzir o tamanho da frota, consiste na oferta de carros; como já é feito por duas empresas aqui no Brasil, Zazcar e Flit; por *carsharing*. Nesse sistema, não é preciso ser proprietário do carro para fazer uma viagem e ele pode ser utilizado por até 20 ou 25 pessoas num mesmo dia. Portanto, deixa de ter circulação de 20 carros e tem um único carro rodando. A probabilidade desses 20 carros rodarem ao mesmo tempo é nenhuma, à medida que essas pessoas passam a utilizar um único carro para mais de 20 viagens. Esse é um modelo de *carsharing* que está previsto no projeto.

Uma terceira modalidade também é bastante conhecida nacional e internacionalmente. Temos uma experiência muito positiva do Caronetas, na região da Berrini, em que há um processo absolutamente incentivado de compartilhamento do carro com divisão dos custos inerentes e exclusivos desse transporte daquele proprietário ou do utilizador contumaz do carro em rotas já existentes.

Na realidade, é compartilhar os custos do caronista. No Brasil já duas empresas utilizam essa modalidade, na cidade de São Paulo há muito tempo e o Caronetas, pelo menos, há cinco anos. A BlaBlaCar vem realizando entre cidades e manifestou, durante os debates, o desejo de realizar isso na cidade de São Paulo.

O que passamos a compreender aqui é a necessidade objetiva de termos tecnologia, primeiro, para validar a presença desse usuário do sistema dentro do carro. Segundo, a presença de dois GPSs dentro desse carro valida não a informação privada, mas também uma orientação pública para a circulação dos carros na Cidade. É quase como receber uma pesquisa origem-destino todos os dias, em todas as horas. A autoridade pública

passa a fazer gestão do viário tendo as informações de **onde e em que** momento há circulação, que não deve mais ser induzida, e também o volume de **passageiros** por carro que está sendo monitorado.

Portanto, a tecnologia estará nos permitindo **reconhecer** o número de passageiros por carro, as áreas de fluxo intenso dessa circulação **de carros** que servem ao sistema de circulação individual e, mais do que isso, está validando **uma segurança** que até então nenhum sistema ofereceu.

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Por favor, vou pedir aos senhores que cumpram o que foi acordado. Sr. Ubiratan, por favor, se **comporte**. Nós o conhecemos há muito tempo. Por favor, o senhor participa de todas as audiências. **Vamos** ouvir o orador, ao final, o senhor pode se manifestar à vontade. O senhor também, **Edison**.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** - O tema da tecnologia por gerenciamento viário da Casa foi um tema abordado por dois ou três Vereadores **que se manifestaram**. Quero inclusive agradecer ao Vereador Young, que se debruçou sobre essa **matéria**.

O Município vai passar a receber tecnologia **hoje disponível** exclusivamente para o setor privado, que vem construindo sua tecnologia e é **de detenção** exclusiva do agente privado. O projeto de lei estabelece uma obrigação: **aquele que** quiser utilizar o viário da Cidade para as suas plataformas, terá por obrigação **que oferecer** a informação dessas plataformas para a autoridade pública. Portanto, a autoridade pública terá uma tecnologia que até hoje não tinha, sem gastar um centavo de recurso público.

- Manifestação na galeria.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** - O projeto também traz, por objetivo, as formas com que se desabilitam as operadoras que não estiverem **cumprindo** com aquilo que a lei estabeleceu e, sem dúvida alguma, também desabilitam **os motoristas**, multando e punindo. Passamos assim a ter regras de fiscalização, controle e **punição**.

É importante apontar, no modelo proposto **pelo Executivo** - e nesse período

validado, pelo menos, pelo proponente do projeto -, que a utilização de créditos para distribuir carros na Cidade e passageiros dentro desse carro é uma fórmula inteligente de regular o volume de carros a partir dos créditos, mas, mais do que isso, distribuí-los na Cidade e garantir um efetivo uso por mais de um passageiro nesses carros. Mesmo que isso não seja algo desejado por algumas empresas, que gostariam sempre de ser remuneradas por um passageiro apenas no carro, fica claro que para a autoridade pública mais importante do que ter os aplicativos é ter mais pessoas dentro dos carros em circulação.

Portanto, a regra estabelecida para os créditos têm como fator determinante o número de passageiros por carro.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Portanto, o crédito vai importar no horário do uso viário, no local onde se roda na Cidade e no número de passageiros.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Os exemplos para isso é, no horário de pico, você tornar o crédito mais caro. Quando você está fora do horário de pico ou quando você está complementando uma área da Cidade que não tem oferta regular de transporte, você tem um crédito com desconto. E mais do que isso: quando você tem um volume de passageiros que interessa à Cidade rodar naquele horário, você pode até ter um incentivo.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Essa é a apresentação que a gente gostaria de fazer, e concluímos agradecendo a paciência de todos.

- Manifestações no recinto (aplausos e vaias).

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO – Sr. Presidente, eu pediria um minuto de silêncio para

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 196  
Proc. nº 01-421/2015

Rubem Davi Romancini  
RF: 11-257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

prossequirmos os debates. Eu iria me manifestar ao final, **mas**, como o Vereador Ricardo Young fez um preâmbulo – mesmo que curto -, não **sei como** será o procedimento das inscrições pela Mesa.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador Dalton Silvano com a palavra.

**O SR. DALTON SILVANO** – Então, Sr. Presidente, só para saber em que momento... Não pertenço a esta Comissão, mas eu teria **algumas** considerações a fazer neste momento sobre inclusive a fala de V.Exa. Mas, como **tenho falado** ao final, não sei se poderei fazê-lo agora, ao final, se serão abertas as inscrições **para as pessoas se** manifestarem... Embora as falas estejam sendo redundantes, seria importante **já estabelecer** o critério para os Vereadores.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Repetirei o que dissemos na abertura.

Já temos as inscrições: Dr. Flávio, Giovane, Americano, **Ricardo, Flávio** e Fábio Godói no final. Já temos as inscrições daqueles que desejam falar **representando** os taxistas. Também já temos inscrições dos motoristas ou representações dos **motoristas** de Uber: Nelson, Carlos, Juliano, Paulo e Weber. Temos inscrições de empresas: **Pedro Somma, Massami, Felipe, Daniel, Daniel Mangabeira, Carlos.** E temos também um **conjunto** de inscritos da sociedade, que a gente vai ainda avaliar o conjunto dos cinco, já **que temos** muitas inscrições para fazer uso da palavra enquanto usuário e também teremos no **mínimo cinco** usuários para fazer uso da palavra. Portanto, a ideia de oferecer os três minutos...

**O SR. SENIVAL MOURA** – Presidente, o Executivo falará em que momento?

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vou passar ao Executivo tão logo a gente termine essa decisão. O Executivo deverá também **fazer sua** apresentação para que a gente possa escutar a todos e, assim, os Vereadores também **falarem**, como ocorreu em todas as audiências públicas. Não me parece adequado que a **gente não tenha** a oportunidade de, ao escutar a população que aqui veio, tanto o Vereador **proponente**, os Vereadores que estão aqui como também o Executivo se manifestar no reflexo e na **avaliação** daquilo que foi oferecido.

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

Vereador Salomão, Vereador Senival e Vereador Ricardo Young, que foi o primeiro a pedir.

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Sr. Presidente, eu gostaria que os Vereadores pudessem se manifestar ao final da palavra de todos os inscritos, para que a gente possa colher alguma situação que possa ser pertinente. Gostaria também de saber do nobre Presidente se o Sr. Rodrigo Pirajá se encontra no plenário, pois não o vejo e é importante que ele esteja aqui para esclarecer sobre o substitutivo dele. Porque posso dizer que na realidade o projeto não é nem do Vereador José Police Neto, é do Rodrigo Pirajá, e ele tem que esclarecer isso e depois ouvir o que os Vereadores têm a falar sobre o projeto dele, sobre o substitutivo, e depois a categoria dos taxistas poderá analisar tudo isso. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador Ricardo Young.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Eu queria concordar com o Vereador Salomão, apenas reiterando que seria interessante ouvirmos o Executivo antes. Que o Executivo se manifeste, faça sua apreciação em relação ao projeto aqui apresentado, e aí, então, vamos ouvir os demais participantes.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Presidente, eu só pediria... Na última audiência pública, na hora da composição e quando foram dados os nomes... Na primeira e na segunda audiência. Na primeira foi alternado. Na segunda audiência, os primeiros a falar foram os taxistas. Eu gostaria que, se possível, fosse mudado o critério neste momento. Que representantes dessa empresa ilegal falassem primeiro; depois, os profissionais nobres, os taxistas. Eles falam primeiro, nós vamos ouvir, porque acho que temos que ouvir muito eles, que é muito importante. Depois, os taxistas falam.

Eu gostaria de pedir isso a todos os colegas Vereadores, porque, na audiência pública passada, a ordem foi essa. Que hoje fosse invertida a ordem, se possível.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Pela ordem, Vereador Dalton.

**O SR. DALTON SILVANO** – Sr. Presidente, embora eu não pertença a esta

Comissão, eu gostaria de me contrapor à sua proposta, **nobre Vereador**, a título de sugestão, pelo seguinte: no meu entendimento, está aqui o **Executivo**, e sabe V.Exa. que, pelo Regimento Interno, fala o autor do projeto por 20 minutos, **na figura** do Executivo. E o autor do projeto, salvo melhor juízo, é do Vereador José Police Neto, **não** do Executivo – não sei se é, se não é. Que todos pudessem se manifestar, inclusive **este Vereador**, porque, ao final, Vereador Ricardo Young, o Executivo, com todas as **manifestações**, inclusive perguntas, poderia se manifestar já respondendo. Senão, vamos **inverter a ordem**: vai falar primeiro, depois não vai falar mais, e há muitas perguntas que o **Executivo** deve responder, embora esteja aqui como convidado – e aí é uma figura que **cabe no Regimento**, e a Comissão pode convidar todos aqueles que são importantes para **esclarecer** o projeto, embora, no meu entendimento, ele já esteja muito esclarecido. Vou me **manifestar** no momento oportuno, mas a questão em tela não tem a ver com aplicativo, isso está **muito claro** no artigo 1º do projeto de lei.

Então, fica minha sugestão a título de **colaboração**. Vamos ouvir todo mundo primeiro, inclusive a Mesa; vamos ouvir o vídeo que ele trouxe; e, ao final, o Executivo se manifesta à luz do que foi falado.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Pela ordem, Vereador Senival Moura.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Até para dialogar **com o nobre Vereador Dalton**, acho que isso não é possível. O Executivo tem que fazer sua **apresentação**. Então, todos falarão e só depois virá a apresentação do Executivo? Ou seja, vamos **recomeçar tudo**?

**O SR. DALTON SILVANO** – Se V.Exa. quer dialogar, vamos dialogar. Na verdade,...

- Tumulto no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Está com a palavra o Vereador Senival Moura.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Agradeço. Vejam bem: que o Executivo faça sua apresentação; aí, sim, poderemos fazer os questionamentos, todos. Acho que aí sim a

audiência pública será produtiva. Senão, teremos que voltar e discutir tudo novamente. Essa é a minha sugestão. Por isso, até perguntei em que momento o Executivo vai poder se manifestar. Era isso, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Vereador Dalton Silvano.**

**O SR. DALTON SILVANO** – O Vereador falou em dialogarmos. Vereador, aqui não se trata de um projeto do Poder Executivo. Quem apresentou o projeto – e muito bem apresentando, embora eu não concorde com nada do que está lá – foi o Vereador José Police Neto. Então, o autor, na forma do Regimento, apresentou o projeto de lei. Então, não se trata de ter o Executivo como autor.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Mas não se trata de substitutivo?

- Falas simultâneas. O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. DALTON SILVANO** – Para mim, aqui o Executivo não está nem participando regimentalmente falando. O autor é o Vereador Police Neto, que fez uma apresentação, esclareceu – com concordância ou não, não importa. Então, o Executivo não está regimentalmente, neste momento, podendo pegar a palavra e falar 15 minutos, 20 minutos, porque eu gostaria de ouvir todo mundo. Embora eu não pertença a esta Comissão, fica a sugestão. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pela ordem, Vereador Salomão Pereira.**

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Sr. Presidente, conforme já disse, acho que é muito importante que não só os Vereadores desta Comissão possam ouvir as apresentações e o esclarecimento do Executivo e que todos os motoristas tomem conhecimento e que eles possam também fazer suas considerações com base no que for esclarecido aqui. E, ao final, falariam os Vereadores. Era o que eu gostaria que fosse aprovado pela Mesa.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Deixem-me apresentar aos Vereadores a dinâmica que julgo correta. Na semana passada, quando realizamos a audiência pública, fomos bastante criticados pela incapacidade de trazer o Executivo. Portanto, era manifesta a vontade do Executivo de expor o que reconhece tanto do projeto original como do substitutivo**

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

que disponibilizamos na semana passada. Não me parece nem inteligente nem razoável iniciarmos um debate sem receber essa manifestação do Executivo, que é, Vereador Dalton, absolutamente regimental. O Executivo legisla, sanciona ou veta aquilo que aqui aprovamos. Portanto, pergunto ao representante do Executivo se ele tem apresentação a ser feita, porque vamos oportunizar, neste momento, 10 minutos da tribuna para que possa fazer a apresentação. Depois, seguiremos – assim como foi sugerido pelo Vereador Adilson Amadeu – para a participação das empresas e dos motoristas de táxi, alternadamente com os motoristas de Uber, permitindo, ao final, a fala dos usuários. Então, acredito que esse seja o modelo amadurecido das nossas audiências e, portanto, há sim uma necessidade de escuta do Executivo pela característica clara da nossa sociedade, que tem um equilíbrio entre os Poderes, e o Executivo não só legisla como sanciona ou veta aquilo que a Câmara Municipal aprova. Assim, vou abrir a oportunidade ao Executivo para, em até 10 minutos. Fazer sua apresentação. (Pausa) O Ciro vai ser o apresentador. Agradeço a ele pela presença e a todos os técnicos do Executivo que o acompanham.

**O SR. CIRO BIDERMAN** – Primeiramente, quero agradecer mais uma vez por vir esta nesta Casa a convite do Vereador José Police Neto. Nós já estivemos na primeira audiência pública. Estivemos anteriormente em uma reunião, em uma conversa dentro da FGV, à qual também comparecer o Vereador Adilson Amadeu.

- Manifestações no recinto. O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Deixe-me fazer um acordo com vocês, importante. Vou pedir para a equipe da comunicação aumentar o som do microfone para deixar com volume superior ao meu, para que todos os que estejam nos acompanhando – tanto aqui como lá fora – possam escutar.

- Aplausos no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – A segunda questão é que vamos precisar da paciência de vocês nas apresentações. Por uma questão objetiva: se não houver interrupções, conseguiremos garantir o tempo de 10 minutos. Se houver interrupções,

gastaremos mais do que o planejado. Portanto, precisamos ter um pouquinho de paciência porque o debate nos impõe regras civilizadas para escutar e ter a oportunidade de falar.

Com a palavra, Ciro.

**O SR. CIRO BIDERMAN** – Seguindo, então, eu queria realmente agradecer. Desculpe perder este tempo agradecendo, mas eu acho que é uma oportunidade bem importante. E por que é tão importante esta audiência pública? Porque abre um espaço de diálogo entre o Legislativo, o Executivo, os taxistas, os motoristas autônomos e usuários, todos tentando construir uma regulação nova em prol desta nova economia da informação que está despontando e com a qual temos que lidar.

Sobre essas novidades que estão gerando empresas milionárias, o grande ponto é por que o Governo não está também tendo os ganhos de eficiência que observamos em diversos setores da economia com essas inovações tecnológicas. No momento, o exemplo mais pujante, a meu ver, é o táxi preto. Inclusive ontem levei minha filha à escola de táxi preto. De casa, chamei um táxi, que me informou que ia chegar em cinco minutos, mas chegou em um minuto. Cheguei ao meu destino sem problemas.

Essa é uma mudança muito boa para o usuário. Das cidades que conheço no mundo, o táxi preto hoje em dia é o melhor custo/benefício do mundo. Não conheço um lugar com um serviço dessa qualidade e por esse preço.

Isso está acontecendo em vários setores da economia e uma das empresas cujo representante vai falar é a 99Taxis, que está aproveitando a tecnologia, trazendo benefício para o usuário e, conforme os taxistas com quem tenho conversado, trazendo demanda para os táxis também. Além da 99Taxis, há a Easy Taxi, a Airbnb, que é algo parecido com isso, pois dá a possibilidade à pessoa que tem um quarto sobrando em sua casa, compartilhá-lo, aumentando a possibilidade de mais pessoas viajarem.

Um último exemplo dessa mudança na economia é o Waze, que tem uma característica muito interessante, que é o que chamamos em Economia de ganha/ganha.

O Governo não gastou nada para fazer o Waze, que não cobra nada de seus

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 202  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RP: 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

usuários, mas gera um bem público e ganha pela fidelização. Temos, então, que aproveitar isso e fazer com que o Governo consiga entregar mais **gastando menos**, e a tecnologia nos dá essa oportunidade. É essa a discussão que eu gostaria de **ter aqui hoje**.

Qual é, então, o papel do Governo? Por um lado, **essa** possibilidade tecnológica muda a maneira de monitoramento do Governo. Então, **tanto ele** permite que se faça uma fiscalização digital, que aumenta muito o poder do **Governo de** monitorar, como permite também que se use o que se chama hoje em dia de **dados abertos**. Uma das primeiras ações que implementei no setor de transporte foi abrir os **dados do GPS** dos ônibus. Depois que abrimos esses dados, em três meses, surgiram 60 aplicativos indicando o horário em que o ônibus ia chegar. Não gastamos nada com isso, e o **usuário passou** a saber que, em vez de sair de casa e ficar 15 minutos esperando no ponto, **sofrendo com o** clima e com o risco de ser assaltado, pode sair de casa no momento em que o ônibus **está para** chegar. Com a simples abertura de dados, nós conseguimos fornecer serviço **sem gasto** para nenhuma das partes. É isso que o Governo tem que aproveitar e é nisso que **o Executivo** está mais interessado. Quando se abre os dados e se monitoro dessa maneira, **se ganha** transparência e eficiência.

Quais são os elementos de regulação? **A entrada** do Governo nessa nova economia é através do monitoramento e da regulação, **que tem** que apresentar sanções, o compartilhamento das informações e definir os volumes **que não** prejudiquem os trabalhadores e o próprio viário, além de definir um valor de outorga. **Esse são os** papéis que o Governo tem que desempenhar nesse caso.

Quando tentamos comandar volume, estamos **tentando** evitar a ociosidade ou a sobrecarga. Se bem feito, com isso garantiremos uma **melhoria** na mobilidade em geral e, sobretudo - esse é um ponto muito importante - garantiremos **sustentabilidade**, o nosso objetivo final. Não há mais como acreditar que cidades vão **conseguir sobreviver** com a entrada de mais e mais veículos. Não é assim que acreditarmos que vai **ser**.

Essa, então, é a oportunidade do setor de **innovar**. Temos o papel de garantir a tecnologia e inovar cada vez mais, do ponto de vista da **gestão, que** a sociedade tenha espaço

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

FL. Nº 203

Proc. nº 01-421/2015

Rubem Davi Romancini

RF: 11.257

para exercer sua criatividade.

- O orador passa a referir-se a imagens na tela de projeção.

**O SR. CIRO BIDERMAN** – Aqui é como pretendemos garantir o volume. Essa é uma pequena simulação, porque os oradores haviam **pedido** que apresentássemos uma, e esse é o resultado já final. A ideia é não trabalhar com **valores** fixos, mas com metas. Se queremos que haja "x" carros rodando, ao invés de travarmos **essa** meta, a maneira moderna de se fazer política pública é usarmos o que chamamos **de comando** e não de controle. Para tanto, as empresas, as operadoras vão ter que pagar por **quilômetro** rodado.

Essa curva sólida está dizendo o que o modelo **gostaria** que acontecesse. A curva mais fraquinha está indicando o que aconteceria na prática numa primeira simulação. Reparem que, nos primeiros dois meses, escapamos dessa curva. **Se escaparmos**, aumentamos o preço e ficará mais caro usar carro desse novo modelo; as **pessoas**, **então**, voltarão para os táxis e começar-se-á a reduzir a oferta desse tipo de serviço. **Conforme** for reduzindo, poderá acontecer, e nessa simulação aconteceu, de diminuir **demais**. **Se** acontecer, quer dizer que exageramos no preço e aí voltaremos novamente. Iremos **calibrando** com esse preço de tal maneira que não deixaremos de sair dessa meta que foi **definida**.

Aquele modelo marginou um preço só por **quilômetro**. Na verdade, queremos aproveitar essa lei e ir bem mais além dela. Queremos **aproveitar** para cobrar diferencialmente, dependendo da área, do horário que se estará operando, **de** **quão** sustentável é o veículo, dependendo de quantas pessoas estarão compartilhando o **veículo**. Isso vai permitir que locais e horários ociosos sejam aproveitados e, ao mesmo tempo, **evitar** sobrecarga em horários ou locais em que isso não é possível.

Com isso, queremos aumentar a fluidez do **viário**, reduzir veículos nas vias, aumentar a tecnologia e também funcionará como uma **política** afirmativa para aumentar a equidade de gênero dentro dessa categoria.

Isso é um exemplo de algo que notamos que **está** acontecendo.

O centro, aqui, é o centro da cidade; as pontas, **as periferias**. Hoje em dia, acontece

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

de haver uma oferta maior do que a demanda nos centros e uma oferta abaixo da demanda nas periferias.

Se começarmos a cobrar diferencialmente por **área da Cidade**, poderá acontecer de jogarmos mais carros para a periferia. Quando isso acontece, **modelos novos** saem do centro e vão para a periferia e equilibra-se a demanda e a oferta e, **com isso**, todo mundo sai ganhando.

- Manifestações no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Está presidência tem esse controle.

Vocês podem ficar absolutamente tranquilos.

**O SR. CIRO BIDERMAN** – Com isso, **acreditamos** que vamos conseguir uma menor ociosidade no transporte individual, maior **gama de escolha** para o cidadão, monitoramento digital, dados abertos e mobilidade das pessoas. Para o futuro, esperamos para esta cidade uma mudança na hierarquia: andar a pé, de **bicicleta** de transporte coletivo será a primeira opção, e o transporte individual de utilidade pública **vai ter** um papel fundamental.

Todo mundo já nota hoje em dia uma **redução de demanda**, que não dá para saber o quanto é de concorrência e o quanto pelas condições **econômicas**. Mas acreditamos, e as simulações indicam isso, que essa demanda por esse tipo **de transporte** individual de utilidade pública, fornecido tanto dentro de um novo modelo como **pelos taxistas** há, talvez, um século, vai aumentar muito, porque praticamente não haverá mais **pessoas** saindo sozinhas com seus carros para trabalhar ou para a escola; o carro será **destinado a outras coisas**.

Essa demanda vai aumentar muito e haverá **espaço para** todos numa cidade mais sustentável, mais agradável e melhor. (Palmas)

- Manifestações no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Agradeço ao Ciro.

Acho que é importante prestar um esclarecimento objetivo. Em momento algum, tanto o proponente como o debate que promovemos aqui **trataram da** profissão de taxista.

Portanto, acho que é importante esse esclarecimento **para que** não tenham dúvida daquilo que estamos discutindo nesse momento.

Vou oportunizar às empresas que, durante **a semana**, se apresentaram aqui, seguindo aqui uma sugestão do Vereador Adilson: **a 99Taxis, a Arap (?)**, Zascar, Uber, Obar (?) e Toyota foram aqueles que manifestaram, durante **a semana**, o desejo de participar. Pergunto se algumas dessas empresas têm representante, **neste momento**, que tem desejo de fazer uso da palavra.

Então a 99 Taxi fez anúncio que desejaria participar. Pergunto, neste momento, se há desejo de participar com oferta, contribuição ou uso do **microfone**. (Pausa) Não.

Arap (?) Shizi (?) ishi (?), desejo de participar?

Felipe Barroso, da Zascar, desejo de participar?

Daniel Mangabeira, da Uber, desejo de **fazer uso da palavra**? Então tem o microfone.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – (Fazendo soar a campainha)** Por favor, senhores. Nós precisamos das contribuições.

**O SR. ADILSON AMADEU –** Pela ordem, Sr. **Presidente**.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Tem a **palavra**, pela ordem.

**O SR. ADILSON AMADEU –** O Presidente do **Sindicato** dos Taxistas está inscrito para falar?

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Deixa eu...

O Vereador Adilson Amadeu fez uma oferta **no início** dos nossos trabalhos, sugerindo que, após a apresentação do Executivo, chamasse **as** empresas aqui presentes para fazer a fala, o que foi recepcionado pela Presidência – **até porque** parte das contestações, análises poderão ser feitas por todos os que participarão **depois dele** -, porque a reclamação do Vereador Adilson é que, se a fala das empresas é **posterior à** fala da população que aqui está, a gente não tem a oportunidade de contestar aquilo **que tanto** o Executivo, o Vereador proponente e a empresa falarem. Então esse foi o intuito. **Por isso**, cedo, passo a palavra, para que possa fazer sua exposição, em até 3min, a...

**O SR. ADILSON AMADEU** – Bem, gostaria que V.Exa. falasse aí as pessoas que estão inscritas, que são os representantes da categoria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – já falei: Flávio, Giovani, Americano, Ricardo e Fábio Godói, conforme foi passado por vocês. Não inventei essa lista. Vocês que passaram.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Pela ordem, Sr. Presidente. Que me vem agora, depois desse fantasma da ópera Mangabeira?

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador Adilson, deixe-me só fazer um pedido. A gente pode qualificar as pessoas, mas não desqualificá-las, em especial, numa Casa Legislativa.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Ele não é um fantasma, ele é um sonho, ele é um sonho, ele é um sonho.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Acho que é fundamental.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Quero saber que me vem depois desse cidadão então, por gentileza.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Acho que é fundamental demonstrarmos o respeito a todos...

**O SR. ADILSON AMADEU** – Vou demonstrar para quem? Para quem está roubando o taxista? Um cara de pau desses, pô?!

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador Adilson,...

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Por favor, por favor, senhores. Por favor.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – (Fazendo soar a campainha) Senhores, senhores, vamos passar a palavra ao Daniel Mangabeira, que, da mesma forma que todos os

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

Rubem David Romancini  
RF: 11.257

taxistas foram aqui recepcionados com respeito, também **será** recepcionado com respeito, como todos os que aqui vierem. Essa é uma condição **imposta** pela nossa democracia. Aos Parlamentares é dado o dever – o dever – de respeitar **para impor** o respeito nessa Casa.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Se **tivermos** dúvidas ideológicas, todos poderão contestá-las do microfone. As agressões não **serão aceitas** nem dentro deste Plenário nem fora.

Tem a palavra o Daniel e, depois do Daniel, **conforme** a lista organizada pelo Vereador Adilson, junto com o Vereador Salomão, vai **falar o Flávio**.

Tem a palavra, Daniel Mangabeira.

**O SR. DANIEL MANGABEIRA** – Obrigado, Sr. Presidente. Boa tarde a todos.

Vou tentar ser mais breve do que o sugerido, **até para tentar** garantir mais tempo de fala aos usuários, que é a eles que interessa aqui, no fim **das contas**.

Eu venho... O projeto de lei, o substitutivo, **foi apresentado** na semana passada e queria **são** trazer algumas palavras aqui, as impressões **que a empresa** tem – que, aliás, é uma empresa absolutamente legal e essa legalidade foi, mais **uma vez**, legitimada e trago aqui uma novidade: há algumas horas, mais uma decisão, em caráter **liminar**, mas, em Minas Gerais, deu ganho de causa à tecnologia e à inovação...

- Manifestações na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. DANIEL MANGABEIRA** – ... **Condenando e determinando** como um ato ilegal a proibição.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR.** – (Manifestação fora do microfone) Eu estava inscrito. Você tirou o meu nome – quatro vezes.

Você está falando que respeita. Você nunca **respeitou** ninguém!

- Manifestações na galeria.

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

**O SR.** – Pela ordem, **Sr. Presidente.**

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Deixem-me aqui prestar um breve esclarecimento àqueles que participam da audiência...

- Manifestações na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – (Fazendo soar a campainha) Só para a gente ter uma compreensão.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Aqui ninguém vai ganhar no grito.

Aqui ninguém vai ganhar no grito.

Se não tivermos a oportunidade de realizar, de fato, o debate, os maiores prejudicados são vocês mesmos. Portanto, se há um esforço...

- Manifestações na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Se há um esforço verdadeiro dos Vereadores que estão aqui participando, é porque eles **querem** receber as informações e orientações de vocês. Só que tem uma pequena regra: **a gente não fala** quando outro está falando, pelo simples fato de conseguir entender o que **as pessoas** que estão com a palavra estão dizendo. Portanto, aqueles que o Vereador Adilson e o Vereador Salomão acabaram por colher as manifestações que eu aqui enciei (?), quero **pedir desculpas** aos outros que não falaram – e não fui eu que cortei ninguém -, portanto, **os seis** que aqui falaram, quero pedir desculpas para o Euzito – que também está na lista e eu não tinha anunciado. Então me perdoe o Euzito é o sexto a falar.

Temos de dar a palavra àqueles que têm **contribuição** e questionamentos a realizar. Se não deixarmos falar, a gente não vai ter fim na nossa reunião e, portanto, teremos uma dificuldade adicional que é a incapacidade de ouvirmos **para ser ouvidos**.

Tem a palavra o Mangabeira para que, depois, a gente possa dar a palavra ao Flávio, que já está esperando.

Daniel Mangabeira, tem a palavra.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Senival Moura, nosso Vice-Presidente.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Sr. Presidente, queria fazer um apelo.

Acho que, numa audiência pública, temos de ouvir – ainda que o que vão falar não seja satisfatório, mas estamos aqui justamente para isso, para ouvir.

Então queria pedir, fazer um apelo aos senhores taxistas. Tenho um respeito muito grande por todos vocês. (Palmas) Acho que é importante a gente ouvir.

Essa Comissão vão ter a oportunidade também, os companheiros de vocês, de irem ali e poder falar à vontade, nós também vamos ouvir.

Acho que é isso, o objetivo da audiência pública é isso. A gente tem de ter essa inteligência, esse respeito. Estamos aqui para isso. Porque, se não for possível, Sr. Presidente, aí essa audiência pública perde a legitimidade.

- Manifestações na galeria.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Então, por favor, vamos ouvir.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Daniel Mangabeira, com a palavra.

Obrigado, Vereador Senival.

Tem a palavra, Daniel.

**O SR. DANIEL MANGABEIRA** – Queria só concluir rapidamente, enfim, falar mais um minuto ou dois.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. DANIEL MANGABEIRA** – O projeto, o substitutivo ao projeto de lei foi apresentado na semana passada. A impressão inicial é que, de fato, é um projeto que resolve

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

abençoar a tecnologia como um mecanismo de solução **para a Cidade**, um mecanismo legal e absolutamente legítimo, que beneficia não só o usuário, **mas os cidadãos** de uma maneira mais amplamente entendida.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. DANIEL MANGABEIRA** – Então a nossa impressão é que é um projeto inovador que merece ser debatido em mais detalhes, **mas** que, no fim das contas, conceitualmente, vem para beneficiar todo mundo, a **cidade**, de maneira ampla - não apenas aos usuários, aos cidadãos, que são – repito – os que a **quem mais** interessa esse debate aqui, mas a todos os trabalhadores e empreendedores que **estão nesta** sala aqui, não apenas parceiros da Uber, mas taxistas também.

Obrigado.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito obrigado, Daniel.

Chamar o Flávio para fazer uso da palavra. **Tem a palavra**, em até três minutos, Flávio.

Só peço para você falar seu nome completo, **se identificar**, porque, como a lista chegou sem a identificação, só para a gente manter nos **nossos registros** – e muito obrigado.

**O SR. FLÁVIO DOS SANTOS SOUZA** – Meu nome é Flávio dos Santos Souza, estou na categoria há 13 anos. Bem, boa tarde a todos **os Vereadores**, a todos os senhores e senhoras.

Primeiro, quero falar aqui o seguinte: nunca **vi tanta** coisa injusta com uma categoria, que estamos cada dia da nossa vida dentro de **nossas casas** sofrendo. Também não acredito que, num país desses, com tantas pedaladas, **nós, motoristas de táxi**, vamos tomar uma pedalada. Não acredito nisso. Não quer acreditar nisso. **(Palmas)** Porque temos uma Casa aqui que todos nós, como cidadãos. Respeitamos. Acredito muito naqueles 43 Vereadores que votaram a favor da gente, com aquela coerência. **(Palmas)** **Tenho** certeza de que esse PL não vai seguir. Ele é uma tentativa, uma tentativa do **quê?** Desregulamentar regimento

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 211

Proc. nº 01-421/2015

Rubem Dávi Romancini

RF: 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

desregulamentar, tapar o sol com a peneira, empregar e enganar pessoas? Colocar pessoas nas ruas para trabalhar e, lá na curva, quando ele se deparar, ele vai ver que ele não tem nem como trocar um pneu do carro? É isso que eles querem fazer?

- Manifestações na galeria.

**O SR. FLÁVIO DOS SANTOS SOUZA** – Não acredito nisso. Quero acreditar, como cidadão... Agradeço a Deus de estar aqui. Fiquei com minha filha 24h no hospital, mas ele me deu condição de estar aqui para falar para vocês.

Gente, esse projeto do Sr. Police Neto, a quem respeito, lá nós estamos em ano de eleição, nós estamos vendo tudo isso que está acontecendo aqui.

Agora, tem um detalhe: peço para todos os taxistas e familiares: Vereador Humberto Martins participar, venham para cá. Dia 27, vamos colocar nossos pais, mães, avós, todo mundo – todo mundo – que faz parte dessa categoria. (Palmas) Sabe por que, gente? Eu amo minha profissão. Eu trabalho, pago todos meus impostos. Não eu dizendo que os colegas aí não pagam os impostos. Eles pagam seus impostos sim. Não tenho culpa, como motorista de táxi, a profissão que escolhi, pelo desemprego do País, pelo desemprego da cidade de São Paulo. (Palmas) Não tenho culpa disso. Não posso ser desregulamentado e chegar amanhã, Sr. Police Neto, eu montar um carrinho de pipoca no Parque Ibirapuera para sustentar minha família ilegalmente. Eu trabalho legalmente todos os dias: acordo às 5h da manhã, chego à minha casa às 23h. Não estou dizendo que os colegas não fazem. Eles fazem também, mas eles são vítimas, são vítimas.

Esta Casa, tenho certeza – e fé em Deus: aqueles 43 Vereadores – desculpem, não quero falar nenhum tipo de palavrão, que não é de meu feitio -, mas tenho certeza de que eles têm roxo e, no dia, eles vão ser coerentes. (Palmas) Eles vão colocar: “Não vou desregulamentar uma profissão que existe há mais de 60 anos”, gente, atendendo a população. E, detalhe, com segurança. Por quê? Ninguém fala, ninguém fala de estupro que aconteceu em carro particular, ninguém fala, Sr. Mangabeira.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Flávio, pela conclusão.

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

- Manifestações na galeria.

**O SR. FLÁVIO DOS SANTOS SOUZA** – Agora, eu vou concluir, Sr. Police Neto. Quero dizer o seguinte; muita gente chegou aqui e deu paulada no Sr. Prefeito. Eu não vou dar paulada não, eu acredito no Sr. Prefeito porque ele sancionou a lei. Se ele sancionou a lei, ele vai segurar, ele não pode deixar isso acontecer! Neste momento, ele vai segurar porque, eu tenho certeza, se ele fez tantas coisas boas para bicicleta, isso e aquilo, ele não vai desregular uma categoria com 60 anos!

Concluindo, muito obrigado a todos vocês e conto com vocês no dia 27. Todos os familiares de taxista aqui!

Obrigado.

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Agradecer o Fábio e chamar o Carlos de Barros da Pampa.

**O SR. CARLOS DE BARROS** – Boa tarde, senhores. Gostaria de cumprimentar o Presidente da Mesa, Vereador Police Neto, não só cumprimentá-lo, mas parabenizá-lo pela excelente iniciativa de estar tocando esse projeto maravilhosamente bem.

Gostaria também de reprovar a postura de alguns Vereadores da Casa, que só sabem incitar a violência, só sabem tecer comentários negativos e fazendo com que isso aqui vire um circo!

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Deixa eu fazer um pedido para o Carlos, fazer um pedido pra vocês. Estamos tratando de um projeto apresentado e é importante que as manifestações tenham foco muito forte naquilo que está apresentado, tanto o projeto quanto o substitutivo. É absolutamente fundamental que a gente se atenha ao texto, se atenha às propostas, que aquilo que seja apresentado no microfone, de fato, contribua para uma decisão dos Vereadores. Portanto, apresentem ofertas para o texto para a reflexão dos Parlamentares.

Por favor, Sr. Carlos.

**O SR. CARLOS DE BARROS** – Gostaria também de cumprimentar os colegas, tanto taxistas quanto UBERs. Gostaria também de dizer **que o Vereador Celso Jatene manda um abraço à categoria dos UBERs porque efetivamente é usuário do UBER em outros países.**

A Apampa – Associação dos Parceiros em **Aplicativos** - Motoristas Profissionais Autônomos, efetivamente, quer realizar a regulamentação **da profissão** e também atender não só aos UBERs como também aos taxistas do *Easy Taxi*, **do 99**. Enfim, nós todos queremos efetivamente que o compartilhamento dos automóveis **seja realizado**.

Fico estarelecido quando somos chamados de **clandestinos**, de urubus!

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. CARLOS DE BARROS** – Se nós somos **clandestinos**, digam isso ao Juiz de Direito que nos deu a liminar para trabalhar!

Gostaria também de manifestar todo meu **respeito ao nobre Prefeito da cidade de São Paulo, Fernando Haddad**, que nos deu a permissão **para o trabalho**. Estamos aqui pedindo respeito a todos porque aqui estamos respeitando a todos.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

- Pedido da palavra "pela ordem".

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** - **Senhores**, um minuto! Deixa eu dialogar com vocês, preciso fazer uma fala muito objetiva **com os senhores**. Todos aqui terão direito a fala, e agora preciso junto com vocês construir **um mecanismo** para continuarmos a reunião por dois fatores. O Plenário tem que ser entregue **às 19h**, e assim será. Se por impedimento de quem não quer contribuir com a **reunião**, e quer atrapalhar, esses reconhecidos porque não querem ajudar no debate, **terão que deixar** o Plenário de maneira muito objetiva. Aqui tem regra pra começar, regra pra acabar e **respeito às manifestações**.

Portanto, o Carlos que foi repreendido, porque **não foram** feitas contribuições ao projeto, também não é necessária à exposição no microfone. **Este é o momento do debate**, o debate será preservado e a Presidência vai ser enérgica.

Portanto, pra os que vieram contribuir, a Câmara **está** com ouvidos abertos, e pra quem veio badernar, atrapalhar, não haverá tolerância.

Tem a palavra o Carlos.

**O SR. CARLOS DE BARROS** – Na realidade, **estamos aqui** com um único objetivo.

O nosso objetivo é a regulamentação, é o direito ao trabalho.

Agradeço pela oportunidade da fala, agradeço ao **Vereador Police Neto**, agradeço a todos os **Vereadores** aqui presentes.

-Vaia na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Giovanni Romano.

**O SR. GIOVANNI ROMANO** – Sou do Sindicato dos Taxistas de São Paulo. Boa tarde, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, pessoas presentes.

Lamentavelmente, terceira e última audiência pública e só hoje temos uma apresentação do Executivo, Executivo que diz que quer regulamentar o compartilhamento de veículos. O mesmo Executivo que, há cerca de um ano, vetou projeto do Vereador Ricardo Young, que previa o compartilhamento de taxis para tirar **carros das ruas**. Há um ano vetou o compartilhamento de taxi e hoje apresenta projeto de compartilhamento de veículos particulares.

- Manifestação na galeria.

**O SR. GIOVANNI ROMANO** – Então essa intenção de tirar carros das ruas é muito duvidosa nesse projeto. Esse projeto, se aprovado da forma como está, vamos entregar parte da cidade de São Paulo nas mãos das ex-empresas de plataforma de tecnologia porque elas não são mais. A apresentação do Vereador **Police Neto** mostrou essas empresas como empresas de transporte privado. Na apresentação do **Police Neto** isso estava lá detalhado, os senhores prestaram atenção, se os senhores não prestaram, eu prestei: empresas de transporte privado, empresas que não têm um veículo sequer. Não sei como eu posso ser empresa de transporte se eu não tenho um veículo, mas **vamos em frente**.

Esse projeto vai liberar rodízio para carros particulares. Olha, há algum médico aqui? Um médico para conseguir trabalhar no dia do rodízio, atender uma cirurgia, precisa passar por uma burocracia, comprovar uma série de coisas e nós vamos liberar do rodízio carros particulares? Vamos liberar rodízio para carros particulares? Queremos tirar carros das ruas liberando rodízio para carros particulares?

Sr. Presidente, o senhor sabe o que está acontecendo com o UBER na cidade de São Paulo? O UBER percebeu que o UBER *Black* não tinha futuro, ele não ia superar, não ia suplantar o taxi branco. Então lançou a modalidade UBERX que muitos chamam de UBERXIS,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 215

Proc. nº 01-421/2015

Rubem Davi Romancini

RP: 11.257

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

aportuguesando a pronúncia. São veículos que fazem **transporte** por um preço que lhes é imposto pela tal: plataforma de tecnologia, que agora **empresa de transporte privado** tem um preço que avilta quem faz o serviço. Porém, o que **acontece?** Esse serviço é aviltado de tal forma, e a população não tem noção de preço, de **planilha de custo**, etc, o usuário comum não tem essa noção, ele pega porque é absurdamente mais **barato**, só que as pessoas que estão aderindo a esse serviço estão conseguindo permanecer **um, dois meses** e depois quebram literalmente.

- Manifestação na galeria.

**O SR. GIOVANNI ROMANO** – E a falácia de **que vamos** criar um novo modal para tirar carros das ruas, é mentira, gente! O taxi também **não tira carro** das ruas. O que tira carro das ruas é transporte de alta capacidade, ônibus e metrô! **Mas a Prefeitura de São Paulo** está preocupada em regulamentar, criar um modal de **transporte** remunerado, individual de passageiros, particular e não dedica à mesma atenção, à **mesma** preocupação com a melhoria do transporte coletivo. Como é que vamos equilibrar, Sr. **Ciro Biderman**, explique como vamos equilibrar a demanda dos modais sem um critério claro, **objetivo de preço** e de quantidade?

Os senhores que leram, os senhores perceberam **que tudo** é muito vago, é muito solto, tudo pode dentro desse projeto. Isso não é um **projeto de lei**! Isso é uma carta de diretrizes. Realmente, Sr. Presidente, fala-se que há **emendas ao projeto**, que emendas são essas? Quais dos senhores tiveram acesso às emendas? **A Câmara Municipal de São Paulo** vai votar o que, no final de contas, o quê? Estamos na **terceira e última** audiência pública e não sabemos o que vão votar.

Finalmente, Presidente Police Neto, alguém **alegou**, suscitou, se vangloriou que recentemente um parecer do Ministério Público **Estadual** se manifestou pela inconstitucionalidade da Lei 279, de autoria do companheiro **Adilson Amadeu**, e subscrita por dezenas de outros Vereadores. Mas os senhores – e não **vou entrar** em detalhes porque o Dr. Fábio vai explicar muito melhor do que eu – a **razão**, o que motivou o parecer de inconstitucionalidade daquele representante do Ministério Público é a mesma que vai transformar esse projeto em projeto inconstitucional. O vício **alegado** na Lei nº 16.279 está aqui presente, e o Dr. Fábio vai explicar depois.

Srs. Vereadores de São Paulo, e não só os **43 que votaram**, que aprovaram a Lei 16.279, os 55 Vereadores foram eleitos pra defender esta cidade. **Não vamos entregar** espaços da cidade de graça à iniciativa privada! Não vamos **transformar** o espaço público precioso,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 216  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RP 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

disputado, para extensão de negócios de grupos econômicos estrangeiros, vamos votar com responsabilidade. Não vamos aprovar o projeto da forma **como está**. Vamos adiar a votação do dia 27. Esse projeto, essa discussão tem de ser mais **amadurecida**, não há condições de se votar com responsabilidade dessa forma.

Muito obrigado a todos!

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Informo que desde a semana passada o texto do substitutivo já está no portal da Câmara Municipal de São Paulo, bem diferente de outros projetos que nunca tiveram o texto divulgado, e **tivemos inclusive** surpresa depois do texto aprovado.

Vamos chamar Nelson Bazoli

**O SR. NELSON BAZOLI** – Boa tarde. Prezados senhores representantes desta Casa de Leis, senhores taxistas e representantes de **classes**, senhores motoristas parceiros, representantes de OTCs, senhores usuários do sistema **de táxis e de aplicativos** de mobilidade urbana, senhoras e senhores.

Sou Presidente da Amparo – Associação dos **Motoristas Parceiros** das Regiões Urbanas do Brasil. “Mais uma vez, estamos aqui para buscar **um caminho** de contribuição para a mobilidade urbana, caminho este que necessitará de **sacrifícios** das partes, desejo real de conciliação e visão de futuro. Nosso desejo, como **motoristas parceiros**, é continuar realizando um trabalho digno, de qualidade e que permita, a um **número** cada vez maior de pessoas, acesso, sem restrição, ao sistema de mobilidade urbana **que não** acrescente veículos ao sistema, mas que utilize de maneira racional e dinâmica **a atual frota** existente.

Não estamos defendendo qualquer empresa **de tecnologia**, não estamos defendendo partidos políticos, não estamos defendendo **ideologia**, estamos defendendo o usuário que necessita de sistema de locomoção mais **acessível e com excelência** na qualidade cada vez mais apurada. Regular o sistema de **aplicativos** vem ao encontro dos nossos objetivos, pois nos permitirá real avanço do transporte **consorciado** da cidade de São Paulo.

Não devemos perder a oportunidade que **nos está sendo** oferecida. Nesse tempo, estamos focados na regulação, regularização e aprimoramento **do** nosso trabalho para ofertá-lo à população que é isso o que realmente nos interessa. **Quero** deixar claro que durante o processo de regulamentação muitos ajustes estão por vir, **porém** irão contribuir para eficiência do sistema viário de nossa cidade.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 217  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubens Davi Romancini  
RP: 11.257

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

Senhores taxistas e representantes de classe, **lembrem-se** também que somos pais de família, assim como os senhores e buscamos o melhor **para os** nossos. Tentemos então ter uma visão de longanimidade, que nos permita evoluir juntos **e não** em separado, evoluindo em visão, método de análise mercadológica e integração **das várias** formas de sistema de locomoção urbana. Assim poderemos, na próxima **sessão** que votará esse projeto de lei, conscientemente e plenamente votar com foco exclusivo **nos usuários** de todas as formas existentes ofertadas em São Paulo.

Peço a cada um dos senhores que pensem **e reflitam** no sentido de que ou regulamentamos o sistema de aplicativos ou ele continuará **trabalhando** com as liminares que estão sendo concedidas. Nosso futuro, tanto profissional **quando** de cidade, depende do que fizermos agora e esse agora depende da nossa capacidade **de diálogo**, capacidade de conciliar interesses e capacidade de acreditar que podemos mais, **que juntos** somos mais fortes para construirmos um futuro mais equilibrado e digno para todos.

Nossa contribuição para a mobilidade urbana **é nova**, porém nossos desejos não tem fim”.

Tenham uma boa noite, obrigado!

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Agradecer o Nelson, e chamar o Sr. Americano.

**O SR. AMERICANO** – Boa tarde a Mesa, **boa tarde** a todos os presentes, em especial aos nossos companheiros taxistas.

Quero dizer que é mais uma audiência pública, **quero** dizer que infelizmente o que eu leio de compartilhamento, em nenhum momento falamos **de** compartilhamento de transporte de mobilidade urbana. E por que eu digo isso? Com todo **respeito**, isso aqui é uma farsa, uma farsa. Em nenhum momento fala aqui de taxi como o Police **falou**, em nenhum momento fala de carro particular fazendo corrida. Mas por que não fala? **Não fala porque** não tem a coragem. No art. primeiro, inciso V, como não tem coragem pra falar **pra população** que vai legalizar carro particular, e aí eu peço a todos os Vereadores que prestem **atenção**. No item cinco do artigo primeiro, diz que: "... o Prefeito vai regulamentar demais **atividades** definidas aqui nesta lei". Em nenhum momento fala em carro particular, mas ele vai **sim fazer** isso.

E eu vou dizer como o Flávio falou. Flávio, eu **também** acredito, eu acredito mesmo, de coração, acredito que 43 Vereadores não vão permitir **que** carro particular possa fazer

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 218  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF 411 257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

serviço de transporte remunerado. Carro particular fazendo **serviço** de transporte remunerado, desculpa, é clandestino sim! É clandestino!

- Manifestação na galeria.

**O SR. AMERICANO** – Aliás, antes de chegar o **UBER** sempre foi considerado ilegal, corria da polícia, corria do DTP! Aí vem o aplicativo **UBER** para maquiar isso. Gente, é importante dizer, a questão aqui, se tiver mil audiências públicas vão mentir mil vezes, a discussão não é tecnologia, Vereador! A discussão é **que carro particular não pode fazer serviço de transporte**, não é certo, não é justo, não é **bom pra** o usuário, não é bom pra população! Os 43 Vereadores já disseram isso aqui! **Estranho o Prefeito Haddad** que também disse isso, ele sancionou a lei, não pode pensar diferente.

Ai eu faço um apelo - como o Giovanni e o **Flavio fizeram** – vocês pediram pra nós sugestões. Está aqui a minha sugestão: **retira esse projeto daqui**, pelo amor de Deus! Vai acabar com 70 mil pais de família! Não pode ignorar isso!

- Manifestação na galeria.

**O SR. AMERICANO** – Vereador Young, eu sempre assisto V.Exa, admiro a força de vontade que V.Exa. tem, mas vamos olhar pelo prisma **do carro particular**. Não é tecnologia, tecnologia, o Vereador Police Neto fez apresentação **dizendo que** desde 2013 se discute tecnologia, mas a *Easy Taxi* foi fundada em 2012 e já **aplicava nos taxis**. Que inovação que tem a **UBER** a não ser a roupagem de clandestino?

Para concluir, Sr. Presidente, faço um apelo, **retire!** Não pode ser. Este Governo que está aqui, o qual eu respeito, eu quero dizer, são **três anos e meio**, ao pagar das luzes, ao sair e entregar a chave da cidade, quer aprovar um **projeto que** acaba com 70 mil pais de famílias? Não pode ser, aos 48 do segundo tempo? Então, **retire** o projeto ou pelo menos a questão do carro particular, pelo menos isso. E vamos discutir o ano que vem essa situação.

Tenho certeza de que os 43 Vereadores serão coerentes, os 43 Vereadores que aqui votaram não vão mudar de opinião! Estarão com os **taxistas**, estarão com a população porque não vão deixar carro particular fazer transporte de **passageiros**.

Para concluir, uma última dica: Srs. Vereadores, **agora não é** com relação ao Transporte, olhem o cheque em branco que estão dando – **Vereador Adilson Amadeu, Dalton Silvano**, demais Vereadores!

- Sr. Presidente faz soar a campainha.

Para concluir, só mais 30 segundos, não vou incitar nada. O cheque em branco

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

está dizendo, Vereador Dalton Silvano, que poderá ser **cobrado preço** público, mensal ou anual das OTCs. Poderá... Não fala quando, não põe regra! **Vocês, desta Casa**, estão dando um grande cheque em branco pra o Prefeito cobrar ou não **cobrar, o quanto** quiser da UBER, que tem um grande poderio econômico.

Muito obrigado!

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Chamo o Sr. Bruno Salama.**

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. BRUNO SALAMA –** Sr. Presidente, **Srs. Vereadores**, boa tarde. Sou professor da Fundação Getúlio Vargas. No começo de 2015, quando se começou a discutir na cidade de São Paulo a regulamentação do UBER, eu, em **conjunto** com diversos professores de vários Estados do Brasil e de outros países, **preocupado com temas** de sustentabilidade e tecnologia na cidade de São Paulo, resolvemos escrever **uma manifesto** que passo a ler aos senhores:

“No começo do século XX, as principais **idades** do mundo estabeleceram regulamentações para organizar o sistema de taxis: **licenças e alvarás** restringiram o número de carros que podiam operar na praça e os submeteram à **fiscalização** oficial.

A justificativa para esse controle era a **segurança para os cidadãos**.

Entrar em um carro qualquer oferece um **risco para o passageiro**, assim como aceitar um passageiro qualquer oferece um risco para o **motorista**.

Licenças de taxis surgiram para diminuir a **assimetria de informação** entre usuários e prestadores de serviço.

O sistema de alvarás garante alguma **qualidade ao sistema**, mas gera uma série de consequências indesejáveis”.

- Manifestações da plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal**, se não escutarmos, não

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 220  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RE 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

teremos condições de dar somente os três minutos, por favor.

Tem a palavra o professor Bruno.

**O SR. BRUNO** – “Exclui do mercado jovens sem dinheiro para o investimento inicial e cria um mercado negro de compra de licenças, diminuindo a transparência que o próprio sistema se propõe a garantir.

Um século depois da criação das licenças, o advento da internet móvel com GPS não só tornou obsoleta a fiscalização do governo como criou formas mais eficazes de garantir a segurança.

Isso tudo sem impor barreiras legais à entrada de novos agentes no mercado.

Empresas como a Easy Taxis, Uber e diversos de seus concorrentes mundo afora são algumas dessas plataformas que vêm revolucionando o mercado de transporte urbano.

Sistemas como Uber permitem que todos os passageiros se tornem fiscais do serviço de transporte.

Eles podem identificar o condutor por foto, nome e telefone, garantindo que não estão entrando num carro que acabou de ser roubado; podem punir maus motoristas com notas ruins, se a avaliação do condutor cai abaixo de certo nível, ele é desligado do serviço; se a avaliação média é alta, o motorista ganha um prêmio semanal.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. BRUNO** – “Os passageiros também recebem notas ao final da corrida.

No passado, a fiscalização era esporádica e ficava a cargo de burocratas sujeitos à corrupção. Agora, a fiscalização é constante e fica na mão de quem está mais interessado em garantir a qualidade do serviço.

Basta usar o serviço uma ou duas vezes para perceber que os motoristas de Uber estão, em geral, muito mais preocupados com a avaliação dos passageiros que os taxistas tradicionais.

E os consumidores têm perfeita noção de **que não** precisam mais do alvará municipal para se sentirem seguros.

Não se trata de defender a empresa que **eu não conheço**, mas a inovação em geral, que em cidades americanas e europeias..."

- Manifestação da plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Para a conclusão, professor. (Pausa)

Senhores, nós temos que dar o mesmo direito **que demos** ao Americano para o professor Bruno falar, por favor.

Professor Bruno, para suas conclusões.

**O SR. BRUNO** – Bem, vou ler o último parágrafo.

"..O táxi tradicional perde com tecnologias **como Uber**, mas as resposta não é proibir a inovação. O Estado não deveria servir **de instrumento** para bloquear o desenvolvimento de soluções urbanas e impedir que a **concorrência** provoque o barateamento e a melhoria dos serviços".

Não vou ler o nome dos 22 signatários deste manifesto.

Muito obrigado. (Palmas e vaias)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado, professor.

Agradeço ao professor Bruno, da Fundação Getúlio Vargas.

Quero chamar o Sr. Ricardo.

**O SR. RICARDO** – Muito boa tarde a todas e **a todos**, senhoras e senhores.

Cumprimento o Vereador José Police Neto **e todos** os Vereadores da mesa.  
Obrigado pelo convite.

Minha fala aqui é muito simples, na qual tecerei **alguns** comentários com relação a uma pequena parte do projeto que foi apresentado.

Antes disso, quero deixar um pano de fundo **para** essa questão, porque foi

colocado aqui, e todos devem ter isso em mente: **devemos lembrar** que, como o Executivo falou e como outros palestrantes também, temos sempre **que olhar** para o usuário.

É isso que quero falar.

Se estamos olhando para o usuário – e o Poder Executivo falou aqui que o objetivo final é ganhar sustentabilidade -, esse projeto de lei **acaba não tendo** sustentabilidade. Todo o contexto não terá sustentabilidade até por conta da forma **que foi citada** aqui, na qual se terá uma abrangência muito grande para todo o processo.

Como falei em outra audiência, deve existir o **poder de polícia** do Estado.

O que quero falar é um ponto muito simples: **no artigo 5º**, com relação ao PL, está escrito que “o motorista poderá ter condutax ou cadastro **equivalente** emitido pela OTTC”, que é a empresa credenciada.

Vejam bem: delegar esse poder a uma empresa **privada**, para fazer tudo isso, sem ter o Poder Público olhando para esse processo. Simplesmente, você pode cadastrar e fazer o que quiser, mas não terá nenhuma condição para ajuste **com relação** a isso. Deve ter um terceiro para olhar. É isso o que temos falado sempre. **Não é para** um lado nem para o outro, deve haver um terceiro que defenda, como, nesta Casa, **temos** os Vereadores que foram eleitos pela população: defendam a população e a **categoria** que está regulamentada. Defendam a categoria que está hoje, trabalha e tem todos **os pré-requisitos** para isso, em vez de abrir, como estão querendo, o transporte para o veículo **particular**.

Creio que isso pode ser muito pernicioso ao **processo** como um todo. Até porque, muito já foi estudado. Acredito que não seja besteira **o que está** no Código Nacional de Trânsito, como, por exemplo, nos artigos 107 e 135: “**Os veículos** de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, **deverão satisfazer**, além das exigências previstas nesse Código, as condições técnicas de **segurança**, higiene, conforto, estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir e conceder **a exploração** dessa atividade”. É o Código Nacional de Trânsito.

Nós não estamos inventando nada aqui. Aqui **parece até** uma questão de briga de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 223

Proc. nº 01-421/2015

Rubem Davi Romancini

RF 111.257

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

time de futebol, quem é de um lado, quem é de outro. Não é nada disso. Temos que ter uma coisa em mente: nós temos que seguir a legislação do país. Temos um país com leis que têm que ser cumpridas. (Palmas) Então, se há uma determinação nesse sentido, por que não seguir isso?

Nessa questão do artigo 5º, em especial, na qual vou me atentar, temos aqui: “Poderão prestar serviço, estacionar em vias públicas e, até mesmo, usar intensivamente o viário sem autorização do Poder Público”.

Até porque o que temos é um veículo particular. É o veículo do meu uso próprio. Esse veículo não passa por nada. Desculpem-me todos que utilizam o transporte com veículos particulares. Mas é preciso ter uma regra. Alguém tem que olhar. Não pode ser eu, empresa, dizer que meu carro está bom. Não posso dizer isso. Tem que haver um terceiro, para que o usuário tenha a certeza de que pode utilizar o aplicativo porque sabe que tem alguém olhando. Não precisa esperar da empresa que diga o que é e o que não é.

É por isso que nós defendemos que a tecnologia existe hoje no setor de taxis. O modal de táxi tem capacidade para atendimento. Se pode utilizar desde o táxi *premium* até um mais simples, depende do que você quer. Existe uma regulação sobre o mercado.

A questão é muito simples: existe a legislação, e, como veio o PL, nós não temos tempo suficiente para tecer milhões de comentários necessários a tantos itens do PL.

Peço, encarecidamente, à Mesa e aos Vereadores da Comissão que suspendam essa votação e que coloquem outras audiências, porque o PL que discutimos na primeira audiência era um e, hoje, o PL é outro.

Então, nós temos que suspender a votação. Não deve haver a votação porque, além de tudo, nós temos o setor regulado.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Para conclusão, Ricardo, por favor.

**O SR. RICARDO** – Quero dizer que algumas situações no PL abrem margem para colocarmos na mão do setor privado um exercício que merece o carinho do Poder Público, do setor público. Isso é necessário. Temos que ter isso em mente.

Se isso não for inserido no PL, não for trabalhado aqui, não poderemos continuar com esse PL.

Muito Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Eu que agradeço.

Quero chamar, neste momento, Juliano Gati.

**O SR. JULIANO GATI –** Boa tarde a todos.

Quero dizer o seguinte: o nosso colega falou **que não** temos uma terceira pessoa para avaliar os nossos carros. Temos sim: os passageiros.

Manifestação da plateia.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Pessoal, nós escutamos o Ricardo e todas as manifestações permitiram que ele concluísse sua **linha de raciocínio**.

Se somos desejosos de um debate, temos que **permitir** a todos o mesmo direito.

Tem a palavra Juliano Gati.

**O SR. JULIANO GATI –** Obrigado.

O motorista que tem nota baixa, referente a **ser um péssimo** motorista, ter carro irregular, é desclassificado. Precisa ser regulamentado **para que se faça** vistoria. Se não for aprovado não tem que ter vistoria. Tem que ser regulamentado.

Todos nós somos pais de família e temos o **direito de** trabalhar. O cidadão tem o direito de trabalhar.

- Manifestação da plateia.

**O SR. JULIANO GATI –** Ninguém está tirando. Eu **não** paro num ponto de táxi ...

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pessoal, temos que escutar.**

**O SR. JULIANO GATI –** Eu não tiro um passageiro de dentro de um táxi e o forço a vir no meu carro.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. JULIANO GATI –** É o direito de o paulistano escolher do que ele quer andar, se é de Uber, de táxi, bicicleta, ônibus ou trem. É um direito do cidadão escolher.

Eu sou um pai de família também. (Palmas) **Tenho que** colocar o pão dentro de casa e não estou tirando o trabalho de ninguém. Ao contrário, **tiraram** o meu trabalho. Sou um dos 10 milhões de brasileiros que estão desempregados.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. JULIANO GATI –** Eu nunca arrumei briga com ninguém. Não quero inimizade com ninguém.

Eu vou para a rua, sim. Vou ligar meu aplicativo e trabalhar.

O que eu quero pedir a todos os Vereadores **é que têm** que legalizar. Todos nós temos o direito de trabalhar. Tem de parar com essa guerra. **E o que** ele falou parece briga de duas torcidas organizadas. Não pode haver isso. É inadmissível! Ontem um parceiro da Uber foi espancado por taxistas. Não pode haver mais isso, **pois** todos somos pais de família, trabalhadores.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Obrigado. Nós temos mais três inscritos, uma solicitação para que o Presidente Natalício **faça o uso** da palavra. Com isso, a

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

gente conclui a participação dos motoristas dos aplicativos e dos taxistas. Temos dois inscritos que são usuários, e ainda teremos que fazer a seleção daqueles seis que farão o uso da palavra para a gente ter seis usuários, seis motoristas de aplicativos e mais seis taxistas. portanto, nós temos, no mínimo, mais nove pessoas para falar. Então, peço paciência, em especial àqueles que estão nas galerias, para que todos possam falar nos três minutos e não nos alongarmos.

**O SR. SENIVAL MOURA** - Quando V.Exa. chama alguém para fazer o uso da palavra que está representando os taxistas, todos ouvem na maior tranquilidade. Mas quando vêm representantes de um aplicativo, ou quem quer que seja, o pessoal da galeria não quer deixar falar. Então, V.Exa. tem de garantir essa posição, para terminar esta audiência mais rápido. Essa é minha sugestão.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Perfeito. Vamos fazer esse esforço no comando dos trabalhos.

Tem a palavra o Sr. Euzito Amaral Ferreira.

**O SR. EOZITO AMARAL FERREIRA** – Boa tarde, senhores. Eu até havia preparado um discurso, mas, diante do professor que acabou de falar aqui, vou rasgar o meu discurso, pois não preciso de um discurso, sou um professor da profissão; eu sei o que a categoria está passando.

Aqui se fala muito de aplicativo e tecnologia. É mentira. Este projeto é uma aberração. Já participei de vários debates públicos nesta Casa, e nunca tive a oportunidade de falar do coração. Não preciso de discurso para falar do que todos estão passando. Hoje o faturamento do taxista caiu, em média, 42%. É real. É claro que tem crise, mas o nosso maior surrupador é essa empresa clandestina.

O Mangabeira é tão cínico que não dá nem para sentir raiva dele. Ele está de parabéns, foi bem informado. O que essa empresa quer é desregulamentar o que já existe regulamentado no País. Por isso, esse projeto de lei é uma aberração; e 42 Vereadores desta Casa já afirmaram “não” à ilegalidade.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 227  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

Agora vou fazer um apelo aos 55 Vereadores desta Casa, que estão aqui para fazer valer as leis. Eles falam muito em direito de ir e vir, direito de escolha do passageiro, e tem de abrir o olho para outro detalhe: semana passada, chamaram um carro do Uber para transportar uma criança, em vez de uma perua escolar. Então, temos de abrir o olho para outro gancho que aparece. Ou seja, depois de tudo o que foi feito para regulamentar a perua escolar, simplesmente vou colocar meus filhos num carro que não sabemos de quem é.

- Manifestação na galeria.

O SR. EOZITO AMARAL FERREIRA – Em toda audiência pública, esse camarada mente, mais um monte aqui mente na cara dura. E se a gente passar um ano fazendo debate, será um ano de mentira. O mais coerente é esse Vereador que admiro, o Police Neto, adiar a votação, pois não tem debate suficiente para colocar em jogo uma profissão que é regulamentada há mais de 60 anos, para, simplesmente, da noite para o dia, você regulamentar da noite para o dia. Meu amigo, você fala isso hoje, mas amanhã você não terá dinheiro para trocar o pneu do seu carro.

Existe a questão de poço dinâmico. No final do ano, houve várias reportagens de Brasília e do Rio de Janeiro, falando que a corrida custou mais de 10 vezes, e o Procon alegou que não há como punir porque não é regulamentado, ou seja, faz o que quer. É clandestino sim, e vai continuar clandestino.

Se depender da nossa força, quero fazer um apelo aos meus associados da Lige-Táxi, que já são mais de 700, e a todos os taxistas: Dia 27 estaremos aqui com família, pai, filho, irmão, todo mundo, para mostrar o tamanho da nossa força. Não somos baderneiros, mas estamos numa situação crítica, e não só o País. E não vamos tomar pedalada, pois estaremos aqui no dia 27.

Aos Vereadores, faço um apelo, de coração: por gentileza, empurra esse projeto mais para frente, e vamos debater mais esse assunto.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Eozito. Tem a palavra o Sr.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 228  
Proc. nº 01-421/2015

Ruben Davi Romancini  
RP: 11 257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

Paulo Acras.

**O SR. PAULO ACRAS** – Eu dei esse melzinho para os Vereadores para demonstrar que quem faz o trabalho somos nós, motoristas. Estou com um pouco de dificuldade, porque esta semana tentaram me matar na porta de casa. Houve uma tentativa de homicídio, tentaram matar eu e minha esposa, e tivemos de sair correndo. Estou falando a verdade, como um trabalhador. Até agora, ninguém falou de trabalhador aqui.

Vou deixar com o Vereador Police Neto para ficar arquivado o Boletim de Ocorrência, de tentativa de extermínio, na porta do meu prédio.

Hoje o meu depoimento será para defender o trabalho e a dignidade humana. Não vou falar como professor, mas como motorista da Uber. Quanto mais demorar essa regulamentação, pior será para os taxistas e para os motoristas da Uber, porque vocês estão sendo muito prejudicados e não estão entendendo isso. Quanto mais adiar, pior é.

Vou falar um pouquinho dos motivos pelos quais tem de regulamentar: Tem de ter proteção para o trabalhador, seja ele taxista, ou motorista do Uber. Vou ler alguns parágrafos da Constituição Federal, acredito que ninguém tenha comentado aqui, que trata, realmente da proteção do trabalhador. “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios, do Distrito Federal, constituem Estado democrático de direito, tem como fundamento: III – A dignidade da pessoa humana. IV – Os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Parágrafo Único: O poder emana do povo que exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente nos termos dessa Constituição. Constitui objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil e erradicar a pobreza...”

“Direitos e deveres individuais e coletivos. Art.5º, inciso II – Essa é para o senhor, Sr. Mangabeira - Ninguém é obrigado a fazer, ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude da Lei”.

Vou fazer uma pergunta para o senhor, quero ver se tem coragem de vir aqui a frente responder.

- Manifestações no recinto.

REUNIÃO: 16367

DATA: 20/04/2016

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Sr. Paulo não podemos conceder a palavra ao representante do Uber. Só o Executivo e os Vereadores falarão depois.

**O SR. PAULO** – Se um passageiro me pede água, eu como motorista, não servo essa água. O que acontece com minha pontuação como motorista? Se eu repito, por diversas vezes, não tenho água, eu sou excluído da parceria? Levo nota baixa? Então eu sou obrigado ou não a ter água?

- Manifestações no recinto.

**O SR. PAULO** – “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais além de outros que visam à melhoria da condição social. É proibido a distinção de trabalho manual técnico, intelectual e profissionais respectivos. A igualdade de direito, entre trabalhador com vínculo empregatício permanente e trabalhador avulso”. Isso está na Constituição.

Eu não sei se eu sou trabalhador avulso, parceiro. O que eu sou aqui? Apresenta-me cinco direitos que eu tenho trabalhando nessa empresa? (Páusa)

Quando o trabalhador só possui obrigações, e não possui direito, esse regime não se chama parceria, mas, semiescravidão. Uma coisa muito importante aqui para nós trabalhadores – como eu disse, estou aqui para defender o trabalhador, não estou para defender o Uber, nem taxista, mas o trabalhador e aquilo que aprendi em economia – acredito assim: o Poder Público, tem do dever de regular a oferta, demanda e preço. Não podemos deixar a questão de oferta, demanda e preço para um aplicativo, porque rapidamente ele tem condições de quebrar o sistema e vai prejudicar a carreira dos taxistas, e os motoristas de aplicativos autônomos. É muito importante a gente brigar. Aí acho que seria importante ter uma comissão que irá regular o ponto de equilíbrio econômico, o que regula a oferta, a demanda e o preço da passagem. Se deixar esses três elementos nas mãos dos aplicativos, sinto muito, aos senhores. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Com a palavra, Dr. Fábio.

**O SR. FÁBIO** – Boa tarde a todos, cumprimento os nobres Vereadores na figura do Sr. Presidente. V.Exa. comentou na última audiência e reprisou hoje, que a proposição está

fincada no fato de haver diversas ações judiciais favoráveis, e o Poder Judiciário teria já definido a legalidade da atividade do Uber.

Em primeiro lugar entendo que não são decisões definitivas, todas elas monocráticas, ou liminares, como é o caso de São Paulo, todas elas superficiais, além de tudo sujeitas a uma série de recursos. Por isso prefiro acompanhar o entendimento do Supremo Tribunal Federal, para quem, o argumento da livre iniciativa não pode ser utilizado em mercados regulados como é o caso do taxi.

Temos vários juristas que defendem a legalidade, a ilegalidade do Uber, dentre eles, professor Arruda Alvim, Celso Antônio Bandeira de Melo, o ex-ministro do Supremo Tribunal Federal Erus Grau, e o mais importante o Promotor da sexta promotoria do Ministério Público aqui de São Paulo, promotor do consumidor, o único que enfrentou a matéria a fundo, de forma detalhada, concluiu em 40 laudas que é, absolutamente, ilegal a atividade do Uber, e absolutamente incompatível com o ordenamento jurídico.

Outra questão: em relação ao substitutivo, é engraçado, que ele não comenta o transporte privado, embora no regulamento que está por vir, é isso que ele fará, com base no inciso 5º. Esse Substitutivo fala que se caracterizam as atividades de compartilhamento e de uso do viário urbano o transporte de utilidade pública.

Ora, pública é aberto ao público. O que diz a Lei do taxista? Transporte público individual é privativo do taxista, só o taxista pode exercer essa atividade. A Lei de Mobilidade Urbana, também fala a mesma coisa, quando conceitua o serviço de transporte público individual, é o veículo de aluguel utilizado para o transporte remunerado de passageiros.

Em relação ao parecer do Procurador Geral dos autos a ação direta de inconstitucionalidade, que o Giovane comentou, na outra audiência, o senhor informou que havia um parecer pela inconstitucionalidade, mas na verdade, o senhor esqueceu-se de dizer que o parecer do Procurador Geral de Justiça, é no sentido da inconstitucionalidade da Lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, por conta do vício de invasão da competência. É o mesmo sentido, é trânsito e transporte, competência da União, e a mesma linha deve ser

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 231  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RP 11 257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

dotada em relação a essa lei, que os senhores estão debatendo aqui na Câmara.

Tanto é necessária a competência da União Federal para legislar sobre trânsito e transporte, como ficaria uma situação, por exemplo, de um passageiro que embarcar aqui em São Paulo, supostamente com base nesse regramento que os senhores propõe, e se dirige a uma cidade do Interior na qual é cumprida a Lei Federal, a Lei da Mobilidade Urbana, Código Brasileiro de Trânsito, a Lei de Proteção ao Taxista, ele vai ser apreendido. Não há como os municípios legislares acima da Legislação Federal. Por isso é competência da União. Trânsito, transporte e profissões. Os senhores não podem invadir a competência. Agora. É claro que, talvez a ideia seja criar essa lei a pedido do Uber, e aguardar ação de inconstitucionalidade para ganhar tempo até se tentar a mudança da lei federal, como estão tentando por meio do projeto de lei 530. Lá sim. Tentam criar a figura do transporte do transporte privado individual. Agora, se aprovarem uma lei como essa, e criando o transporte individual, aí eu concordo. Tem de ser regulamentado. Na Lei de Mobilidade Urbana, na Lei Orgânica do Município, no Plano Municipal de Mobilidade recém-editada pelo Sr. Prefeito Fernando Haddad, não há uma palavra sobre transporte particular. Como ficarão esses carros sem placa vermelha, quando o Código de Trânsito exige isso? São muitas irregularidades que não entendo como está avançando da forma como foi proposto. Talvez se houvesse uma alteração na Legislação Federal, poderíamos até entender possível a substituição do taxi pelo carro particular. Mas não é o que existe. Então, enquanto não se revoga o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei de Mobilidade Urbana Nacional, a lei que regulamenta a profissão do taxista, a Lei Orgânica do Município e o próprio Plano Municipal de Mobilidade Urbana, entendo que esse tema não pode retornar a este palco.

O próprio Sr. Prefeito reconhece que a atividade dos motoristas do Uber são idênticas à dos taxistas: transporte público individual aberto ao público. Portanto, invasão da competência da profissão. As coisas são ou não são. Nada pode ser e não ser ao mesmo tempo e no mesmo lugar. Os motoristas do Uber fazem exatamente o que os taxistas fazem com toda a tecnologia que já existe há muito tempo nas rádios táxis, nos aplicativos, enfim, não

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

existe inovação alguma. Por que não compartilhar táxis? Por que não se colocar mais táxis em vez de carros particulares?

- Manifestação na galeria.

**O SR. FÁBIO** - As pessoas aposentadas, os estudantes, as donas de casa que usam os seus veículos apenas para as suas atividades particulares já estão utilizando os carros o dia inteiro.

Por isso, Sr. Vereador, desculpa, não há e não foi apresentada até agora uma estatística ou algo que permita realmente à sociedade entender que esse modelo de desregulamentação absoluta do táxi e liberação geral para uma empresa seja o melhor para a Cidade.

Muito obrigado. Boa noite. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Muito obrigado, Dr. Fábio. Com a palavra o Sr. Weber Tessari.

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Tem a palavra o Sr. Weber Tessari.

**O SR. WEBER TESSARI** – Boa tarde a todos, taxistas e motoristas do Uber.

Sr. Presidente, quero responder a uma acusação que me foi feita hoje dizendo que todo Uber é analfabeto, todo urubu é analfabeto. Desculpa, mas sou PHD em Administração, então acho que analfabeto também não sou.

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Sr. Weber, por favor. Vamos nos ater...

**O SR. WEBER TESSARI** – Sr. Presidente, só perguntar...

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Não, não, não você não vai perguntar.

Preciso que você se atenha ao projeto. É importante que a contribuição seja dada ao projeto.

- Manifestação na galeria.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 233  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF: 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – A maior contribuição que podemos dar neste momento é a análise criteriosa do projeto, as contribuições ou as não contribuições ao texto que, na quarta-feira da próxima semana, será submetido aos 55 Srs. Vereadores.

Portanto, importa sua manifestação, importa de maneira vigorosa ao projeto de lei que está em tramitação e será votado na quarta-feira da semana que vem.

Muito obrigado.

**O SR. WEBER TESSARI** – Perfeito, Sr. Presidente.

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. WEBER TESSARI** – Só queria responder à acusação que me foi dada. Sr. Presidente e todos os membros da Mesa, o que é mais importante não é a briga, não é a confusão e muito menos a violência que vai justificar a solução do problema. Temos um impasse, que precisa ser resolvido logo.

Enquanto não houver conciliação e regulamentação, esse impasse vai permanecer, vai continuar. Sabe quem se prejudica com esse impasse? O cidadão. Ele entra num táxi preocupado com o tipo de serviço.

- Manifestação na galeria.

- O Sr. Presidente faz soar a campainha.

**O SR. WEBER TESSARI** – O cidadão entra num Uber também preocupado com o tipo de serviço. Entendeu? A gente está olhando um para o outro com ódio à toa. A gente tem de olhar para o passageiro. Ele é o nosso maior valor. Vocês concordam comigo? Agora, se o passageiro não tiver importância, então, para que existe táxi, para que existe Uber? Para quê, se não houver passageiro? Não é verdade? (Palmas)

Gente, precisamos nos unir em prol do bem-estar do passageiro, ouvi-lo. Entendeu? Não podemos olhar para nós como se fossemos importantes e o passageiro não fosse nada. A gente precisa olhar para o passageiro. O que ele quer ou precisa? Será que a

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

FL. Nº 234  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF: 11.257

gente ouviu mesmo? Será que em algum momento ele disse que o passageiro precisava disso, disso ou disso? Não.

O que a gente está pensando é que eu sou pai de família, que somos pais de família, mas e o passageiro? Por favor, senhores, pensem um pouquinho no que falei e no passageiro, pois ele é o mais importante.

Boa noite a todos.

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Obrigado. Vou chamar para fazer uso da palavra o Sr. Natalício.

- Manifestação na galeria.

**O SR. NATALÍCIO** – Srs. Vereadores, boa tarde. Boa tarde a todos. Boa tarde, meus companheiros taxistas. Quero cumprimentar todos; o Presidente em exercício, o nobre Vereador que está me olhando. Vou falar poucas palavras, porque meus companheiros já falaram tudo àquilo que realmente eu tinha vontade de falar. Não vou falar, porque não tem outra coisa para falar.

Srs. Vereadores, foi aprovada nesta Casa com 43 votos uma propositura do nobre Vereador Adilson Amadeu. Quero aproveitar a oportunidade para agradecer a todos os Srs. Vereadores que votaram em favor dos taxistas. (Palmas) E foi à sanção do Sr. Prefeito, que sancionou. Então é lei, não tem mais nada para discutir. O que vou discutir aqui e agora? Nada porque a lei foi aprovada e tal.

Essa emenda – vou chamar assim - que está aqui agora e que eu já li, é sem pé, me desculpe. Consultei um advogado que estava ao meu lado, mandei dar uma olhada e ele me disse: “Natalício, isso aqui não tem fundamento nenhum”.

Então, meu nobre Vereador Police Neto, com todo o respeito que tenho a V.Exa., que é um homem culto. Já falei em outras vezes que o senhor foi eleito Presidente desta Casa porque tem prestígio. Todo prestígio que o senhor adquiriu nesta Casa e no transcorrer desse tempo, o senhor está perdendo agora, porque todos esses motoristas de táxis, todos eles,

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

estou falando de todos, sem exceção, e a população de São Paulo não tira da cabeça que o senhor está levando uma grana violenta dessa organização que está aí. E o senhor não merece.

- Manifestação na galeria.

**O SR. NATALÍCIO** – O senhor está defendendo uma empresa em que esse moço sorridente, que veio representando essa organização clandestina, fala abertamente: “Se prenderem um carro de vocês, nós vamos liberar, porque nós temos dinheiro. Nós temos dinheiro para comprar todo mundo.” Ele fala isso constantemente e quando vem aqui, vem com um sorriso lindo, sorriso de pessoa falsa. Todo o cara que é falso, ele tem um sorriso.

Agora, Srs. Vereadores, o Sr. Prefeito, eu tenho certeza que não vai prejudicar 60 pais de família, porque todo mundo está falando que o Joaquim é importante, a Maria é maravilhosa, mas ninguém fala do taxista que trabalha 16, 17, 20 horas por dia para sobreviver. Ninguém fala nada disso.

Então meus nobres Vereadores Dalton Silvano, Adílson Amadeu, que bota a cara aqui para quebrar. Aquele nobre cidadão que está lá, tenho ouvido a sua palestra de homem sério, com os pés no chão. Não votou conosco, mas é um homem equilibrado. Está ali.

Então eu peço a todos os Vereadores que votaram conosco. O Salomão que tem obrigação de defender a categoria, o Vavá... (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** - Para conclusão.

**O SR. NATALÍCIO BEZERRA** - O Vavá que é um amigo, tem a obrigação, não é favor nenhum. O nobre Vereador Vavá que tem me tratado com todo respeito, trata essa categoria com toda delicadeza, mas nós vamos em frente, Srs. Vereadores. Não vamos esmorecer. Eu tenho segurado essa categoria para não arrebentar esse pessoal do Uber. Tenho feito isso.

- Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) - Para conclusão, Sr. Presidente.**

**O SR. NATALÍCIO BEZERRA** - Se eu soltar esse pessoal, vocês não trabalham mais. Eu não quero, essa categoria tem nome e tem que ser respeitada.

Srs. Vereadores,...

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Obrigado, obrigado. Obrigado Presidente pela contribuição.

**O SR. NATALÍCIO BEZERRA –** Obrigado.

- Manifestação na plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Deixem eu aqui responder ao Presidente do Sindicato Natalício, que é uma pena que V.Exa. me meça com a vossa régua ética. Portanto, ao reconhecer que ainda há políticos que se vendem, talvez seja a régua que V.Exa. tenha criado na passagem por esta Casa.

- Manifestação na plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** Esta forma antiga de fazer política, absolutamente ultrapassada, de lançar suspensão para se colocar, é a forma que levou o País ao buraco que está. São personalidades como o senhor que continuam na vida pública, não oferecendo para as futuras gerações o exemplo que diminui o tamanho da política e nos fazem melhor.

- Manifestação na plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –** V.Exa. deveria vir ao microfone para nos fazer maior e não menor como fez hoje. É vergonhosa a posição que V.Exa. vindo ao

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 237  
**Proc. nº 01-421/2015**  
Rubem Davi Romancini  
RF. 11 257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

microfone lançar suspensão, fica pequeno, Presidente do Sindicato. Tão pequeno que não vale o respeito que o trouxe a esta Casa. É uma pena o fim de vossa carreira se dar nessa pequenez.

Me perdoe, mas o seu tamanho é irrisório frente aos desafios que a Cidade e o País têm. Se a vossa régua ética é desse tamanho, não prestou nenhum benefício a esta Casa, nem ao povo brasileiro.

Chamo, neste momento, o próximo orador.

**O SR. ADILSON AMADEU** - Sr. Presidente, o senhor também está fazendo por merecer, porque o senhor está provocando a baderna. O senhor, o Sr. Prefeito e todo mundo.

- Manifestação na plateia.

**O SR. ADILSON AMADEU** – E mais. E mais. E mais. E mais. Aquele engomadinho da juventude do PSDB, o Movimento Vem para a Rua, você é um palhaço, você é um palhacinho, um palhacinho.

- Manifestação ruidosa da plateia.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Vereador, Vereador...

**O SR. RICARDO YOUNG** - Pela ordem, Sr. Presidente.

- Tumulto na plateia.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Movimento Vem para a Rua.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Um minuto, um minuto, um minuto.

- Tumulto na plateia.

- Presidente faz soar a campainha.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Estão suspensos os nossos trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a **presidência** do Sr. José Police Neto.

**O SR. PRESIDENTE (José Police Neto)** – Reabertos os trabalhos, vou pedir ao Vereador Senival Moura que é o nosso Vice-Presidente assumir a presidência dos nossos trabalhos. Acho que a condução do nosso Vice-Presidente pode ajudar a ter temperança nesse debate. É um debate importante para a Cidade e nós **temos** de manter, antes de tudo, a certeza do esforço que fazemos para melhorar a Cidade.

Por mais que tenhamos visões opostas é esse **espaço** de debate que vai nos garantir avanço. Substituir isso pela violência não ajudará ninguém. Portanto, vou pedir para nosso Vice-Presidente assumir a posição do Presidente, conduzir os nossos trabalhos. Acredito que, com isso, nós ajudemos bastante na continuidade dessa reunião.

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Muito obrigado, Sr. Presidente, o nosso Vice-Presidente vai comandar os trabalhos aqui até o final. **Agradeço** a colaboração de todos e o silêncio durante a exposição dos oradores. É com o silêncio e a discussão saudável que chegaremos a uma conclusão final.

Os senhores podem ter certeza que esse projeto será rejeitado aqui. Estamos trabalhando para isso. Agora o Vice-Presidente vai dar **sequência** aos nossos trabalhos. Fiquem tranquilos que vamos estar discutindo o assunto.

- Assume a presidência o Sr. Senival Moura.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Vamos retomar os trabalhos. Pessoal, vamos combinar de ouvir todos os inscritos e terminarmos **na maior paz possível**.

Tem a palavra o Sr. Daniel Guínezi Torres.

**O SR. DANIEL GUINEZI TORRES** – Boa noite. Vou trazer a posição de quem é usuário final. Gostaria de defender a liberdade de ter escolha. Eu, como usuário, durante muito tempo eu tive basicamente uma escolha, do táxi. A partir do momento em que temos o Uber, tenho opção e tenho também a oportunidade de avaliar, **tenho** alguém com quem eu posso falar e levar a minha posição e, mais do que isso, sei que **a minha** posição terá consequência e será ouvida.

Essas novas tecnologias colaborativas a partir do momento que descentralizam a regulamentação permitem que uma força maior seja erguida para melhorar a qualidade do serviço. A partir do momento em que a gente descentraliza, **o próprio usuário vai ganhar força** para avaliar o serviço e através dessa avaliação é que o serviço será paulatinamente melhorado. Isso beneficia muito o usuário.

Temos, agora, uma voz, temos alguém a quem nos reportar. Já tive muito problema com táxi e não tinha uma voz e não tinha opção.

- Manifestação na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Vou suspender seu tempo. Você vai poder falar tranquilamente porque vou tratar igualmente.

Quem está na galeria, peço para se comportar porque a polícia está aí para contribuir. Peço isso também à Polícia Militar.

**O SR. DANIEL GUINEZI TORRES** – Só estou trazendo aqui a visão do usuário, é a visão de quem, em última instância, está querendo beneficiar e melhorar a vida do consumidor final.

Como consumidor, gosto de ter opção e ter oportunidade de avaliar. Sei que o Uber está lá porque foi bem avaliado, mais do que isso, se eu não receber um bom serviço, eu prestarei uma nova avaliação e sei que será ouvida e levada em conta para que o serviço seja melhorado.

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

FL. Nº 240  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Uavi Romancini  
Dt. 11 257

Essa não é uma opção só para o usuário, mas também para o trabalhador desempregado que hoje tem facilidade de usar o seu veículo para ter uma renda. Sabemos que não é fácil entrar em um ponto de taxista, mas sabemos que o desemprego está aumentando cada vez mais.

A partir do momento em que o Uber oferece uma opção rápida para alguém restabelecer sua renda com recursos que tem, ele é uma ótima opção.

Temos de lutar pela liberdade e a minha defesa é pela liberdade de podermos escolher.

Já estou terminando. Lutar contra o Uber é lutar contra o avanço das liberdades, de se criarem novos serviços. É claro, nós precisamos de condições justas de competição, temos que dar condições justas a todos, então, aumentar a regulamentação sobre ele é o que é necessário, mas lutar contra o seu extermínio, o seu fim, é lutar contra a liberdade, é lutar por um retrocesso nos transportes que ele nos traz, é lutar por um retrocesso nas possibilidades que o consumidor tem hoje.

Basicamente venho aqui para defender a tanto a liberdade do consumidor quanto de quem quer ter trabalho, ter uma renda com recursos que dispõe hoje.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. André Boline, em seguida Alex Lavarou.

**O SR. ANDRÉ BOLINE** – Boa tarde a todos. Vereadores e Vereadoras, Mesa...

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Pessoal, eu não quero falar mais com vocês, porque senão vou ter que pedir para a Polícia tomar providência. Tem meia dúzia que não está querendo assistir, está querendo bagunça e nós temos aqui o objetivo de realizar a audiência pública. Vou pedir para as lideranças que estão organizando, o presidente do sindicato para ajudar a organizar para conduzirmos os trabalhos numa boa.

**O SR. ANDRÉ BOLINE** – Eu venho aqui na Câmara Municipal por um motivo bastante simples, eu venho defender a minha liberdade e a liberdade dos cidadãos de São Paulo. Eu venho defender a nossa liberdade de escolha, um direito que é inerente à pessoa

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 241  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF: M 257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

humana e que deveria ser garantido pelo Estado e não desrespeitado ou suprimido.

Eu começo minha fala com uma breve provocação. Se no passado as pessoas não tivessem liberdade de escolha porque a classe política assim o determinou, ninguém, absolutamente ninguém aqui poderia ver televisão, ler ou escrever de noite porque a lâmpada elétrica teria sido barrada sob o pretexto de destruir a indústria de velas. Isso parece absurdo, pelo menos a quem tem bom senso é retrógrado e absurdo mesmo. Hoje o discurso não é muito diferente disso não, mas a essência é a mesma.

O Uber que é uma empresa que trouxe um jeito revolucionário de prestar serviço conectando passageiros e motoristas, está trazendo à tona a economia compartilhada, que é a economia do novo século XXI. E assim como os capitães da indústria da vela olhavam para as lâmpadas elétricas, os grupos que hoje lucram com o monopólio dos taxis olham para o Uber. Se Uber oferece melhores serviços e mais baratos porque eu, enquanto consumidor, sou obrigado a pagar mais caro e por um serviço que eu não acho tão bom? Se o taxi é tão bom quanto vocês falam, por que vocês não me deixam escolher? Oras, o poder de regulação cabe a mim, o consumidor. E aí os defensores do taxi ficam falando que tem que controlar Uber, tem que proibir porque o taxi garante um padrão de qualidade. Que padrão de qualidade? O Sr. Natálio Bezerra, por exemplo, Presidente do Sindicato dos Taxistas, mostrou seu corporativismo e não seu interesse no consumidor quando falou, segundo ele: "O pobre tem que se conformar que é pobre", quando estava falando que o taxi não ia à periferia. Isso eu nunca ouvi um motorista do Uber falando, porque ele se preocupa com o consumidor. Ele disse que Uber estava aí para invadir a cidade de São Paulo. Oras, a cidade de São Paulo pertence a esse monopólio dele? A cidade de São Paulo é livre, seus cidadãos são livres. Para terminar eu gostaria de deixar na verdade um questionamento aos Parlamentares dessa Casa que em breve irão votar o PL referente à regulamentação do Uber. Por que os senhores e as senhoras insistem em controlar praticamente tudo que diz respeito à vida do cidadão? Quem vivia sob a máxima nada contra o estado, nada fora do estado, tudo dentro do estado, era Benito Mussolini, o líder fascista. Um país verdadeiramente livre e próspero não limita a liberdade de

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

criação e de empreendimento.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. Marcelo Faria.

**O SR. MARCELO FARIA** - Boa tarde a todos. Como outros usuários eu venho defender a liberdade. Primeiro a liberdade de expressão, de ouvir o contraditório, de poder falar mesmo quando alguém discorda de mim, sem ter o risco de ser agredido. Segundo, é muito curioso: um parceiro nosso esteve aqui semana passada entrevistando alguns dos senhores taxistas e perguntando sobre regulações e os senhores concordaram, todos os taxistas que nós conversamos concordaram, que serviços como o Easy, como o Google Maps, como outros serviços que os senhores usam todos os dias e não são regulados e são serviços bons.

A liberdade não serve só para aquilo que nós concordamos. Eu posso discordar de algumas coisas que o Uber faz, eu não estou aqui para defender o Uber, eu estou aqui para defender que o sistema seja livre, livre para o Uber, livre para o (palavra ininteligível) vir para cá, livre para o Igon(?) que vai vir para cá, livre para os senhores terem mais alvarás, sim, que também deveriam ter. Sem limite.

- Manifestações na galeria.

**O SR. MARCELO FARIA** – Eu não posso ficar rebatendo vocês. Resumindo amanhã é o dia de Tiradentes, o dia de um homem que lutou pela liberdade. Estamos aqui de novo lutando pela liberdade e, como naquela época, querendo ou não, iremos vencer.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Sr. Fernando Holiday, do NBL.

- Manifestações na galeria.

**O SR. FERNANDO HOLIDAY** – Boa tarde, Sr. Presidente, boa tarde Srs. Vereadores.

Gostaria de dizer aos senhores taxistas que, apesar de estar falando como usuário do Uber, discordo dos últimos colegas que falaram aqui em defesa do aplicativo.

Antes de qualquer coisa, gostaria de me apresentar. Sou Fernando Holiday, sou Coordenador Nacional do Movimento Brasil Livre que organizou as últimas manifestações contra o Governo Federal.

Gostaria, aqui, de me dirigir não aos motoristas de Uber – claro, também a eles – mas aos senhores taxistas. Venho de uma família pobre. Tive um padraço que foi taxista. Sei do sofrimento dos senhores. Sei que, agora, com esta crise e com o Uber o trabalho dos senhores e das senhoras está sendo prejudicado. Sei que isso é verdade. E também sei que muitos taxistas sofrem, hoje, com o aluguel ilegal de licenças, com a venda de licenças ilegais, e que acabam sendo verdadeiros escravos de corporativas. Sei do sofrimento dos senhores. E sei também o que vocês sentem quando veem um aplicativo, como o Uber, tentando roubar o trabalho de vocês. Mas, senhores, o artigo 170 de nossa Constituição Federal, em seu inciso IV, dispõe que o nosso país deve respeitar a livre iniciativa. E quando essa questão chegar ao Supremo Tribunal Federal a tendência é de qualquer proibição ao Uber se torne inconstitucional. E o aplicativo do Uber acabará voltando à regularidade e os senhores voltarão a perder mais clientes.

Peço aos senhores que, por favor, repensem o que estamos discutindo neste momento. Não deixem que pessoas, como o Sr. Adilson Amadeu, representem V.Exas. Esse homem agride estudantes...

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. FERNANDO HOLIDAY** – Esse homem, já tive o desprazer de debater com ele na Rádio Jovem Pan. Ele não tem o mínimo de dignidade. Esse homem é um criminoso. Esse homem é um bandido.

- Tumulto generalizado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Pessoal, por gentileza.

- Tumulto generalizado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Calma. Temos de dar legitimidade à audiência pública.

Quando ele começou a ofender o Sr. Vereador, eu cortei a palavra.

Vocês têm de se acalmar. Quando ele começou a ofender, eu cortei a palavra.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Ainda temos de ouvir dois taxistas.

Tem gente entrando aqui para provocar. Não dá.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Pessoal, só queria dizer para vocês o

seguinte: havíamos combinado de ouvir, quem estava inscrito falar. O rapaz que fez uso da palavra, o Sr. Fernando, ofendeu moralmente o Vereador Adilson Amadeu. Veio para atacar e cerceei a palavra dele. Quero registrar isso, porque o objetivo aqui é falar sobre o tema e não atacar moralmente quem quer que seja.

Há mais dois inscritos que segundo informações são usuários do sistema de transporte individual de passageiros. E quero combinar o seguinte, vou ceder a palavra para tratar sobre o tema. Se vier tratar de outro assunto vou suspender a palavra. Estão inscritas as Sras. Kátia e Andreia. Tem a palavra a Sra. Kátia.

**A SRA. KÁTIA CHAVES** – Boa tarde a todos. Meu nome é Kátia Chaves. Sou PHD em Administração. Tenho 48 anos, sou uma mulher casada com um filho de oito anos e durante 30 anos dediquei minha vida à carreira de Recursos Humanos. Durante esses 30 anos viajei o Brasil inteiro ministrando treinamentos em empresas. Fui funcionária de empresas como Perdigão, Editora Abril, Vagas.com e tantas outras empresas em que tenho orgulho em dizer que fui funcionária, CLT, registrada em carteira, não terceirizada, quarteirizada, seja lá o que for.

E nesses 30 anos fui usuária de táxi. Tenho orgulho de dizer que fui muito bem conduzida nesses 30 anos. Nunca me faltaram com o respeito. Sou do tempo que pegávamos lotação para ir trabalhar no Paissandu, no Centro. Aqueles Opalas que carregavam cinco, seis pessoas para o Centro, porque eu não queria pegar o transporte público oferecido.

Nesses anos todos passei por tudo isso. Em 2015, ganhava seis mil reais numa empresa e usava aplicativos como Wappa, Easy Taxi e 99Taxis. E tenho tanto orgulho dos taxistas que hoje sou uma taxista. Investi 190 mil reais para colocar meu táxi preto na rua. E não tenho o direito de usar luminoso, nem taxímetro e nem corredor de ônibus, não posso cobrar 50% e não posso cobrar tarifa dois. E sou obrigada a usar aplicativos.

Então uso 99, recomendo para os meus clientes. Também uso o Easy e o Wappa. Tenho feito minha parte porque sou profissional. Não é porque a 99 está me mandando colocar água e comidinhas no meu carro, eu coloco porque quero ser a diferença nesse país. Quero

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

ser a diferença como profissional. Então quero hoje oferecer para os meus passageiros aquilo que me ofereceram durante 30 anos. Não foi um ano, dois anos como alguns jovens estão pegando serviços.

Não sou contra o Uber. Não sou contra qualquer outra tecnologia que venha para este país. Sou a favor de justiça, ética e lealdade. Porque a concorrência é muito bem-vinda, sim, senhores, mas desde que seja leal, transparente. Por que o Uber não pediu autorização para o DTTP e disponibilizou esse aplicativo para os taxistas? Por quê?

Como usuário, como de táxi, quando tem problema no táxi, eu ligo para o 156; quando eu tiver um problema com um motorista particular, quem é que vai responder civilmente por esse problema? Vai ser o Uber ou o pobre do motorista que, assim como eu, acreditou numa ideia, fez um investimento e colocou o seu carro particular na rua?

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Conclua, Kátia, por gentileza.

**A SRA. KÁTIA** – Eu só tenho a agradecer pela oportunidade. E eu espero que esta Casa vote com consciência, vote realmente pensando no consumidor, porque eu ainda sou uma consumidora, e o que eu quero é respeito e dignidade para todos, independentemente do caminho que se tome.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Tem a palavra a Sra. Andreia.

**A SRA. ANDREIA** – Boa noite a todos. Eu quero dizer a vocês... Peço, por favor, silêncio. Eu vou dizer uma coisa a vocês: desde quando eu era criança, eu era usuária de táxi, porque a minha mãe andava de táxi. Minha mãe sempre foi muito bem tratada. Nós éramos os mini passageiros que grudava chiclete no carro do motorista, mas a minha mãe dava caixinha. A minha mãe admirava os profissionais, e eles eram legalizados. Quando eu fiquei de maior, eu tirei a minha carta de motorista. Eu fiz o meu curso de táxi por quê? Eu queria ser taxista. Ninguém me obrigou a ser taxista, e eu me tornei uma taxista de verdade. Eu não sou rica, eu sou pobre, eu tenho 22 anos de praça. Eu nunca enriqueci. Tem alguns babacas que falam que ganham isso e aquilo para a imprensa, mas taxista ganha muito bem e gasta muito bem, porque taxista em São Paulo é quem mais dá caixinha para todo mundo. Eu não tenho desconto quando eu vou à oficina e digo que sou a Andreia do táxi. Negaram-me uma vacina no meu país, onde eu pago os meus impostos, porque eu sou taxista. Por que me negaram? Eu fui buscar uma carta do médico, e queriam uma especificação de por que o meu médico

não colocou aqui qual é o meu tipo de problema. Taxista não tem problema? Taxista não fica doente? Taxista tem que pagar plano de saúde porque não pode perder tempo para servir a família de vocês! Porque eu sirvo a minha família, eu sirvo a sua família, o seu pai, a sua mãe, o seu vizinho, eu sirvo o seu cachorro, embora o DTTP, se me pegar, me punir por causa disso. Eu levo todo mundo. Eu não faço distinção de cor, de raça. Eu não faço distinção de nada, porque no meu país é permitido tudo, é permitido entrar qualquer pessoa. E eles tomam, sim, muitas vezes o meu lugar. Agora vocês, da Uber, vou dar um recado a vocês: eu não sou inimiga de vocês, até muito pelo contrário. Acho que se vocês têm oportunidade na vida, porque eu não tive... Eu não tive oportunidade. Eu estou aqui hoje, mas eu nem tenho noção do que é isso aqui, da grandiosidade. Eu tenho o desejo, sim, de ser política, mas eu não tenho competência, então eu me ponho no meu lugar.

Concluindo: se você quer ser um taxista, seja taxista. Não é a crise que vai fazer você mudar do seu ramo. Seja outra coisa. Vocês são tão bonitos, vocês são tão jovens. Se você, de fato, quer ser um taxista, venha saber o que é ser um taxista, porque ser taxista é sofrer, é ser sofrendor, é ficar no sol, é tomar chuva, é entrar na favela, é entrar em tudo quanto é buraco.

Muito obrigado. Obrigado aos Vereadores. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Continuando os nossos trabalhos, o primeiro Vereador a fazer uso da palavra será o Vereador Dalton Silvano e, em seguida, o Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. DALTON SILVANO** – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras, público que está aqui e que nos assiste, tenho participado aqui de todas as audiências públicas e nessas audiência deu para nós constatar várias coisas. A primeira é a arrogância dos diretores do Uber, essa é a primeira coisa. A segunda coisa é a forma tupiniquim que os diretores do Uber querem tratar os cidadãos brasileiros, os paulistanos e nós Vereadores, nós somos cidadãos, nós exigimos respeito. Querem tratar na forma de 1500, quando os padres Manoel da Nóbrega, Antonio Vieira e José de Anchieta catequizavam os índios. E a terceira, gente, é a estratégia que o Uber está lançando no mundo inteiro, que é fazer uma disputa judicial. Chegou aqui um cidadão e falou: "Nós ou vamos regulamentar ou vamos trabalhar com

liminares". Isso é um afronta, isso é uma ameaça. E para dizer que liminar não garante a legalidade. Em vários países já houve proibição, Alemanha, Holanda, Itália e outros. E mais ainda, para quem diz que vai cumprir decisão judicial, o juiz mandou regularizar o aplicativo, o juiz não deu a liminar dando legalidade para o Uber. Então está bem esclarecido o que o juiz quer.

E vamos em frente. Passadas essas preliminares, o que se discute aqui, preliminarmente não é o mérito do projeto, é a questão moral, é a questão ética e é o respeito que a gente vê em audiência em audiência faltar para vários dirigentes do Uber e a gente viu aqui as pessoas fazendo provocações. Então esses atributos faltaram e faltam. O Uber não tem moral para vir exigir, não tem ética e falta com respeito a nós Vereadores. Não tem respeito nem com os taxistas, não teve nem com a Câmara Municipal e nem com os 55 Vereadores. E por que isso? Entrou aqui em 2014. Com autorização? Não. Já com a estratégia de conseguir liminar: "Oi, estou com autorização". Não entrou e nunca pagou impostos, nunca foi transparente em sua administração e, na verdade, o Uber quer impor uma lei para limpar a sua sujeira e a sua ilegalidade. Muito bem.

E como ela quer fazer isso? Até estou vendo aqui, o representante do Governo chegou aqui e disse que vai ter fiscalização digital. E por que não teve até agora? (Palmas) antes de discussão de qualquer projeto de lei o Uber tem que fazer uma deleção aqui na Câmara Municipal, e não é premiada não, o Uber tem que vir aqui dizer quanto faturou, quanto faturou, quantos motoristas têm, quantos parceiros tem para começar a conversar uma regularização, se houver, porque eu não penso dessa forma.

Portanto, Vereador Adilson Amadeu, parabênz pela sua atuação frente a essa luta e parabênz todos da Mesa, Vereador Salomão e demais Vereadores.

Passou vídeo aqui mostrando que o dirigente do Uber já está dando como certa a aprovação desse projeto de lei e ainda dizendo que o Prefeito vai sancionar em dez dias. Ele tem bola de cristal ou já conversou – eu não acredito, porque confio que o Prefeito não iria se dispor a conversar e a prometer nada, eu não acredito, mas ele já disse que está aprovado e

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

será sancionado.

Isso é falta de respeito com a Câmara Municipal e não vamos aceitar porque já está dizendo que já está aprovado. Mas ele insinuou que já conversou com todos os Vereadores e que eles vão aprovar, parece que está tudo acertado. Eu acredito que não esteja.

O que está bem claro é que aqui não está se discutindo aplicativo não. Não está se discutindo aplicativo. Aqui só se fala da Uber. Não se fala de aplicativo. Só se fala da Uber para quê? Por que a Uber quer legalizar as suas fraudes tributárias que não recolheu os impostos e que não cumpriu a legislação do passado e quer resolver o futuro sem resolver o problema do passado. Não vamos aceitar isso.

É interessante. Todos falaram que aqui não está se discutindo o taxista e é bem claro no Artigo 1º e o juiz não mandou fazer isso. Esta lei dispõe sobre o compartilhamento e uso intensivo do viário urbano para – até a palavra dói – exploração da atividade econômica. Não está discutindo outra matéria. A única empresa que está de olho nessa exploração do trabalhador é a Uber. Não ouvi ninguém mais falar. Só Uber, Uber, Uber.

Este projeto de lei parece que é da Uber. Você lê e parece que é cópia de algum outro projeto. Falaram aqui: a questão é a exploração do espaço público para fins privados por uma empresa americana que vai ter lucro e mandar o lucro para fora do País em detrimento dos taxistas.

- Aplausos na galeria.

**O SR. DALTON SILVANO** – Esta lei não tem pé nem cabeça. Tem sim para explorar a atividade econômica. Não é questão de aplicativo.

Disseram que esta lei não trata de taxista. Trata sim. Este projeto de lei trata de que forma o taxista? Esta lei vai eliminar uma categoria de 60 anos. Trata, sim, mas do lado negativo.

- Aplausos na galeria.

**O SR. DALTON SILVANO** – Até no verbo, eu sempre gostei do português, que diz que poderá ser cobrado o preço público. Poderá não é dever, não é obrigatório. Então, já põe a palavra. Até aqui estão amenizando o lado da Uber.

Este projeto de lei trata de beneficiar uma empresa americana para mandar lucros para fora do País. O juiz mandou, então vamos legalizar o aplicativo, mas não vamos cuidar de uma empresa americana que manda os lucros para fora. Como se legaliza? A Prefeitura tem condições de poder administrar todos os aplicativos – não só os existentes, mas também aqueles que poderão vir – mas no contexto da legislação que já existe. Não precisa de operadora x, y ou z, principalmente empresa americana que entrou pela porta dos fundos e está devendo para o município de São Paulo.

É isso que eu tinha a dizer, Sr. Presidente, contrariando aos que disseram: “Vamos adiar, vamos adiar. Vamos pensar”, não. A minha posição é vamos votar contra para recomençar uma discussão séria. Meu voto é contra. Depois que votar contra, que derrubar esse projeto de lei dos americanos, e aqui não tem índio, tem índio no Amazonas e em vários lugares, aqui tem cidadãos, tem 55 Vereadores que exigem respeito.

Fora Uber. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o Vereador Adilson Amadeu e, em seguida, Vereador Ricardo Young.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores e todos os presentes, todo público que estão lá fora, 300, 500 profissionais taxistas...

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Nobre Vereador Adilson Amadeu, um minutinho, por favor. Eu não havia percebido aqui o nobre Vereador Abou Anni, que estava presente e pediu para fazer uso da palavra. Estou inscrevendo S.Exa.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Grande colega Vereador Abou Anni, que tem defendido muito a categoria dos taxistas sempre, votou na primeira e deverá votar na segunda.

Sr. Rodrigo Pirajá já foi, Ciro Birmam já foi, Amie já foi. O Ciro Birmam é pexinho do Sr. Jair Tatto, agora ele está na SPNegócios. Imagine só, até hoje eles não conseguiram abrir a caixa sistema do transporte. Fizemos aqui uma CPI e estamos cobrando no Ministério Público e até hoje ele não cumpriu a lição de casa, ele e demais pessoas que trabalham com ele no Executivo. Agora ele veio com o Sr. Rodrigo Pirajá, que estão vendendo a ideia para o Sr. Prefeito de lucros, de quilometragem, que não tem como fazer. No papel é tudo muito bonitinho, quero ver na prática. Eu lamento o quê? O Sr. Mangabeira hoje, e também a hora que for embora, não precisa de escolta, vai tranquilo, fique tranquilo, não tem nada que vai impedir o senhor de entrar no estacionamento ou na van que o senhor mandou vir pegar.

O áudio que eu tenho, que ia apresentar hoje, nobres Srs. Vereadores, não vou apresentar não, porque fui agraciado, Deus me abençoou. O Sr. Desembargador Firmino Magnani Filho está me recebendo terça-feira e vou levar esse áudio, porque vou pedir para o mesmo Sr. Desembargador que atribuiu a sentença: “Não fiscalizem mais carros dessa empresa Uber”, eu vou lembrar para ele o que os senhores falem, eu quero que os senhores provem, da mesma maneira a fala do nobre querido amigo, também defensor dos taxistas Dalton Silvano, que na outra vez já colocamos, que os senhores já tem ganho aqui. Hoje trouxeram aqui, e é coisa que eu resolvo depois com os meus colegas, depois vou resolver com eles, conversando, sentando com eles, trouxeram aqui alguns provocadores do Movimento MDR. Não sei, do PSDB jovem, um deles lá atrás fazia assim, senhores da imprensa. Mas falem que ele que fazia assim, o Vereador Adilson só está mostrando o que ele fazia. Aí depois, veio um menino, um jovem, bonito, deve ter se preparado para a vida, que é o Fernando, que veio aqui para ofender, e falou que o papai dele foi taxista, o padrasto, que deu sustentação para a mamãe dele e para a família dele. Os meus avós foram taxista, o meu pai foi taxista, meus tios foram taxistas, meus primos estão como taxistas.

Andrei, amei a sua fala e dos demais. Esse menino, Fernando, não honra essa cuequinha dela, pequenininha do tamanho dele, para falar e desafiar.

Salomão, vi muito o seu assessor de imprensa conversando com o Mangabeira. Ele

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

ficou 10 horas conversando com o Mangabeira.

Salomão, depois pede para o seu assessor me contar tudo o que ele falou com aquele fantasma.

Eu quero saber. Eu não sou adivinho.

Como é que pode uma cara de pau vir aqui: "Olha, quero que os senhores saibam que, lá em Minas, hoje, nós, a liminar ou coisa parecida". Pare com isso. Vocês estão oferecendo muito oxigênio para o cérebro dessas pessoas, e, por isso, isso está acontecendo.

É uma vergonha nacional o que os senhores estão fazendo, desrespeitaram tudo, não têm a humildade de conversar, nunca conversaram com mais de três Vereadores aqui, conversam, no máximo, com três Vereadores. Com o restante dos Vereadores nunca conversaram e explicaram, e os condutores sofrem, porque eu paro na rua também e converso com alguns condutores da empresa dos senhores.

E, também, quando fui numa fala praticamente agredido, vou respeitar aquele que esteve no meu partido e que passou para outro partido, é muito amigo do Vereador Celso Jatene, que hoje é do PR.

Então, quando vão falar: menos! Porque sou respeitoso, sim, mas não me agrida como aquele menino que ficava mostrando o dedo e provocando todo mundo.

Quando eu falei que o jogo vai ser jogado, e as falas, porque vou lá no Ministério Público, se Deus quiser, serei recebido.

Dai eu quero ver.

Como teve falas aqui do Auriano e de alguns: "Vamos deixar para lá. Não vamos votar na quarta-feira dia 27". Vamos, sim! Vamos mostrar a cara. Vocês taxistas têm que vir aqui, sim, mostrar a cara. Nós não vamos fazer baderna não. Nós vamos pedir que haja legalidade para essa profissão nobre, que é a de taxista.

Os senhores estão passando do limite.

Eu quero saber aonde estão as autoridades, os homens de capa preta que ainda não investigaram os senhores, que estão atravessando as divisas de *containers*, levando

dinheirinho do brasileiro, mandando para fora.

Dos condutores, aonde está o cadastro? Quantos são os senhores hoje aqui? Nem eles sabem. Pergunto para o Carlos, que está defendendo, e tem uma associação. Quantos são, Carlos? Nem você acredito que não saiba. Não sei e não quero desmerecer a associação, mas será que já tem 500 associados? Mil associados? Não tem esse cadastro.

Agora, o taxista tem a condição. Ele está há muitos anos legalizado. Tem uma lei federal.

Agora, não sei.

A pergunta final, mesmo que vocês falem não, eu vou continuar, porque estou conversando com os Vereadores aqui.

O menino moreno dessa cuequinha bonitinha que tem falou que eu não represento. Eu não represento os senhores?

- Manifestação da plateia: "Representa".

**O SR. ADILSON AMADEU** – Então, nobre Vereador Abou Anni, eu estou vendo o lado legal.

Eu já ouvi algumas falas de colegas: "Alguém tem que perder". Não! Neste momento, não! Neste momento, temos que votar, sim, o projeto aqui. E os Vereadores que lá atrás votaram – e os senhores sabem, porque têm a listagem de todos, Flávio, como você falou, e os demais falaram Maranhão, Paulo, Zito, Ismael, todos aqui, Faccioli, Vagner, Natalício, e, Natalício, não leva, foi um sentimento seu, respeito o senhor como Presidente, como Vereador, como ser humano, não pode ofender o senhor também. (Palmas) Eu sei que o senhor tem condição de, segunda-feira, ir até à sala do Sr. José Police Neto e conversar de igual para igual, porque o senhor também foi Vereador desta Casa, além de ser Presidente hoje. Tenho certeza de que o Sr. José Police Neto receberá o senhor. E também tenho certeza de que o Rodrigo sumiu. Sumiu todo mundo e deixaram só o Mangabeira e alguns colegas

condutores do Uber e mais uns outros que vieram para fazer arruaça. Estavam provocando e fazendo gestos obscenos.

Então, dia 27 é o nosso dia. Dia 27 vamos ganhar. Vamos mostrar quem é essa categoria. Não tem nenhum Vereador aqui que não goste de táxi. Todos os Srs. Vereadores aqui adoram táxi. O nobre Vereador Toninho Paiva me disse que ama essa profissão. O nobre Vereador Abou Anni também. Todos estão falando a mesma coisa. Então, se amam essa profissão, não podem dar a oportunidade de passar um projeto como esse. Não quero desmerecer o Vereador. S.Exa. tem capacidade, é um homem que sabe fazer leis. É um homem que batalha em cima das leis, como outras que já passaram por aqui. Mas tenho certeza de que o Sr. Police Neto não vai mais comungar com esse projeto dele, porque tem vazamento na história do Legislativo para o resto da vida.

Obrigado, taxistas. Estou com vocês. (Palmas)

E mais: aviso que vou para a área externa ver os taxistas que estão lá. Eu amo essa profissão nobre.

- Manifestações na galeria.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Peço um pouco de silêncio.

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Por favor, silêncio. Vamos ouvir o Vereador.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Até agora ouvimos todos. Peço a compreensão de vocês.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Peço desculpas a todos pelos ânimos terem se exaltado tanto.

Falei na última audiência de que a polarização tem sido um dos males do Brasil. A polarização não resolve, aguça os sentimentos de ódio, de violência e não resolve o principal. E, no impasse, ganha o Poder Político ou o poder econômico. Somos todos reféns da polarização.

Portanto, o que vimos nesta Casa hoje não ajuda ninguém. Não ajuda o setor público, não ajuda os taxistas, não ajuda as empresas, não ajuda os aplicativos - o Uber, seja qual for -, e muito menos o usuário que olha para isso aqui como um circo, quando isso aqui não é um circo. Isso aqui é o espaço da democracia. E ao fazermos desse espaço um circo,

um espaço de acusações, de violência e de ódio, o que passamos para a população, para o usuário? Que a democracia não funciona? Que não somos capazes de resolver os nossos conflitos? Que não somos capazes de construir na adversidade?

Então, acho que temos a obrigação, como lideranças que somos da sociedade – vocês de suas categorias; nós, aqui na Câmara; a Prefeitura que tem a responsabilidade final sobre tudo isso – temos a responsabilidade e o destino de resolvermos.

Então, queria fazer algumas reflexões com vocês e peço atenção para o que estou dizendo, porque estou envolvido nessa questão há três anos e vocês sabem disso. Não sou o Vereador dos taxistas, mas quero ajudá-los até quando puder, nos limites de minha representação aqui. Não sou Vereador dos aplicativos, mas acho que os aplicativos estão respondendo a um desejo da sociedade e precisamos saber como regulamentá-los. Não sou Vereador dos usuários, mas acho que os usuários devem ter o direito de optar pelo melhor serviço ao menor preço durante todas as horas do dia. Não sou da Base do Prefeito. Aliás, sou visto como Oposição, mas acho que a Prefeitura está fazendo, sim, um esforço de rever todo o sistema de acordo com as mudanças que estão ocorrendo na sociedade.

Então, o que interessa no que estamos discutindo aqui? Interessa, sobretudo, a questão da mobilidade urbana. Queremos que as pessoas deixem os seus carros em casa. Queremos um transporte público melhor e queremos que o transporte individual de interesse público substitua o uso do carro. Portanto, queremos aumento de demanda. Se hoje vocês, taxistas, transportam 300 mil pessoas, queremos que transportem um milhão. Queremos o máximo de carros fora de estacionamento. Queremos o máximo de carros fora do sistema viário e queremos que sejam substituídos pelo trabalho compartilhado que vocês fazem, porque cada carro de vocês na rua serve a dezenas, a centenas de pessoas. E essas centenas de pessoas deixarão o carro em casa.

Em primeiro lugar, interessa à mobilidade.

Em segundo lugar, interessa a vocês, enquanto profissionais autônomos e aqui eu quero um pouco de atenção. Fiz o PL 416. Fui discutir com vocês o PL 416. Sentei com o Ceará para discutir a questão do PL 416. Recebi comissões de taxistas em meu gabinete e o que eu propunha? Propunha que libertássemos o taxista do alvará, porque muito pouco se tem falado aqui sobre o alvará e sabemos que não aumentou o número de alvarás porque o aumento dos alvarás diminuiria o preço deles no mercado clandestino. E tem muita gente – principalmente as frotas – que não tem o interesse em perder esse ativo. É tão óbvio!

Então, se hoje temos 30 mil taxistas, se elevássemos o número de alvarás para 50 mil, o valor dos alvarás cairia. Então, quem tem alvará não tem interesse em que se expanda a atividade do taxista.

Por outro lado, quantos taxistas não morrem de exaustão por terem de fazer dupla jornada para poderem pagar o alvará, para os que têm alvará? Quantos?

Então, o taxista que vocês defendem é o taxista autônomo, que usa o seu alvará e o seu carro para defender o dia a dia. Portanto, o que temos de preservar, em qualquer legislação, é que vocês, como motoristas profissionais autônomos, possam decidir se vão trabalhar com o seu próprio carro; se vocês vão trabalhar em uma frota que alugará um carro; se vocês vão trabalhar com o aplicativo A, B ou C. A decisão é de vocês. E precisamos criar condições legais para que vocês não estejam reféns de uma licença que custa 200 mil reais. Precisamos criar condições para que vocês voltem a ser autônomos e escolham a melhor condição de trabalhar como autônomos. Essa é a origem do taxista: motorista profissional autônomo que compra um carro e coloca a serviço de interesse público.

Então, o que temos de fazer? A sociedade mudou, a tecnologia mudou, os usuários mudaram. O que temos de preservar é que a condição profissional de vocês continue digna. Se vocês quiserem ter um táxi e trabalhar com ele, que tenham o seu táxi. Se vocês quiserem trabalhar com o aplicativo, que trabalhem com o aplicativo. Se quiserem trabalhar com frota, que trabalhem com frota. Se quiserem trabalhar com cooperativa, que se cooperem. Mas vocês vão optar e não têm de pagar nada por isso. Não têm de pagar alvarás no câmbio negro. Não têm de se submeter ao poder econômico perverso que virou o sistema. É isso o que temos de fazer.

A terceira coisa que temos de resolver diz respeito ao usuário. Hoje, o usuário viaja o mundo. O usuário está conectado com o mundo inteiro. Todo mundo tem celular. O usuário, hoje, usa serviços. Ele vai pagar conta de Banco com o celular. Temos de respeitar os avanços tecnológicos e o conforto que o usuário vem tendo com os avanços tecnológicos e adaptar isso para a realidade do transporte individual.

Então, essas são as três coisas que temos de contemplar em uma nova legislação que regule o transporte individual público.

E quais são as partes interessadas aqui? Temos vocês, os motoristas profissionais autônomos; temos as empresas de transporte, cooperativas, frotas e assim por diante; temos as novas empresas de aplicativos; temos os usuários e temos o Poder Público. Analisei essa

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

lei com bastante atenção, uma vez que sou autor do 416, e falei com o Vereador Police, que está com a Prefeitura trabalhando nisso, e acho que a lei tem alguns méritos. Gostaria de colocar isso com muita calma e serenidade.

Primeiro. Ao contrário do 416 que eu propus, a lei não mexe na estrutura atual do serviço de táxi, e, indiretamente, ao criar novos mecanismos de transporte individual de interesse público e, portanto, ampliar a possibilidade de empregos no setor, indiretamente isso diminuirá o preço dos alvarás.

Então, a lei não mexe no sistema de táxis, mas indiretamente melhora a condição do taxista ao cair o preço do alvará e diminuir o custo que aqueles taxistas que não têm alvará têm de pagar.

Segundo. A lei regulamenta todos os aplicativos, inclusive tipo de transporte de automóvel sem condutor, que também é uma realidade em várias capitais do mundo inteiro. A lei procura, de forma equilibrada, dar as condições de regulamentação para todas as novas tendências do mercado de transporte individual e isso é importante e por quê? Porque, ao contrário do que algumas pessoas acreditam, a não regulamentação só melhora o espaço de operação do Uber e de seus semelhantes, porque o vácuo de regulamentação permite uma expansão impune, porque não paga impostos, não paga taxas e vão ocupando espaços de todos vocês sem nenhum freio. A regulamentação vem para frear e disciplinar isso.

Então, não temos de lutar contra a regulamentação. Temos de lutar para regulamentação que vá atender a essas três questões que coloquei no início: melhor mobilidade urbana, respeito e dignidade para o motorista profissional e um usuário mais satisfeito.

Quais são os problemas que essa legislação tem? Já estou falando com o Police a respeito disso e já estou fazendo uma emenda e acho que todos os outros Vereadores devem trabalhar nesse sentido.

Tenho dúvidas sobre a compra de créditos, porque a compra de créditos dá à Prefeitura um poder discricionário sobre quem vai ou quem não vai atuar. A Prefeitura pode decidir que não vai vender mais créditos para esse, aquele ou aquele outro. Isso pode dar à Prefeitura um poder sobre o sistema que ela não pode ter. Então esse é um ponto que precisa ser melhor esclarecido.

A segunda questão é tarifa ser flexível. Sou contra. Acho que temos de ter um piso

e um teto. E a flexibilidade entre esse piso e teto para impedir *dumping*. Não pode haver *dumping* e hoje está havendo *dumping*. Está havendo *dumping* hoje no mercado por falta de regulamentação. Então a tarifa flexível só pode ser admitida com um piso e um teto.

A terceira questão é que a lei não fala nem de responsabilidades trabalhistas, nem define a questão do motorista autônomo. Eu defendo que a lei tenha explicitamente uma menção de que os motoristas profissionais autônomos deverão também constituir a sua própria empresa individual, para que tenham essa liberdade e essa autonomia de que falei.

Aquele que disse aqui, o Sr. João, bom, não sei exatamente, mas aquele que falou aqui e apresentou o boletim.

- Manifestação na plateia.

**O SR. RICARDO YOUNG** – Isso. O Paulo pede que entre na legislação um artigo que dê às cooperativas e às associações de taxi o mesmo direito de utilização de aplicativos para os seus associados. Perfeito. É isso aí. Não é combater os aplicativos, é vocês incorporarem os aplicativos como ferramenta de trabalho.

- Manifestações na plateia.

**O SR. RICARDO YOUNG** – É claro. Isso deve ser feito. Então se vocês têm ainda melhora a regulamentação desses aplicativos.

Quero concluir dizendo o seguinte: nós estamos perto de um acordo. Essa polarização que vimos aqui é artificial. Não representa os interesses dos 33 mil taxistas, mais 6, 7 ou 8, ou dez mil dos aplicativos e mais os taxis especiais. Essa polarização aqui é fabricada. Fabricada fundamentalmente por aqueles que têm e estão vendo o seu interesse prejudicado com essa regulamentação.

Digo com tranquilidade para vocês: interesse prejudicado com a falta de regulamentação é o que vocês estão tendo agora.

Então faço um apelo para que, na semana que vem, quando começarmos o processo de discussão, que venham de forma propositiva, não ameaçando, intimidando, falando bravatas, e até muitos de vocês nem tem feito isso. Afinal, isso tumultua, polariza e

impede que vejamos a realidade. E a realidade é uma cidade que precisa urgentemente rever o seu sistema de transporte individual, sem prejudicar o motorista profissional autônomo, dando oportunidades de livre concorrência e, sobretudo, possibilitando ao usuário um melhor transporte público, tanto individual quanto de interesse público. Isso é o que interessa.

Estou à disposição disso. Estou à disposição dessa luta. Vocês não me verão polarizado. Vocês não me ver jogar para o público. Não me verão falar bravatas. O que eu quero é uma solução que leve em consideração essas três dimensões e faça com que possamos andar para a frente na questão da mobilidade da Cidade.

Agradeço. Sei que me estendi, mas achei importante fazer essas reflexões com vocês. Muito obrigado.

**O SR. SENIVAL MOURA** – Muito obrigado Vereador Ricardo Young. Próximo a fazer uso da palavra é o Vereador Salomão Pereira, do PSDB.

Antes quero registrar a presença dos Srs. Vereadores: Andrea Matarazzo, do PSD e Quito Formiga, do PSDB. Próximo é o Vereador Salomão Pereira e, em seguida, o Vereador Abou Anni, do PV.

**O SR. SALOMÃO PEREIRA** – Boa noite a todos e a quem está também do lado de fora nos ouvindo.

Vou dizer a todos que procurei ouvir tudo que os demais Vereadores colocaram aqui. Mas, sinceramente, o Uber não quer nada com a cidade de São Paulo. Não quer nada com esta Casa. Eles querem bagunçar, criar confusão, porque já tem a Lei 16.345, de autoria deste Vereador com outros Parlamentares, e que regulamenta os aplicativos.

Já são oito empresas de aplicativos regulamentadas e quando o senhor fala: “Queremos regulamentar o aplicativo”, pergunto: que aplicativo vocês querem regulamentar? Você já teriam que comparecer ao Departamento de Transporte Público e solicitar a regulamentação. Vocês não querem nada. Querem criar confusão na cidade de São Paulo.

Nós, Vereadores desta Casa não podemos criar uma lei específica para os senhores. Os senhores têm de se enquadrar na lei que foi aprovada aqui e não se criar lei

específica para os senhores.

Quando o senhor falou: “Nós queremos a regulamentação”, a regulamentação já está aqui na Lei 16.345, que regulamenta os aplicativos. Eu sei o que os senhores querem aqui: os senhores querem bagunça, badernar, querem confusão. Como o Sr. Daniel Mangabeira mesmo, já conversei com ele: qual o problema de vocês regulamentarem seu aplicativo na atividade do taxista?

O que vocês querem? Querem trabalhar com taxi preto. Vamos trabalhar com taxi preto. Os taxis pretos estão rodando aí e entraram na praça com aplicativo. Para trabalhar com o aplicativo Uber vocês não querem que os motoristas do taxi preto baixem seu aplicativo. O que os senhores querem é explorar o taxímetro, os motoristas que trabalham com os senhores, onde baixa o tarifa em 15% e, depois, baixa, e toma mais 20% do motorista que atende. Isso aqui foi do Sr. Fábio Sabat que soltou na rede social para todos: “Nós não queremos regulamentação”. Ele colocou aqui: “Não queremos regulamentação”.

É uma vergonha o que essa empresa quer fazer nessa cidade! Regulamentação de compartilhamento, com todo o respeito ao Vereador José Police Neto, mas do seu projeto, nobre Vereador, não se aproveita nada. Nada! Eu já li esse projeto duzentas vezes. O seu projeto cria apenas locadoras em todo o lugar de São Paulo, em todas as regiões! Como vamos permitir isso? Onde o Poder Público vai permitir um serviço desse na cidade São Paulo, onde o próprio Poder Público não tem o controle do motorista, nem do veículo!

Taxi é taxi em qualquer lugar do mundo. Carro particular é carro particular. A Lei 12.468 regulamenta a profissão de taxista no País, assegura o direito ao transporte individual remunerado de passageiro para o taxista.

Se os senhores querem trabalhar na cidade de São Paulo, os senhores precisam ter empresa cadastrada, formalizar contrato social aqui na Cidade, para poderem ser enquadrados na Lei 16.245. Os senhores não têm nada! Os senhores têm um escritório de representação que, hoje mesmo, foi conversar comigo, na Vila Mariana, uma taxista que tem um taxi preto. Ela queria vender o carro e queria uma pessoa que pagasse o valor que ela já

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 260  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

havia pago ela, porque não está conseguindo trabalhar.

As empresas de aplicativos estão explorando essas pessoas, e os senhores explorando muito mais, querendo que os Vereadores aqui aprovelem uma lei especificamente para os senhores.

Este Vereador está trabalhando com todos os Vereadores desta Casa, porque esse projeto tem a autoria de 44 Vereadores, o qual regulamenta os aplicativos. Está claro aqui: o serviço de transporte individual remunerado de passageiro, taxis, na cidade de São Paulo, quando solicitado por meio de aplicativo, APP, internet, será regido por esta lei.

As empresas interessadas na prestação de serviço previsto no artigo 1º do que dispõe esta lei deverão atender os requisitos exigidos pelo Poder Público, tendo como seus prestadores de serviços os taxistas.

E os senhores querem o quê? Hoje está uma baderna. A Uber virou um lixo.

A minha esposa estava esperando meu filho na porta de um hospital, foi fazer um exame. Parou um celta branco, perguntando se ela queria um táxi. Quando os senhores vão atender um passageiro, o táxi tem placa vermelha, tem um taxímetro, um motorista identificado, na cidade de São Paulo e em qualquer lugar, no Departamento de Transporte Público, na Receita Federal, Receita Estadual, onde o Poder Público tem o controle desse motorista.

Eu quero agradecer e parabenizar a Sra. Kátia que é taxista, num taxi preto. Este Vereador lutou bastante para que os táxis pretos tivessem taxímetro, e já está autorizado. A partir da próxima semana, vai ter taxímetros nos carros. O aplicativo não é taxímetro.

Tenho um monte de voucher no meu gabinete: cada corrida que o motorista faz perde de 15 a 20 reais. O motorista pega uma corrida daqui para o Aeroporto de Guarulhos e recebe 54 reais. O que ele gasta de combustível para lá e para cá; e o tempo que perde, não compensa.

Essas empresas de aplicativos estão abusando, usando o motorista em Uber, que está também por trás de tudo isso, porque tem motorista taxista que acabou vendendo o carro dele e entrou nesse lixo que, infelizmente, está prejudicando todo mundo.

Digo para os senhores que não tem substitutivo do Prefeito; tem o substitutivo, sim, do Rodrigo Pirajá. O Prefeito, com todo o respeito, com toda a sua incompetência em determinados setores, mas jamais aprova um serviço desse que coloca a categoria do motorista de táxi numa situação... eu tenho a certeza de que o Prefeito não tem conhecimento. Esse substitutivo veio do Rodrigo Pirajá,

É isso, meus companheiros. Contem com esse Vereador. Estamos aqui para lutar e vamos reprovar esse projeto aqui. Vamos votar na quarta-feira, porque tenho a certeza que mais de 28 votos dos 44 que votaram e aprovaram a Lei 16.345, pelo menos, 30 ou 40, vão atender o pedido deste Vereador.

Nenhum Vereador quer serviço irregular na cidade de São Paulo.

Nós estamos aqui para fazer lei e ser cumprida. E não fazer uma lei específica para o aplicativo Uber, como já falei. Se vocês quiserem a regulamentação, a lei está lá. Já foram regulamentados oito aplicativos.

O que é que vocês querem? Criar baderna nesta Cidade? Têm que respeitar o Poder Legislativo desta Cidade. Somos Vereadores aqui para isso. Fazemos leis para serem cumpridas em qualquer lugar que você esteja, seja cidade, Estado ou qualquer lugar do país, têm que respeitar e obedecer as leis do seu País. O Uber tem uma relação irregularidades, motorista também. Está aqui, motorista do Uber é preso por assassinar seis passageiros nos Estados Unidos. Que qualidade de serviço que os senhores querem dar na Cidade de São Paulo? Se os senhores querem se regulamentar, ai sim, exijam do Poder Publico a qualidade de carro, a marca de carro, que vamos trabalhar por isso e atender. É isso que queremos. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Com a palavra o nobre Vereador Abou Anni.

**O SR. ABOU ANNI** – Sras. e Srs. quero dizer que ministro aula de legislação de trânsito, esse é o motivo que vim aqui dar a opinião técnica em razão da pauta de hoje, dessa audiência publica. Quando se fala em transporte individual de passageiros, regulamentados

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 262  
Proc. nº 01-421/2015  
Rubem Davi Romancini  
RF 11.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

pelo Art. 135 do Código de Trânsito Brasileiro, esse transporte individual, pode ser compartilhado ou não. A Lei fala no seu anexo 1º que transporte coletivo é micro ônibus ou ônibus, ou seja, acima de oito passageiros, quando micro, ou acima de vinte quando ônibus. Todo automóvel compartilhado ou não, é um transporte individual. Sendo transporte individual, o próprio artigo 135 fala que tem de ter placa aluguel e quem concede autorização é a Prefeitura. Falando tecnicamente, tenho vários amigos do Uber, muitos dos taxis, mas a forma que o Uber entrou, é irregular senhores. Isso estamos falando tecnicamente. A Constituição legisla sobre trânsito e transporte, mas interesse local é o Município. E o Código de Trânsito Brasileiro, coloca as regras e já existe Lei, que é a Lei que o nobre Vereador Salomão, mencionou a de 1968. Um aplicativo querendo uma legislação específica, ora, vai mais outro, mais outro, mais outro, é temerário. Hoje os taxis brancos - agora temos de chamar taxi branco e taxi preto - os taxis brancos também trabalham com aplicativos. Os taxis preto, especificamente, aplicativo. O Uber aplicativo, quer dizer, sem controle nenhum o poder publico, que concede tem de controlar. Eu coloco a quantidade, sem controle nenhum de Uber, hoje está razoável, não sei se está bom, mas e amanhã? Amanhã, não sei! Tem pessoas vendendo bens patrimônios, entrando em dívida para entrar em negocio que não sabe se vai prosperar ou não. Será que em demanda para tudo isso? Esse acaloramento que vemos nessa discussão, nesse debate, nesse embate, não é saudável quando chega à agressão. Não podemos partir para esses princípios. Para as vias de fato. Toleram-se quando falamos, quando debatemos, e dentro do que seja saudável. Não podemos vir aqui partir para à agressão. Mas vim aqui colocar uma posição técnica. Sou contra o sistema que o Uber está entrando. Dessa forma não dá.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Com a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, Sras. e Srs. presentes e a todos que nos acompanham aqui na Casa. Acredito ser fundamental entender a dinâmica do debate. Não é um debate que começou hoje, essa Casa, se debruçou nessa matéria ainda ano passado

quando da aprovação do projeto que proíbe o funcionamento dos aplicativos para transporte individual privado. Portanto meu posicionamento é conhecido de vocês desde o ano retrasado. Não há, então, dificuldade em compreender que a lógica que venho seguindo antecede inclusive a presença da Uber ou de qualquer outra dessas empresas internacionais. Tive oportunidade de utilizar sistemas como esse ainda na Unicamp, cujos alunos até hoje utilizam aplicativos que indicam a sobreposição de viagens, que visa a economizar no deslocamento à cidade natal de cada um, quando voltam de um período de estudo.

Portanto, é uma inovação, sim, essa utilização de maneira inteligente pela autoridade pública, apesar de ser verdade que o volume de informação que pode ser trazido à gestão para gerenciamento do viário inova bastante uma condição que a Cidade ainda não tem.

- Manifestação no recinto.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Vou garantir a quem está na tribuna o uso da palavra. Depois, ao término da fala do orador, você poderá se manifestar tranquilamente.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, há uma questão na nossa sociedade que é bastante interessante. Se hoje tivéssemos tudo, com certeza nenhuma inovação teria acontecido. É verdade que essa presunção da nossa sabedoria de termos tudo, de já termos realizado tudo de bom, não permitiria jamais alguma inovação ter aparecido na Cidade.

Por isso, não quero ser presunçoso de acreditar que sei tudo, mas quero que as pessoas que nos acompanham também não pensam assim. Agora, o conjunto da nossa contribuição pode nos elevar de maneira vigorosa a ambientes legislativos que, de fato, comportam o reconhecimento da nossa capacidade intelectual.

É verdade, sim, que há na Cidade uma oportunidade para a Carsharing ainda que não organizada, mas de compartilhamento de equipamento. É verdade também que a Cidade utilizou e vem utilizando de maneira positiva, ainda que sem regulamentação, o compartilhamento das viagens. O Caronetas, por exemplo, com financiamento do Banco Mundial, há mais de três anos, elaborou uma importante fórmula de circulação para a região da

Berrini, que reduziu, sim, o fluxo de veículos naquela área. Essa iniciativa foi aplaudida nacional e internacionalmente.

O esforço que continuamos a fazer é para mostrar que, de fato, há uma ociosidade muito grande nas viagens individuais. Colocar mais passageiros dentro dos carros é a única fórmula de reduzir os congestionamentos sem investimento público.

Todas as tecnologias que nos permitirem isso são bem-vindas. Sem dúvida alguma, proteger a forma como se organizou o sistema de tráfego ao longo dos anos também é uma responsabilidade. Está claro para nós que as consequentes decisões judiciais impedindo a proibição dos aplicativos e oferecer transporte regular de passageiro individual em veículos privados impõem à Cidade o risco de termos, ao final do ano, mais carros dentro dessas plataformas que não têm controle do que as controladas pela autoridade pública via taxímetro.

Portanto, ou a Câmara de São Paulo tem a responsabilidade de organizar isso ou porá, sim, a sociedade em risco. É verdade que nós não temos o cadastro nem da Uber nem de nenhum dos outros aplicativos para transporte individual autorizado por decisão judicial. É verdade também que, se a lei definisse isso, nós poderíamos ter muito mais do que isso; não só a informação, mas a gestão dessa informação.

Por isso, Sr. Presidente, Vereador Ricardo Young, que tem se debruçado e se dedicado a essa matéria, acredito sinceramente que a Câmara de São Paulo tem condições, sim, de dar uma contribuição e receber muitas das informações que nos foram trazidas por advogados e por lideranças dos taxistas, que ajudarão na adequação de um texto que também não é perfeito, na certeza do bom propósito de todos.

A gente, quando vai perdendo o argumento, tenta reduzir ou aniquilar aquele que está do outro lado; aí, todos perdem. A quarta-feira da semana que vem não será dia de guerra, como aqui anunciado. A Cidade não precisa disso, os taxistas não precisam disso e o povo de São Paulo não merece isso; não será. Falo isso na convicção de que temos, sim, homens e mulheres com mais responsabilidade do que com vontade de agredir qualquer outra pessoa que não pense como ele.

Por essa certeza, Sr. Presidente, estou convencido de que os próximos dias – sejam os do feriado, quando deveremos ter toda reflexão, sejam os do começo da semana – brilhe esse espírito legislativo de construir uma legislação sólida, que respeite a opinião de todos, mas que consagre uma cidade que tem regras, sim, que enquadra aqueles que de fato não têm ainda essa oportunidade de ter, dentro de uma regra pública, o compartilhamento que salva um conjunto precioso do nosso viário para uso coletivo, porque quanto mais carros tirarmos da rua a partir dos aplicativos, mas áreas sobrarão para o transporte público coletivo, que é o mais importante da Cidade. Muito obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – O.k., nobre Vereador José Police Neto, autor do PL 421/2015, que dispõe sobre a regulamentação, compartilhamento e uso intensivo do viário urbano do Município de São Paulo.

Agradeço a presença de todos os que participaram desde o início - os que foram embora, mas especialmente os que estão até agora assistindo a esta audiência e nos ouvindo com toda a paciência. É disso que precisamos, a democracia pressupõe isto: podermos ter a liberdade de nos expressar, ainda que não seja de nosso interesse. É isso o que garante a legitimidade das audiências públicas.

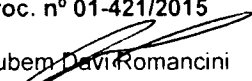
- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Calma. Vocês podem ouvir o que tenho a dizer? (Pausa) Estamos aqui exercendo a democracia. Farei a cessão da palavra a ele por 3 minutos, não há problema algum, a democracia é isso. Eu já ia encerrar, mas ele pediu para falar, não há problema. (Palmas)

Por gentileza, use o microfone da tribuna.

**O SR. UBIRATAN (?)** – Muito obrigado a todos pela presença. Obrigado pelos três minutos que me foram cedidos. Eu só queria completar o que os dois Vereadores falaram. Eu não preciso mais de aplicativo, eu tenho aplicativo na rua. Só que eu tenho aplicativo que atende a essa classe. Eu tenho a Radio Taxi, um aplicativo bom, e eu tenho a categoria inteira pedindo para não ter espaço para um aplicativo que está chegando por acaso, passando por

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4  
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 266  
Proc. nº 01-421/2015  
  
Rubem David Romancini  
RF. 21.257

REUNIÃO: 16367 DATA: 20/04/2016

cima de todos. Então, eu estou pedindo um pouquinho mais de respeito. Vereador José Police Neto, com todo o respeito, eu não estou te julgando, estou vendo que vem acontecendo coisas erradas no meio do caminho, brigas, guerra; e a gente não está na guerra, estamos querendo um espaço que é nosso.

Outra coisa: esta Casa abriu as portas para pedirmos os 5 mil alvarás. Os 5 mil alvarás saíram de dentro desta Casa, eles já existem, estão na rua, com um preço muito alto. Então, para que mais aplicativo? Já tem 7 legalizados. Para que mais um? Vamos dar atenção para os 7 que estão legalizados, vamos deixar a categoria trabalhar com 7, e não abrir espaço para qualquer outro carro. Senão, é automático: eu tenho 34 mil taxistas na rua, abro espaço para a categoria. Vamos deixar a categoria com a placa vermelha, veículos de aluguel, trabalharemos, e não qualquer um. É muito fácil eu comprar um carro, sentar a bunda nele e dizer: "Eu sou motorista hoje". Era só isso para encerrar. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Muito obrigado a todos vocês. Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada esta reunião. Boa noite a todos.

A SGP-21

c/ Audiências Públicas

Realizadas.

27/04/16

Rubem Romancini

Secretário da Comissão de  
Trânsito, Transporte, Ativ. Econômica,  
Turismo, Lazer e Gastronomia.

|                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Segue(m) juntado(s), nesta<br>data, documento(s) rubricado(s)<br>sob nº(s) <u>267</u> a <u>241</u> e<br>folha de informação sob<br>nº <u>02, 03, 16</u> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Marcia Gazoti  
Auxiliar Técnico Administrativo  
RF 51.539



CÂMARA MUNICIPAL DE 27 ABR 2016  
**SÃO PAULO**

PRESIDENTE

Marcia Gazoti  
RF 51.539

SUBSTITUTIVO Nº 1 /2016 AO PROJETO DE LEI Nº 421/2015

"Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, e à luz da Política e do Sistema de Mobilidade 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 Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Título I  
Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei tem o intuito de disciplinar o sistema de compartilhamento de automóveis de forma integrada e em consonância com a Política e Sistema de Mobilidade da 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 das diretrizes da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, bem como consolidar diretrizes e princípios das ações políticas de trânsito, transporte e mobilidade urbana.

Art. 2º São objetivos desta lei:

- I – solidificar o sistema de mobilidade urbana, estabelecido nas legislações pertinentes;
- II – possibilitar a utilização de instrumentos tecnológicos para facilitar o acesso de usuários;
- III - garantir a segurança das modalidades de compartilhamento;
- IV – preservar a confiabilidade nos instrumentos tecnológicos atinentes a esta lei;
- V – zelar pelo custo-benefício dos meios colocados à disposição dos usuários;
- VI - incentivar o compartilhamento de automóveis no Município de São Paulo;
- VII – consolidar as diretrizes e políticas do Sistema de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O Poder Público estabelecerá normas para promover o compartilhamento, preferencialmente, a partir do acesso às redes digitais pertinentes e da destinação de viário exclusivo para viagens compartilhadas.

Art. 3º Constituem também objeto da presente lei, a instrumentalização de novas formas de tecnologia a serem utilizadas com finalidade de estimular ações e propostas que busquem de alguma forma melhorar os deslocamentos urbanos, os fluxos de trânsito, bem como medidas de compartilhamento de meios de transporte.

CAPÍTULO II  
DISPOSIÇÕES GERAIS  
DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º 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. 5º 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. 6º 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 268 do processo  
nº 01-421 de 2015 fls. 378

Marcia Gazoti  
RF 51.539

§ 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 da Lei Federal**

Art. 7º 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. 8º 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Marcia Gazoti  
RF 51.539

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. 9º 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. 10. 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.

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

Art. 11. 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. 12. 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. 13. 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;

3



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Marcia Gazoti  
RF 51.539

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. 14. 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.

### CAPÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES DA LEI ORGANICA DO MUNICIPIO RELATIVAS AO TRANSPORTE URBANO

**Art. 15.** Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

**Art. 16** - O sistema de transporte urbano compreende:

I - o transporte público de passageiros;

II - as vias de circulação e sua sinalização;

III - a estrutura operacional;

IV - mecanismos de regulamentação;

V - o transporte de cargas;

VI - o transporte coletivo complementar.

**Art. 17.** O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1º - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 2º - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3º - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

**Art. 18.** A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:

- I - o planejamento e o regime de operação;
- II - o planejamento e a administração do trânsito;
- III - normas para o registro das empresas operadoras;
- IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
- V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;
- VI - normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;
- VII - normas relativas às características dos veículos;
- VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;
- IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;
- X - as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;
- XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

**Art. 19.** Nos casos em que a operação direta do serviço estiver a cargo de particular, o operador, sem prejuízo de outras obrigações, deverá:

- I - cumprir a legislação municipal;
- II - vincular ao serviço os meios materiais e humanos utilizados na sua prestação, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, automaticamente com a simples assinatura do contrato, termo ou outro instrumento jurídico.

**Art. 20.** Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

§ 1º - Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, o Poder Público ou seu delegado poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, através do controle dos meios materiais e humanos vinculados ao mesmo, como veículos, oficinas, garagens, pessoal e outros.

§ 2º - Independentemente da previsão do § 1º deste artigo, poderá ser desde logo rescindido o vínculo jurídico pelo qual o particular passou a operar o serviço.

**Art. 21.** As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7º, inciso III desta Lei.

**Art. 22.** Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

- I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infraestruturas;
- II - o transporte fretado, principalmente de escolares;
- III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;
- IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

### CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

**Art. 23.** 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 24. 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.

Art. 25. 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

Art. 26. 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.

### CAPÍTULO III DA POLÍTICA E DO SISTEMA DE MOBILIDADE DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

#### Seção I

#### Dos Objetivos e Diretrizes do Sistema de Mobilidade

Art. 27. O Sistema de Mobilidade é definido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários a ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção a saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

Art. 28. 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 ciclovitário;

VI - sistema hidroviário;

VII - sistema de logística e transporte de carga;

VIII - sistema aeroviário.

Art. 29. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Marcia Gazoti  
RF 51.539

- I** - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;
- II** - homogeneização das condições de macro acessibilidade 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 municípios;
- 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. 30.** 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 macro metropolitano;
- 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 ciclo viária;
- 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 cicloviário;
- 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 a 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Marcia Gázoti  
RF 81.539

**XX** - incentivar a utilização de veículos automotores movidos a 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 veículos movidos com fontes 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 as estações de metro, 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. 31.** 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 artigos 227 e 228 desta lei.

**§ 1º** O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja elaboração e 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 as edificações;

**VII** - promoção da ligação de regiões da cidade por meio da ampliação de pontes sobre os rios Tiete 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.



**XIV - Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:**

- a) cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- b) planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- c) implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- d) coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- e) estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- f) executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- g) aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- h) fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- i) fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- j) implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- l) implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- m) promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- n) planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- o) fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores, de acordo com o estabelecido no art. 66 do Código de Trânsito Brasileiro, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
- p) vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

**XV - Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino;**



Marcia Gazoti  
RF/51.539

XVI - O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

XV - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

XVI - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

XVII - A educação para o trânsito será promovida por meio de planejamento e ações coordenadas pelo Município.

XVIII - A elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito será realizada junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito;

XIX - O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro e em normas do CONTRAN;

XX - Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, nos termos da lei.

XXI - Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos;

XXII - Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo;

XXIII - O serviço de transporte público individual de passageiros é orientado pelas seguintes diretrizes:

- a) promoção da equidade no acesso aos serviços;
- b) melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- c) ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal;
- d) simplicidade na compreensão, transparência para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- e) estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.
- f) receber o serviço adequado;
- g) participar do planejamento e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

XXIV - Os usuários terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

Matéria PL 48/2015. Não assinado digitalmente.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

**§ 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.

**Art. 32.** 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 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 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 taxi 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 a circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada.

**§ 3º** A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e estações de metro, trens, monotrilhos e do transporte hidroviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modais;

**Art. 33.** 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.

### TÍTULO II DO COMPARTILHAMENTO Das Definições

**Art. 34.** 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.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Marcia Gazoti  
RF 51.539

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;

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. 35. 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 III

#### Do Compartilhamento de Viagem

Art. 36. 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 IV

#### Do Compartilhamento de automóvel sem condutor

##### Capítulo I

#### Do Estacionamento em Locais de Uso Público

Matéria PL 421-2015. Não assinado digitalmente.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Márcia Gazoti  
RF 61.539

Art. 37. 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. 38. 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.

§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. 39. 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. 40. 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

Art. 41. 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)

13

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**Marcia Gázoti  
RF 81.539

automóveis, em vagas de estacionamento de vias e/ou logradouros públicos localizadas em quaisquer das Áreas Operacionais Estratégicas.

Art. 42. 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 9º.

§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. 43. 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. 44. 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 RENAVAM dos automóveis que serão estacionados nas vagas públicas, sejam elas fixas ou não.

Art. 45. 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. 46. As Permissões concedidas pela Municipalidade às Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor terão prazo anual, com database 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



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

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. 47. 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. 48. 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. 49. 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. 50. 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. 51. 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. 52. 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 a estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

### **Capítulo V**

#### **Das Responsabilidades**

Art. 53. 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. 54. 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. 55. 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.



# **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Folha nº 282 do processo nº 01-421 de 2015

Marcia Gazoti  
RF 31.539

## **Título V**

### **Do Compartilhamento de Viário**

Art. 56. 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. 57. 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. 58. 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. 59. 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. 60. 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

*[Assinatura]*

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**Marcia Gazoti  
RF 51.539

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;
- 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. 61. 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. 62. 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. 63. 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. 64. 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. 65. 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. 66. 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)

Paragrafo 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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 284 do processo  
nº 01-421 de 2015  
autuado em 30/09/2015 00:00:00.  
Fls. 394

Marcia Szoti  
RF 51.539

Art. 67. 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. 68. 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 as implicações e sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

### Título VII Disposições Finais

Art. 69. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 70. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 71. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

**AURÉLIO NOMURA**  
Líder da Bancada do PSDB

**CLAUDINHO DE SOUZA**  
Vereador PSDB

**EDUARDO TUMA**  
Vereador - PSDB

**GILSON BARRETO**  
Vereador - PSDB

**MARIO COVAS NETO**  
Vereador - PSDB

**PATRICIA BEZERRA**  
Vereadora - PSDB

**QUITO FORMIGA**  
Vereador - PSDB

**SALOMÃO PEREIRA**  
Vereador - PSDB

## JUSTIFICATIVA

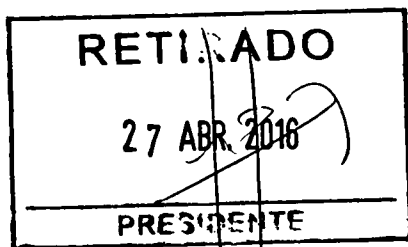
A questão do trânsito e transporte no Município é uma das mais complexas do Município. Tal questão, numa cidade com mais de 11 milhões de pessoas que necessitam de deslocamentos de um lugar para outro, e em grande parte nos mesmos horários, passa a ser um problema, na medida em que as soluções ficam cada vez mais distantes e difíceis.

Nesse desafio de se buscar saídas para os problemas da mobilidade urbana, algumas ideias surgiram, algumas fruto de inovações tecnológicas e consubstanciadas no projeto de autoria de Vereador 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 das outras providências."

O projeto em tela tem o intuito, entre outras questões, de regulamentar sobre o compartilhamento de automóveis, levando-se em consideração que os espaços de circulação viária em São Paulo encontram-se cada vez mais reduzidos face ao constante crescimento populacional e de veículos do Município.

O substitutivo apresentado, no entanto, tendo em vista a relevância da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida pela Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012 e da lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova o Plano Diretor Estratégico, os integra ao projeto, acoplando-o ao mesmo o sistema de compartilhamento já proposto no projeto original.

Assim, o substitutivo, além do texto proposto sobre o compartilhamento, traz os dispositivos contidos nas leis ora citadas com outros dispositivos da legislação municipal.



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia Gazoti  
RF 51.539

**SUBSTITUTIVO Nº 2 AO PROJETO DE LEI Nº 421/2015**

Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

§ 1º Caracterizam-se como atividades de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano:

- I- O compartilhamento de automóveis sem condutor;
- II- A carona solidária;
- III- O compartilhamento de viagens;
- IV- Demais atividades definidas em leis específicas.

§ 2º Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

CMSP - 938.21 - 27/04/2016 - 16:28 - 004:95 - 1/1



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

**CAPITULO II**

Folha nº 287 do processo nº 01-421 de 2015 l.s. 397  
 Marcia Gazoti  
 RF 51.539

**DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTE CREDENCIADAS –  
OTTCs**

Art. 2º Os operadores que pretendam exercer atividade de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano devem se credenciar perante o Poder Pública Municipal como Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, observadas as regras mínimas de operação e compartilhamento de informações.

**Parágrafo Único.** Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual doas OTTCs para se credenciarem junto ao Município.

Art. 3º O compartilhamento e uso intensivo do viário urbano para carona solidária e compartilhamento de viagens, fica condicionado à autorização do Poder Público Municipal, preenchidos os requisitos previstos nesta lei e em regulamentação específica.

§ 1º A autorização de que trata este artigo poderá ser condicionada ao pagamento de preço público fixado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 2º O preço público poderá ser cobrado e terá natureza regulatória, respeitados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, e será destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração do viário urbano com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

**Seção I**

**Da atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor**

Art. 4º As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor ficam autorizadas a 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.

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

§1º. A Municipalidade poderá incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor a qualquer tempo.

§2º. As – OTTCs credenciadas para esta atividade 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. 5º. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas ou vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, serão cedidas para as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor, de acordo com a regulamentação própria.

Art. 6º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a cobrar anualmente das OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor um preço público por carro como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento, sem prejuízo as demais cobranças previstas na legislação.

Art. 7º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a permitir, mediante pagamento de preço público, a livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutores nos dias e horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.035, de 03 de outubro de 1997.

Parágrafo Único. No prazo de 10 anos, contados a partir da publicação desta Lei, a autorização de livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutores nos dias e horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo fica restrita ao automóveis não poluentes.

Art. 8º 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 às OTTCs credenciadas para a atividade de



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Folha nº 289 do processo fls. 399  
nº 01-421 de 2015

Marcia Gazoti  
RF 51.539

compartilhamento de automóveis sem condutor, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

Art. 9º 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 OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor.

## **Sessão II**

### **Da atividade de carona solidária**

Art. 10. Considera-se carona solidária o transporte individual não remunerado de motoristas provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

- I – não seja exercido com profissionalidade;
- II – não tenha fins lucrativos;
- III – seja conduzido por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica;
- IV – não transporte mais de 6 (seis) passageiros simultaneamente.

Parágrafo Único. Ficam as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs autorizadas a realizar a atividade de intermediação da carona solidária, nos termos desta lei, desde que previamente credenciadas para esta finalidade.

Art. 11. Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas OTTCs credenciadas para a atividade de intermediação da carona solidária:

- I – Organizar atividade de carona solidária;
- II – Cadastrar os veículos e usuários atendidos os requisitos mínimos de segurança;
- III – Intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre motoristas, provedores e passageiros;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Folha nº 290 do processo nº 01-421 de 2015 fls. 400  
Márcia Gazoti  
RF 51.539

IV – Oferecer o serviço de intermediação estritamente para a atividade permitida neste Capítulo, podendo descadastrar qualquer motorista que descumpra as normas estabelecidas.

Art. 12. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciado – OTTCs 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 Executivo considerando a proximidade às estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e às estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

## **CAPÍTULO IV**

### **SANÇÕES**

Art. 14. A infração a qualquer disposição desta lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções nela previstas, sem prejuízo de outras contaminadas em legislação específica.

Art. 15. As penalidades previstas nesta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem de forma clandestina, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

Art. 16. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, coautoras ou partícipes do mesmo fato incluindo, mas não se limitando, os agentes e representantes legais ou contratuais que agiram no interesse ou benefício da entidade.

Art. 17. As infrações de que trata esta lei são punidas com as seguintes sanções:

I- advertência;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

II – multa;

III – suspensão do credenciamento ou cadastramento;

IV – desc credenciamento ou descadastramento.

§1º A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta.

§2º A multa poderá ser fixada por dia sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§3º O valor da multa será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo, sendo o mínimo de R\$50.000,00(cinquenta mil reais) e o máximo 1% da somatória do valor total pago nas corridas feitas pela OTTC nos 12 meses anteriores.

§4º O valor da multa por dia não pode ser inferior ao mínimo estabelecido no §3º.

§5º O desc credenciamento ou descadastramento gerará efeito pelo prazo de até 5 anos.

Art. 18. O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de cinco anos, implica:

I – Aplicação da multa em triplo, no caso de cometimento da mesma infração; ou

II – Aplicação da multa em dobro, no caso de cometimento de infração distinta.

Art. 19. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática das infrações de que trata esta Lei, incide nas penas a estas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 20. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta Lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em seu sítio na rede mundial de computadores.

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

Marcia Cazoti  
RF 511538

Parágrafo Único. A publicidade de que trata o caput consiste na divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviços punidos pela ausência de regular credenciamento ou autorização por parte do Município.

Art. 21. Qualquer pessoa, constatado infração às disposições desta lei ou regulamento, poderá dirigir representação às autoridades competentes para efeito do exercício do seu poder de polícia.

Art. 22. As autoridades municipais no exercício do poder de polícia administrativa previsto nesta lei poderão adotar todos os meios físicos, eletrônicos, digitais ou outros idôneos de fiscalização, incluindo o livre acesso às dependências e às informações dos destinatários da ação fiscalizatória, caracterizando-se embaraço à fiscalização punível nos termos da lei, qualquer dificuldade oposta à consecução desse objetivo, podendo requisitar o auxílio da força pública quando vítimas de embaraço ou desacato no exercício de suas funções, ou quando necessário à efetivação de medida prevista na legislação.

**CAPITULO V****DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 23. Ficam as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar quaisquer atividades de uso intensivo do viário urbano obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com o Poder Público, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

Art. 24. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causados aos veículos ou pelos prestadores dos serviços abrangidos por esta lei.

Art. 25. A arrecadação prevista nesta lei será destinada ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 26. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30(trinta) dias, contados da data de sua publicação.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Art. 27. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 28. Fica revogada a Lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

(1)

**AURÉLIO NOMURA**

Líder da Bancada do PSDB

(13)

**CLAUDINHO DE SOUZA**

Vereador PSDB

(20)

**EDUARDO TUMA**

Vereador - PSDB

(6)

**GILSON BARRETO**

Vereador - PSDB

(11)

**MARIO COVAS NETO**

Vereador - PSDB

(7)

**PATRICIA BEZERRA**

Vereadora - PSDB

(12)

**QUITO FORMIGA**

Vereador - PSDB

**SALOMÃO PEREIRA**

Vereador - PSDB



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia Gazoti  
RF 51.539

**JUSTIFICATIVA**

O projeto original 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.

Com a finalidade de melhorar o trânsito e o uso do espaço urbano, a justificativa ora apresentada e transcrita, bem coloca a intenção original do projeto:

“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.”

No entanto, com a aprovação do referido projeto, possibilita-se, ainda que com algumas exigências, a regulamentação de algumas atividades que não são hoje permitidas ou abarcadas pela legislação, de modo que, além de não serem reconhecidas, não recolhem quaisquer impostos, nem possuem regramentos claros.

A evolução tecnológica trouxe e continuará trazendo sempre uma dinâmica a vida moderna que nem sempre é acompanhada na mesma velocidade pela

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

Marcia Gázoti  
RF 91.539

legislação. No entanto, o Poder Público, ao analisar e definir qualquer questão, tem a obrigação de atentar para todas as situações envolvidas.

Entre as atividades que seriam de certo modo regulamentadas pelo projeto estariam os aplicativos pelos quais as pessoas chamam por serviços de transporte individual.

A atividade de transporte individual, em vários locais do mundo, sempre foi feita por taxis, que possuem uma regulamentação própria, com muitas exigências.

Com o advento das novas tecnologias e o surgimento de novas ideias para o transporte, foram surgindo alguns aplicativos que, também em vários lugares do mundo, tem se chocado com as atividades dos taxistas.

Se de um lado há o advento de novas tecnologias que ensejam mudanças rápidas na sociedade, de outro há vários taxistas apontando as diferenças entre as condições de trabalho e o nível de exigência de ambos.

Sem considerar as polêmicas jurídicas e as questões trabalhistas e tributárias envolvidas no assunto, o que fica mais evidente a cada momento que a questão é colocada em discussão é o clima de rivalidade, de agressividade e de falta de consenso entre ambas as partes, em intensa briga por seus interesses.

A votação na internet no "VOTE NA WEB" é um reflexo desta situação.

A título de exemplo, no dia 20 de abril de 2016, o registro de votos era no Brasil de 2.949 votos, sendo que 1479 votaram sim e 1470 votaram não. Em São Paulo, num total de 1926 votos, 813 votaram sim e 1113 votaram não.

Diante de todo este cenário, o que fica mais evidente é que o assunto ainda não reúne consenso para ser aprovado, e necessita de um estudo mais aprofundado ou uma solução mais consensual.

Assim, o presente substitutivo, retira da proposta por enquanto, a questão dos aplicativos para transporte individual de passageiros, mantendo, no entanto, as outras formas de compartilhamento propostas.

Com essa solução, parte da proposta original poderia ser aprovada, deixando a parte dos aplicativos de transporte individual para um momento futuro, preferencialmente após um grupo de trabalho que contemple representantes de todas as categorias envolvidas, até o surgimento de uma solução mais consensual.

Face ao exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares.



Marcia Gazoti  
RF 51.539



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

1º GV - Vereador Andrea Matarazzo

3

SUBSTITUTIVO APRESENTADO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI N.  
421/2015

*[Signature]*  
Milton Lente (15)

*Organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências.*

**CONSIDERANDO** a necessidade de regulamentar o exercício da atividade de transporte individual remunerado de passageiros, a fim de promover um mercado sadio e que não acarrete em lesões aos interessados, sobretudo aos passageiros;

**CONSIDERANDO** a competência constitucional do Município para legislar sobre assuntos de interesse local e para complementar a legislação federal sobre trânsito e transporte;

**CONSIDERANDO** a complementaridade do transporte individual em relação ao transporte público coletivo, bem como a sua exploração por meio dos serviços de veículos de aluguel providos de taxímetro e de compartilhamento de veículo com motorista;

**CONSIDERANDO** o advento de inovações tecnológicas que facilitam a aproximação entre ofertantes e demandantes do serviço de transporte individual remunerado de passageiros;

**A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:**

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**Marcia Gezoti  
RF 52.539**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** - Esta lei organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público e regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital.

**Art. 2º** - São objetivos da lei:

- I** - garantir a segurança dos taxistas, motoristas e passageiros;
- II** - propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros por meio de veículos de aluguel providos de taxímetro e do compartilhamento de veículos automotores de passeio com motorista;
- III** - implementar instrumentos para mitigar a assimetria de informação entre o passageiro, taxistas e motoristas;
- IV** - ampliar as opções de acesso ao transporte individual de interesse público;
- V** - otimizar o aproveitamento dos veículos automotores de passeio;
- VI** - fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização;
- VII** - definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos táxis e veículos de compartilhamento com motorista.

**Art. 3º.** Para os efeitos dessa lei, entende-se por:

- I** - veículo: veículo de passageiro do tipo automóvel, podendo ser próprio ou financiado;
- II** - motorista: empreendedor que disponibiliza veículo para compartilhamento com motorista;
- III** - taxista: profissional que se submete à regulação da Lei Federal n.º 12.468, de 26 de agosto de 2011;
- IV** - plataforma digital: qualquer plataforma tecnológica digital, tais como aplicativos para dispositivos móveis, *websites* e *softwares*, que fornece um conjunto de funcionalidades para possibilitar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público, devendo ser oferecida por um provedor de plataforma digital;

Márcia Biazoti  
RE 51.539**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**V** - compartilhamento: a disponibilização de veículo, de forma onerosa, com motorista, por curto período de tempo, feita através de plataforma digital;

**VI** - provedor de plataforma digital ou PPD: pessoa jurídica constituída com finalidade específica para, através de plataforma digital, organizar e operar o contato entre o taxista, o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público.

## **CAPÍTULO II**

### **DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**

#### **Seção I**

#### **DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL**

**Art. 4º.** O transporte individual de passageiros de interesse público, complementar ao transporte público coletivo, integra uma das categorias do sistema de mobilidade urbana, competindo ao Poder Público a sua organização, fiscalização e regulamentação.

**Art. 5º.** Quanto à abrangência dos interesses a que atendem e em razão da atividade econômica exercida, os serviços de transporte individual de passageiros classificam-se em serviços de interesse coletivo e serviços de interesse restrito.

**Parágrafo único.** Os serviços de interesse restrito estarão sujeitos aos condicionamentos necessários na forma dessa lei para que sua exploração econômica não prejudique os serviços de interesse coletivo.

**Art. 6º.** Quanto às modalidades de exploração, os serviços de transporte individual de passageiros são classificados como:

**I** – táxis, por veículos de aluguel providos de taxímetro;

**II** – compartilhamento de veículo com motorista.

Marta Gazoti  
RF 51.539**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

§1º É vedada a exploração concomitante, com o mesmo veículo, das modalidades de serviço de transporte individual de passageiro, admitindo-se que a solicitação do serviço de táxi ou de compartilhamento de veículo com motorista seja feita a partir de uma mesma plataforma digital.

§2º Os taxistas e os motoristas poderão se cadastrar em uma ou mais plataformas digitais.

**Art. 7º** - Fica criado o Cadastro Municipal de Condutores junto à Secretaria Municipal de Transportes para inscrição de taxistas e motoristas que exploram serviços de transporte individual de passageiros do tipo táxi ou compartilhamento de veículo com motorista.

§1º Para conduzir veículo de transporte individual de passageiros na modalidade de táxi ou de compartilhamento com motorista é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores.

§2º Os motoristas inscritos, até a data de publicação dessa lei, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis de que trata a Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, serão automaticamente inscritos no Cadastro de que trata o *caput* desse artigo.

**Art. 8º** Para promover a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, o interessado deverá apresentar ao Provedor de Plataforma Digital o original dos seguintes documentos:

- I - Cadastro de Pessoa Física junto ao Ministério da Fazenda;
- II - Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);
- III - comprovante de residência ou domicílio no município de São Paulo por meio de contas de concessionárias de serviços públicos, extratos bancários ou contrato de aluguel, que conste o nome do titular;
- IV - certidão negativa de antecedentes criminais;

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

V - certificado de conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura, nos termos de norma regulamentadora.

§1º O Provedor de Plataforma Digital deverá declarar junto à Secretaria Municipal de Transportes a veracidade dos documentos constantes no caput deste artigo.

§2º A Secretara Municipal de Transportes poderá solicitar ao Provedor de Plataforma Digital, a qualquer tempo, cópia digital dos documentos exigidos no caput deste artigo.

§3º Será negada inscrição se constar condenação:

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

§4º Será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

§5º Fica dispensada a apresentação dos documentos que se refere o *caput* desse artigo para os motoristas inscritos na forma do §2º do artigo 7º.

§6º Sempre que houver alteração nos dados inscritos no Cadastro de que trata o *caput* desse artigo o taxista ou motorista deverá informar ao provedor de plataforma digital, a quem competirá informar a Secretaria Municipal de Transportes.

**Art. 9º.** Deverá ficar disponível para acesso público em sítio eletrônico da rede mundial de computadores as seguintes informações dos motoristas inscritos no Cadastro Municipal de Condutores:

I - nome;

II - número de inscrição no Cadastro de Pessoa Física;



Folha nº 301 do processo nº 01-421 de 2015 fls. 412

Marcia Gzoti  
RF 54539**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

III - data de registro em uma ou mais plataformas digitais;

IV - data de exclusão de uma ou mais plataformas digitais e respectivo motivo.

**Seção II****DOS PROVEDORES DE PLATAFORMA DIGITAL**

**Art. 10.** Os provedores de plataforma digital possuem a finalidade específica para, através de plataforma digital, organizar e operar o contato entre o taxista, o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público.

§1º - Os provedores de plataforma digital devem ser constituídos na forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa.

§2º - As empresas de frota, associações e cooperativas regularmente constituídas e exploradoras do serviço de táxi poderão se constituir como provedor de plataforma digital nos termos dessa lei.

**Art. 11.** Os provedores de plataforma digital não se qualificam como empresas prestadoras de serviços de transporte, de locação de veículos ou de cessão de mão de obra de motorista, exceto as empresas permissionárias constituídas na forma da Lei Municipal nº. 7.329, de 11 de julho de 1969.

**Art. 12.** A operação de um provedor de plataforma digital deve ser precedida de registro perante a Secretaria Municipal de Transportes, devendo apresentar as seguintes informações:

- I - contrato social ou estatuto devidamente registrado;
- II - Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral da Pessoa Jurídica;
- III - método de precificação do serviço de transporte individual remunerado de passageiro.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Art. 13.** Obtido o registro de que trata o art. 12, o provedor deve informar a Secretaria Municipal de Transportes acerca de sua plataforma digital:

**I** - relação de taxistas e motoristas cadastrados;

**II** - relação dos veículos cadastrados;

**III** - taxistas e motoristas excluídos pelo provedor e a motivação da sua exclusão.

**Parágrafo único** - A informação de que trata o inciso III deverá ser disponibilizada para consulta pública no Cadastro Municipal de Condutores e informada à Secretaria Municipal de Transportes, não implicando a exclusão da plataforma digital em suspensão ou cassação automática do registro ou alvará expedidos na forma da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

**Art. 14.** A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar, a qualquer tempo, a exibição original dos documentos de que trata o art. 8, que deverão ser mantidos em posse do motorista inscrito no Cadastro Municipal de Condutores.

**Art. 15.** É facultado ao provedor de plataforma digital requerer informações adicionais daquelas constantes do alvará de estacionamento para registro e ativação do taxista em sua plataforma.

**Art. 16.** O provedor deve assegurar que a plataforma digital exiba ao demandante quando da aceitação do serviço:

**I** - identificação com foto do taxista e seu segundo condutor ou motorista;

**II** - modelo e placa de identificação do veículo;

**III** - tempo de espera estimado para chegada do veículo;

**IV** - avaliação atribuída ao taxista, motorista e veículo.

**Art. 17.** Os métodos de precificação do serviço devem ser divulgados previamente ao usuário.

**§1º** - O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao passageiro a opção de receber o preço estimado antes deste aceitar a viagem.

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**Marcia Góti  
RF 51.539

§2º - Poderão ser utilizados outros meios tecnológicos que possibilitem a mensuração da tarifa, mediante roteirização e o cálculo da distância a ser percorrida, os quais serão definidos e fiscalizados de acordo com a regulamentação da Secretaria Municipal de Transportes, que garanta a lisura e a transparência do processo.

**Art. 18.** Após a prestação do serviço pelo taxista ou motorista, o provedor de plataforma digital, na qualidade de intermediador do contato, deve garantir que um recibo eletrônico seja transmitido ao demandante, devendo conter:

- I - identificação do taxista ou motorista;
- II - modelo e placa de identificação do veículo;
- III - origem, destino e tempo total da viagem;
- IV - distância e percurso realizado conforme sistema GPS;
- V - o valor da tarifa ou preço pago.

**Parágrafo único** - O provedor de plataforma digital deve possibilitar que o demandante acesse, a qualquer tempo, as informações constantes do *caput* desse artigo.

**Art. 19.** O provedor de plataforma digital deve assegurar a privacidade dos dados do demandante acerca:

- I - origem e destino;
- II - informações pessoais utilizadas para se cadastrar e logar na plataforma;
- III - dados utilizados para pagamento;
- IV - registros de conexão e de acesso a aplicações.

**Art. 20.** O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao demandante mecanismo de estimativa da tarifa ou preço, bem como ferramenta para o demandante questionar a tarifa ou preço cobrado.

**Art. 21.** O provedor de plataforma digital deve adotar uma política de não discriminação em relação ao cadastro em sua plataforma de demandantes, taxistas e motoristas.



Folha nº 304 do processo nº 415  
nº 0-421 de 2015

Marcia Ozoti  
RF 54.539

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Art. 22.** O provedor de plataforma digital pode estabelecer contratualmente com o taxista ou motorista condições de registro na plataforma digital, remuneração e termos de aceitação.

**Art. 23.** O provedor de plataforma digital deve oferecer ao demandante a possibilidade de indicar, no momento da solicitação, a necessidade de veículo adaptado nos termos da Lei 16.403 de 23 de março de 2016.

**Art. 24 -** É vedada a cobrança de encargos adicionais em razão da solicitação de veículo adaptado ou com acessibilidade assistida.

**Art. 25.** O provedor de plataforma digital deve disponibilizar à Secretaria Municipal de Transportes dados sobre trânsito e transporte visando o planejamento urbano e do sistema de transporte, respeitando-se sempre a privacidade do usuário.

**Parágrafo único -** Compete à Secretaria Municipal de Transportes expedir ato regulamentador dos dados a serem disponibilizados.

**Art. 26.** O provedor de plataforma digital deverá oferecer mecanismo de avaliação por nota e comentário, pelo passageiro, das condições do veículo e do atendimento do taxista ou motorista, sempre que a solicitação tenha sido feita a partir de uma plataforma digital, conforme padrão a ser estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes.

**Art. 27.** O provedor de plataforma digital pode oferecer cursos de capacitação e qualificação aos taxistas e motoristas registrados em sua plataforma.

**Art. 28.** O provedor de plataforma digital deve implantar e manter canais de comunicação com a finalidade de receber manifestações, tais como denúncias, reclamações, sugestões e elogios.



**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Parágrafo único** - Deve ser assegurado sigilo em relação aos dados pessoais do manifestante, devendo receber número de protocolo para acompanhamento de sua manifestação e informações quanto a providências adotadas.

**Art. 29.** A Secretaria Municipal de Transportes poderá expedir ordem ao provedor para suspensão ou exclusão do taxista, motorista ou veículo de sua plataforma digital.

**Art. 30.** Sobre o serviço de organização e operação do contato entre o taxista, motorista e o demandante prestado pelo provedor de plataforma digital, incidirá o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) de processamento de dados e congêneres.

**§1º** - A Secretaria Municipal de Finanças deverá estabelecer os requisitos para transmissão das informações, pelo provedor de plataforma digital com sede no município de São Paulo, acerca dos valores cobrados pelo provedor dos taxistas e motoristas para utilização da plataforma.

**§2º** - O provedor de plataforma digital deverá estar inscrito no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

**CAPÍTULO III  
DOS SERVIÇOS DE INTERESSE COLETIVO**

**Art. 31.** Será considerada de interesse coletivo a modalidade de serviço de transporte individual cuja prestação dependa de autorização a veículos de aluguel providos de taxímetro, nos termos da Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, e suas alterações posteriores.

**Art. 32.** É vedada que a solicitação do serviço de transporte individual por veículo de aluguel provido de taxímetro se dê exclusivamente por meio de plataforma digital, podendo o taxista atender qualquer demandante nas vias e logradouros públicos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Marcia Gazoti  
RF 51.539

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Art. 33** - Caso a solicitação do serviço de táxi seja feita através de uma plataforma digital, deverá ser cobrado o valor da tarifa determinada pela Secretaria Municipal de Transportes, facultado ao taxista conceder desconto;

**Parágrafo único** - Na hipótese de que trata o *caput* desse artigo poderá o provedor, mediante prévio consentimento do taxista, isentar adicionais de:

- I - viagem metropolitana;
- II - solicitação com hora marcada;
- III - adicional de bagagem.

**Art. 34** – A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar aos Provedores de Plataforma Digital informações necessárias para elaboração de estudos de definição de política tarifária para o serviço de transporte individual de interesse coletivo.

**Art. 35** - As empresas de táxi de que trata a Lei Municipal n. 7.329, de 11 de julho de 1969, caso atuem como provedor de plataforma digital ou tenham sua frota integralmente registrada em plataformas digitais, ficam dispensadas de dispor de área mínima destinada ao estacionamento dos veículos e instalação de escritório.

**Art. 36** - Ficam dispensados de portar no veículo guia atualizado das ruas de São Paulo os taxistas que possuírem dispositivo eletrônico ou telefone móvel com visualização de mapas e pesquisa de logradouros.

**Art. 37** – A renovação do alvará de que trata a Lei municipal nº 7.329, de 11 de Julho de 1969, deverá ser feita conforme mudança de veículo.

**Art. 38** - A partir da data de publicação dessa lei os veículos de aluguel providos de taxímetro deverão aceitar meios de pagamento eletrônico, admitida a intermediação eletrônica do pagamento pelo provedor de plataforma digital.

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Art. 39** - Competirá à Secretaria Municipal de Transportes estabelecer, anualmente, o ano e modelo dos veículos autorizados a explorarem o serviço de táxi.

**Parágrafo único** - As sociedades empresárias, cooperativas e associações poderão definir, dentre os veículos autorizados de que trata o *caput*, quais são admitidos em suas atividades.

**Art. 40** - Fica autorizada a oferta de itens de conforto, comodidade e conveniência nos veículos de aluguel providos de taxímetro e o oferecimento de cortesias sendo vedada qualquer tipo de cobrança do passageiro.

**Art. 41** - A Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar a circulação de veículos de aluguel providos de taxímetro em corredores e faixas de ônibus nas seguintes circunstâncias:

- I – em corredores de ônibus desde que com passageiro, sendo vedado o embarque e desembarque;
- II – em faixas exclusivas de ônibus com ou sem passageiro.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DOS SERVIÇOS DE INTERESSE RESTRITO**

**Art. 42** - Será considerada de interesse restrito a modalidade de serviço de transporte individual de interesse público feita a partir de solicitação de compartilhamento de veículo com motorista realizadas através de uma plataforma digital.

**Art. 43** - É vedado aos veículos de compartilhamento com motorista o atendimento de passageiro que não tenha solicitado o veículo por meio de plataforma digital.

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**Art. 44.** Os motoristas deverão prestar o serviço de transporte individual de interesse restrito por meio de compartilhamento de veículo na qualidade de pessoa jurídica ou profissional autônomo nos termos da legislação em vigor.

**Art. 45.** A realização do compartilhamento de veículos para transporte individual de passageiro está condicionada ao uso de veículos com no máximo 5 anos de fabricação.

**Parágrafo único.** Os provedores de plataforma digital poderão estabelecer condições adicionais referentes aos veículos a serem registrados em suas plataformas.

**Art. 46.** Os veículos de compartilhamento com motorista deverão ser submetidos a inspeção anual em Organismos de Inspeção Credenciados – OIC ou na forma estabelecida pela Secretaria Municipal de Transportes.

**Art. 47.** - Em caso de aceite pelo passageiro e motorista e desde que a solicitação seja feita através de uma plataforma digital, a viagem poderá ser compartilhada, podendo ser fixado um valor adicional por passageiro definido pelo provedor de plataforma digital.

**Parágrafo único** - O valor adicional por passageiro deverá ser informado ao demandante antes do início da viagem.

**Art. 48.** É vedado o estacionamento de veículos destinados ao serviço de que trata o inciso II do art. 6º em pontos livres e privativos destinados aos veículos de aluguel providos de taxímetro.

**Art. 49.** Para prestação do serviço de compartilhamento deverá ser entregue pelo motorista ao Provedor de Plataforma Digital cópia dos seguintes documentos:

**I** – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, registrado no município de São Paulo;

**II** – Comprovante de pagamento do Seguro para Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

**III** – apólice de seguro por acidentes pessoais de passageiros conforme valor mínimo fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;

**Parágrafo único.** Caberá ao provedor de plataforma digital o registro e ativação de todos os motoristas, podendo a Secretaria Municipal de Transportes solicitar a qualquer tempo cópia digital das informações contidas no *caput* desse artigo.

**Art. 50.** Os veículos destinados à exploração do serviço na modalidade de compartilhamento com motorista estão submetidos às regras:

**I** - do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, instituído pela Lei Municipal n.º 12.490, de 3 de outubro de 1997, e normas regulamentadoras;

**II** - de proibição de circulação em faixas e corredores exclusivos de ônibus.

**CAPÍTULO V  
DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 51.** A Secretaria Municipal de Transportes deverá divulgar, anualmente, relatório contendo dados qualitativo e quantitativos sobre o transporte individual remunerado de passageiros no município.

**Art. 52.** O art. 1º da Lei Municipal n.º 15.676, de 12 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguintes redação:

“Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado, na forma de lei específica, para esse fim ou esteja registrado em uma plataforma digital registrada na Secretaria Municipal de Transportes.”

**Art. 53.** Fica revogada a lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015.

**Art. 54.** O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de sua publicação.



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

1º GV - Vereador Andrea Matarazzo

Art. 55. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

ANDREA MATARAZZO ①

Vereador - PSD

Handwritten signatures and names of council members, each with a circled number:

- ① ANDREA MATARAZZO (PSD)
- ② R. Alves
- ③ Nelo
- ④ Gilson
- ⑤ Aurelio M.
- ⑥ Vitalino
- ⑦ Young
- ⑧ Sancha Feller
- ⑨ Hato
- ⑩ J. M. L.
- ⑪ Toma
- ⑫
- ⑬
- ⑭ W. M.
- ⑮
- ⑯
- ⑰
- ⑱
- ⑲
- ⑳
- ㉑
- ㉒
- ㉓
- ㉔
- ㉕
- ㉖
- ㉗
- ㉘
- ㉙
- ㉚
- ㉛
- ㉜
- ㉝
- ㉞
- ㉟
- ㊱
- ㊲
- ㊳
- ㊴
- ㊵
- ㊶
- ㊷
- ㊸
- ㊹
- ㊺
- ㊻
- ㊼
- ㊽
- ㊾
- ㊿



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

Marcia G. Zoti  
RF 52.539

## JUSTIFICATIVA

O transporte individual de passageiros, enquanto atividade econômica submetida à regulação do Poder Público, obedece, atualmente, a uma antiga legislação, datada do final da década de 60 - e, ainda que ao longo dos anos tenha se submetido à constantes alterações, não parece mais estar atendendo aos interesses dos munícipes.

Exemplo disso são as inovações tecnológicas que muito rapidamente transformaram o modo como as relações comerciais são estabelecidas e os serviços são prestados. O avanço da tecnologia, por meio de aplicativos, *softwares* e plataformas digitais, somado à popularização do uso da internet e redes sociais em *smartphones*, facilita a aproximação das pessoas e, conseqüentemente, o compartilhamento de qualquer tipo de recurso entre ofertantes e demandantes de serviços.

Atualmente, existem inúmeros exemplos dessa relação direta entre ofertante e demandante por meio de uma plataforma digital, tais como aplicativos para compartilhar comida (Leftoverswap), serviços domésticos (Taskrabbit), bicicletas (Orbitabikes e BikeSampa), caronas (lyft.com), e até apartamentos particulares e dormitórios (AirBnb).

Ao longo das últimas décadas o transporte ganhou cada vez mais importância em razão da necessidade e do desejo das pessoas se deslocarem - a chamada mobilidade. Tão grande é a relevância que o direito ao transporte assumiu que foi elevado à condição de direito social constitucionalmente garantido por meio da Emenda Constitucional 90, promulgada em 15 de setembro de 2015, ao lado de outros importantes direitos como educação, saúde e alimentação:

*Art. 6º - São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à*



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

II – intermediar a conexão ente os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;

III – cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

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

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

VI – permitir avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

VII – emissão de recibo eletrônico para o usuário que contenha, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Origem e destino da viagem;
- b) Tempo total e distância da viagem;
- c) Mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) Especificação dos itens do preço total pago.

Art. 5º Podem se cadastrar nas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços de transporte individual de utilidade pública motoristas que satisfaçam, no mínimo, os seguintes requisitos:

I – possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;

II - possuir Cadastro emitido pelo Poder Público Municipal;

III – não possuir antecedentes criminais;

IV – comprovar aprovação em curso de formação ministrado pelas escolas credenciadas pela Prefeitura;

V – comprovar contratação de seguro;

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**Marcia Gazoti  
RF 51.539

Com base nestas premissas, foram formulados objetivos específicos para uma proposta de organização do sistema de transporte individual de passageiros de interesse público no âmbito desta Municipalidade, dentre eles:

- (i) garantir a segurança dos taxistas, motoristas e passageiros;
- (ii) propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros por meio de veículos de aluguel providos de taxímetro e do compartilhamento de veículos automotores de passeio com motorista;
- (iii) implementar instrumentos para mitigar a assimetria de informação entre o passageiro, taxistas e motoristas;
- (iv) ampliar as opções de acesso ao transporte individual de interesse público;
- (v) otimizar o aproveitamento dos veículos automotores de passeio;
- (vi) fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização; e
- (vii) definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos táxis e veículos de compartilhamento com motorista.

A partir de uma ampliação da oferta, das oportunidades de formalização de motoristas empreendedores e do ganho de eficiência que a tecnologia de comunicação pode propiciar, a intenção é beneficiar a mobilidade municipal e garantir ao passageiro o seu direito de escolha pelos novos modais definidos.

A definição da abrangência do transporte individual de passageiros de utilidade pública poderá variar entre interesse coletivo ou interesse restrito. Essa distinção será importante justamente para conferir uma simetria regulatória aos modais, de forma que promova uma concorrência legal sem interferir no direito de escolha dos passageiros, mas que ao mesmo tempo permita a existência concomitante entre os modelos propostos. Sendo assim, o regime de normas que irá disciplinar o transporte individual de passageiros de utilidade pública de interesse coletivo tratará dos serviços de táxi. Para o

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**Marcia Gazoti  
RF 51.539

compartilhamento de veículos com motorista, vigorará o regime do transporte individual de passageiros de utilidade pública de interesse restrito.

A competência municipal para legislar sobre transporte individual de passageiros advém da abrangência do interesse, da sua limitação ao território do município, o que foi denominado por “interesse local” pela Constituição Federal (art. 30, I), devendo complementar, naquilo que for de interesse local, a legislação sobre trânsito e transporte expedida pela União (art. 22, XI, da Constituição Federal). Mais adiante, no próprio art. 30, a Constituição estabelece que compete ao Município legislar sobre a organização do transporte coletivo (inciso V), de onde se extrai que o transporte individual, quando limitado ao território do Município, também é um interesse local.

Conforme disposto na Lei Orgânica do Município, o sistema de transporte urbano compreende não só o transporte público de passageiros, o transporte de cargas e o transporte coletivo, mas também os “mecanismos de regulamentação” (art. 173, IV), denotando que o sistema de transporte de passageiros não se limita à sua prestação direta ou sob regime de concessão, permissão ou outras formas de contratação, mas também por atividades econômicas conduzidas pela livre iniciativa e que estão sujeitas a uma intervenção regulatória - por exemplo para garantir o atendimento de critérios de qualidade, a justa competição entre os prestadores de serviço, a segurança dos passageiros e a mitigação da assimetria de informações.

Nesse sentido, o que se pretende com o Projeto de Lei é dotar o Poder Executivo de um moderno arcabouço normativo que permita exercer uma fiscalização prévia dos serviços do transporte individual de interesse público nas modalidades de veículos de aluguel dotados de taxímetro e de compartilhamento com motorista. Tal regime de fiscalização, de exercício de poder de polícia - como já ocorre com o serviço de táxi desde a Lei Municipal n.º 7.329/69 - não quer dizer que a atividade seja um serviço público cuja execução é delegada ao particular, mas somente de que depende de autorização como ação de fiscalização prévia.

Folha nº 315 do processo fls. 426  
nº 01-421 de 2015Marcia Gazoni  
RF 51.539**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

O Projeto de Lei propõe uma regulamentação de “dois níveis”: (i) da tecnologia digital empregada para possibilitar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante, cuja responsabilidade de ser oferecida é de provedores de plataforma digital; e (ii) as regras para prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros de interesse público, a ser oferecido nas modalidades de veículos de aluguel dotados de taxímetro ou de compartilhamento com motorista.

Para cada “nível” há que existir normas incidentes que reconheçam a necessária distinção entre aqueles que oferecem uma infraestrutura de processamento de dados, interfaces, conexões - a exemplo da Easy Táxi, da 99Táxis, do Uber e das inúmeras outras que disporão de tecnologia semelhante - e aqueles que prestam o serviço de transporte individual - taxistas e motoristas.

Nesse modelo, o provedor de plataforma digital (constituído na forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa) assume papel relevante, não apenas por fazer a conexão entre o demandante do serviço e o taxista ou o motorista, mas também por ser o ator responsável por oferecer uma série funcionalidades que garantam (i) o registro de taxistas e motoristas em sua plataforma; (ii) o acompanhamento da evolução da tarifa ou preço; (iii) o fornecimento de informações prévias ao passageiro (identificação do condutor e do veículo, tempo aproximado de espera para o veículo chegar, tarifa ou preço estimado etc.); (iv) um sistema de avaliação do serviço; (v) a privacidade dos dados do passageiro (dados para pagamento, percurso realizado, dados para cadastro etc.); (vi) a intermediação segura do pagamento; (vii) o atendimento das normas de conduta por parte dos taxistas e motoristas; dentre outros.

Cabe notar que os provedores podem aceitar em sua plataforma a intermediação de ambas as modalidades de exploração do serviço de transporte individual remunerado de passageiros - por táxis e por compartilhamento de veículo com motorista. Além disso, o Projeto de Lei permite que as atuais empresas de táxi, associações e cooperativas também se tornem provedores de plataforma digital.

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**Marcia Gótti  
RF 51.539

Não menos importante, é o provedor de plataforma digital que intermediaria a relação entre os prestadores de serviço cadastrados na sua plataforma (taxistas e motoristas) e a Secretaria Municipal de Transportes, assumindo o provedor a responsabilidade de declarar a veracidade das informações tais como documentos para cadastro dos taxistas e motoristas -, simplificando os procedimentos e desburocratizando a vida dos prestadores de serviço junto aos órgãos públicos.

Além disso, o projeto de lei atribui ao provedor de plataforma digital, enquanto prestador de serviço de processamento de dados e congêneres, o dever de pagar o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN.

O Projeto de Lei também propõe a atualização de algumas normas da Lei do Táxi (Lei Municipal n.º 7.329/1969), tais como: (i) permitir a instalação de itens internos (internet sem fio, carregador, televisão etc.); (ii) oferecer cortesias ao passageiro; (iii) dispensar a obrigatoriedade de empresas de frota a possuírem pátio estacionamento para os seus veículos caso a frota esteja cadastrada em qualquer plataforma digital; (iv) facultar a isenção de cobranças adicionais; etc.

Com relação aos motoristas, estes terão que prestar o serviço mediante atendimento de condições, tais como: (i) recolhimento de ISS (cujo intermediador recolherá na fonte); (ii) inscrição prévia junto ao Cadastro Municipal de Condutores mediante análise de dados pessoais (por exemplo de antecedentes criminais); (iii) vistoria periódica no veículo utilizado; (iv) prestação do serviço somente mediante solicitação via plataforma digital (vedado o embarque de passageiro em logradouros públicos); (v) atendimento das normas sobre rodízio de veículos; (vi) proibição de circulação em faixas e corredores exclusivos de ônibus; e (vii) obrigatoriedade de possuir apólice contra acidentes pessoais de passageiros.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

Marcia Gazoti  
RF 51.539

É este, em síntese, o Projeto que tenho a honra de submeter à apreciação dos Nobres Vereadores.

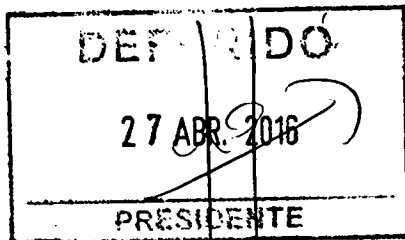
**ANDREA MATARAZZO**

**Vereador - PSDB**





**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



Marcia Gazoti  
RF 54539

## REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

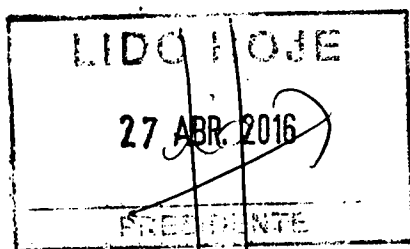
Requeiro a retirada do Substitutivo nº 3 de  
minha autoria ao PL 421/2015.

Sala das Sessões, em

  
\_\_\_\_\_  
ANDREA MATARAZZO  
Vereador

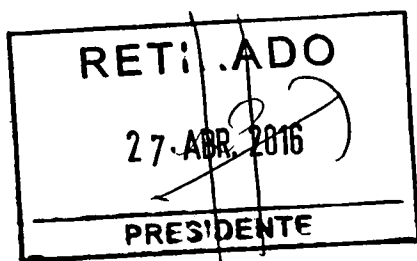
CMSP - 555.21 - 27/04/2016 - 17:20 - 004199 - 1/1

Marcia Gazoti  
RF 54.539



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

**SUBSTITUTIVO Nº 4 AO PROJETO DE LEI Nº /2016**



Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

§ 1º Caracterizam-se como atividades de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano:

- I- as modalidades de serviço de transporte individual de utilidade pública;
- II- o compartilhamento de automóveis sem condutor;
- III- a carona solidária;
- IV- o compartilhamento de viagens;
- V- demais atividades definidas em regulamentação específica.

§ 2º Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

**CAPITULO II**

**DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTE CREDENCIADAS –  
OTTCs**

Art. 2º Os operadores que pretendam explorar atividade de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano devem se credenciar perante o Poder Pública Municipal como Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, observadas as regras mínimas de operação e compartilhamento de informações.

**Parágrafo Único.** Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual doas OTTCs para se credenciarem junto ao Município.

Art. 3º O compartilhamento e uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica fica condicionado à autorização do Poder Público Municipal, preenchidos os requisitos previstos nesta lei e em regulamentação específica.

§ 1º A autorização de que trata este artigo poderá ser condicionada ao pagamento de preço público fixado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 2º O preço público devido pela exploração intensiva do viário terá natureza regulatória, respeitados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, e será destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração do viário urbano com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

**Seção I**

**Da atividade de transporte individual de utilidade pública**

Art. 4º Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços de transporte individual de utilidade pública, além das regulamentações específicas:

I – organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados, vedada a exigência de exclusividade;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**1º GV - Vereador Andrea Matarazzo**

*infância, a assistência aos desamparados, na forma desta  
Constituição.*

Com o advento da Constituição Federal de 1988 e sua repartição de competências, coube à União legislar sobre trânsito e transporte bem como em definir suas diretrizes gerais, o que o fez por meio da Lei Federal nº 12.587/2012 (a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU).

Tal Política delimitou os modais de transporte atualmente existentes, inclusive o transporte público individual de passageiros, entendido como serviço de transporte remunerado e aberto ao público, visando viagens individualizadas. A Lei em questão ainda definiu ser de competência municipal a organização, disciplina e fiscalização destes serviços, observados os requisitos mínimos que justificam o interesse estatal em regular tais atividades em razão da preocupação com (i) a segurança dos passageiros; (ii) a assimetria de informações decorrente da própria peculiaridade e forma de prestação destes serviços; (iii) as externalidades que possam impactar negativamente os demais modais de transporte; e (iv) a permanente avaliação dos serviços.

É importante frisar, desde logo, que ainda que a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana denomine os serviços objeto do Projeto de Lei enquanto "transporte público individual", não significa que a atividade em questão seja um serviço público, afinal, tal atividade não está sujeita a universalização, à modicidade tarifária, à urgência na sua prestação ou à essencialidade (ao contrário do transporte coletivo), ou da satisfação indiscriminada.

Trata-se na verdade de atividade econômica em sentido estrito, mas, por razões e peculiaridades da forma de prestação destes serviços se faz necessário a intervenção do Estado na atividade a fim de promover um mercado sadio e que não acarrete lesões aos interessados nestes serviços (principalmente os passageiros). A doutrina das ciências jurídicas costuma identificar este tipo específico como atividade de interesse público. Mas da mesma maneira, não se pode perder de vista que a livre iniciativa é um dos fundamentos da ordem econômica e sendo esta a regra geral, as medidas de intervenção estatal são a exceção e somente se justificam em parâmetros de proporcionalidade.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

VI – comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;

VII – operar veículo motorizado com tempo de fabricação máximo estabelecido.

Parágrafo Único. Caberá ao Poder Executivo Municipal especificar, em regulamentação específica, os termos dos itens II, IV, V e VII deste artigo.

Art. 6º Serão passíveis de descadastramento, sem prejuízo dos requisitos estabelecidos no Art. 5º, os motoristas que:

I – receberem avaliações negativas recorrentes dos usuários;

II – cometerem delitos ou infrações criminais;

III – forem flagrados dirigindo sob efeito de álcool e entorpecentes.

Art. 7º. As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços transporte individual de utilidade pública estão obrigadas a disponibilizar funcionalidade que permita compartilhamento de viagens entre chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários, nos termos a serem definidos em regulamentação específica.

## **Seção II**

### **Da atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor**

Art. 8º As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor ficam autorizadas a 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 a qualquer tempo.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

§2º. As – OTTCs credenciadas para esta atividade 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. 9º. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas ou vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, serão cedidas para as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor, de acordo com a regulamentação própria.

Art. 10. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a cobrar anualmente das OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor um preço público por carro como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento, sem prejuízo as demais cobranças previstas na legislação.

Art. 11. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a permitir, mediante pagamento de preço público, a livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutores nos dias e horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.035, de 03 de outubro de 1997.

Parágrafo Único. No prazo de 10 anos, contados a partir da publicação desta Lei, a autorização de livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutores nos dias e horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo fica restrita aos automóveis não poluentes.

Art. 12. 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 às OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia Pazoti  
RF 51.539

Art. 13. 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 OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor.

**Sessão III**

**Da atividade de carona solidária**

Ar. 14. Considera-se carona solidária o transporte individual não remunerado de motoristas provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

- I – não seja exercido com profissionalidade;
- II – não tenha fins lucrativos;
- III – seja conduzido por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica;
- IV – não transporte mais de 6 (seis) passageiros simultaneamente.

Parágrafo Único. As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para esta finalidade e as modalidades de serviço de transporte individual de utilidade pública, ficam obrigadas a realizar a atividade de intermediação da carona solidária, nos termos desta Lei.

Art. 15. Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas OTTCs credenciadas para a atividade de intermediação da carona solidária:

- I – Organizar atividade de carona solidária;
- II – Cadastrar os veículos e usuários atendidos os requisitos mínimos de segurança;
- III – Intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre motoristas, provedores e passageiros;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia G. Zoti  
RF 51.539

IV – Oferecer o serviço de intermediação estritamente para a atividade permitida neste Capítulo, podendo descadastrar qualquer motorista que descumpra as normas estabelecidas.

Art. 16. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciado – OTTCs 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. 17. No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados poderão ser definidas pelo Executivo considerando a proximidade às estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e às estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

## CAPÍTULO IV

### SANCÕES

Art. 18. A infração a qualquer disposição desta lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções nela previstas, sem prejuízo de outras contaminadas em legislação específica.

Art. 19. As penalidades previstas nesta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem de forma clandestina, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

Art. 20. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, coautoras ou partícipes do mesmo fato incluindo, mas não se limitando, os agentes e representantes legais ou contratuais que agiram no interesse ou benefício da entidade.

Art. 21. As infrações de que trata esta lei são punidas com as seguintes sanções:

I- advertência;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
 SÃO PAULO**  
 Liderança do PSDB

II – multa;

III – suspensão do credenciamento ou cadastramento;

IV – descredenciamento ou descadastramento.

§1º A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta.

§2º A multa poderá ser fixada por dia sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§3º O valor da multa será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo, sendo o mínimo de R\$50.000,00(cinquenta mil reais) e o máximo 1% da somatória do valor total pago nas corridas feitas pela OTTC nos 12 meses anteriores.

§4º O valor da multa por dia não pode ser inferior ao mínimo estabelecido no §3º.

§5º O descredenciamento ou descadastramento gerará efeito pelo prazo de até 5 anos.

Art. 22 O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de cinco anos, implica:

I – aplicação da multa em triplo, no caso de cometimento da mesma infração; ou

II – aplicação da multa em dobro, no caso de cometimento de infração distinta.

Art. 23. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática das infrações de que trata esta Lei, incide nas penas a estas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 24. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta Lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em seu sítio na rede mundial de computadores.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia Gazoti  
RF 57.539

Parágrafo Único. A publicidade de que trata o caput consite na divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviços punidos pela ausência de regular credenciamento ou autorização por parte do Município.

Art. 25. Qualquer pessoa, constatado infração às disposições desta lei ou regulamento, poderá dirigir representação às autoridades competentes para efeito do exercício do seu poder de polícia.

Art. 26. As autoridades municipais no exercício do poder de polícia administrativa previsto nesta lei deverão adotar todos os meios físicos, eletrônicos, digitais ou outros idôneos de fiscalização, incluindo o livre acesso às dependências e às informações dos destinatários da ação fiscalizatória, caracterizando-se embaraço à fiscalização punível nos termos da lei, qualquer dificuldade oposta à consecução desse objetivo, podendo requisitar o auxílio da força pública quando vítimas de embaraço ou desacato no exercício de suas funções, ou quando necessário à efetivação de medida prevista na legislação.

## **CAPITULO V**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 27. Ficam as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar quaisquer atividades de uso intensivo do viário urbano obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com o Poder Público, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

Art. 28. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causados aos veículos ou pelos prestadores dos serviços abrangidos por esta lei.

Art. 29. A arrecadação prevista nesta lei será destinada ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Art. 31. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 32. Fica revogada a Lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015.

Art. 33. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

①  
**AURÉLIO NOMURA**  
Líder da Bancada

⑦  
**CLAUDINHO DE SOUZA**  
Vereador - PSDB

⑨  
**EDUARDO TUMA**  
Vereador - PSDB

⑩  
**GILSON BARRETO**  
Vereador - PSDB

②  
**MÁRIO COVAS NETO**  
Vereador - PSDB *autor*

⑭  
**PATRICIA BEZERRA**  
Vereadora - PSDB

**QUITO FORMIGA**  
Vereador - PSDB

**SALOMÃO PEREIRA**  
Vereador - PSDB

⑤

⑪

*Nicolas Young*

⑭ *Leucan...*

⑬

⑥

⑦

⑧

⑨

⑫

⑬



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Liderança do PSDB

Marcia Gatzoti  
RF 51.539

## JUSTIFICATIVA

O presente substitutivo propõe alterações visando adequar a documentação exigida aos motoristas credenciados juntos às OTTCs, uma vez que não se configuram como taxistas, desta forma, incabível a exigência de Cadastro Municipal de Condutores de "Taxi". Assim, o poder público criaria um Cadastro específico para esta categoria.

No que concerne à alteração referente ao curso dado a estes motoristas, entendemos que é mais seguro e confiável que quem preste os cursos, as escolas ou empresas, estejam devidamente credenciadas pelo Poder Público, evitando-se assim, qualquer descumprimento da regra por parte dos interessados.

A necessidade de que as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços transporte individual de utilidade pública disponibilizem a funcionalidade que permita o compartilhamento de viagens entre chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários, nos termos a serem definidos em regulamentação específica. Assim, o dever, transforma-se em obrigatoriedade.

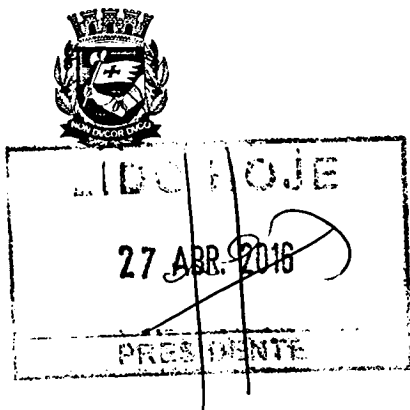
A proposta apresentada também visa ampliar o rol de Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs que disponibilizem meios para o compartilhamento de carona solidária, incluindo as que prestam serviço de transporte individual de utilidade pública.

Por se tratar a carona solidária uma atividade pouco atrativa a empresas como UBER, 99Taxi e afins, elas provavelmente não criariam uma área específica para caronas. Assim, esta alteração incentiva o maior uso deste mecanismo, que beneficia o transporte público e o fluxo do trânsito.

Marcia Gázoti  
RF 91.539

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 421/15**

5



Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º** Esta lei dispõe sobre o compartilhamento e o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica.

§ 1º Caracterizam-se como atividades de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano:

- I – as modalidades de serviço de transporte individual de utilidade pública;
- II - o compartilhamento de automóveis sem condutor;
- III – a carona solidária;
- IV – o compartilhamento de viagens;
- V - demais atividades definidas em regulamentação específica.

§ 2º Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.



## CAPÍTULO II

DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTE CREDENCIADAS -  
OTTCs

**Art. 2º** Os operadores que pretendam explorar atividade de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano devem se credenciar perante o Poder Público Municipal como Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs, observadas as regras mínimas de operação e compartilhamento de informações.

**Parágrafo Único.** Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem junto ao Município.

**Art. 3º** O compartilhamento e uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica fica condicionado à autorização do Poder Público Municipal, preenchidos os requisitos previstos nesta lei e em regulamentação específica.

§ 1º A autorização de que trata este artigo deverá ser condicionada ao pagamento de preço público fixado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 2º O Preço público devido pela exploração intensiva do viário terá natureza regulatória, respeitados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, e será destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 3º A regulação do compartilhamento e do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica deve considerar os seguintes elementos mínimos:

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



Folha nº 332 do processo  
nº 01-421 de 2015  
\_\_\_\_\_  
Marcia Sáezoti  
RF 81.539

3 fls. 444

## Seção I

### Da atividade de transporte individual de utilidade pública

**Art. 4º** Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços de transporte individual de utilidade pública, além das regulamentações específicas:

I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados, vedada a exigência de exclusividade;

II - intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;

III - cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

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

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

VI – permitir avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

VII - emissão de recibo eletrônico para o usuário que contenha, no mínimo, as seguintes informações:

a) origem e destino da viagem;

b) tempo total e distância da viagem;

c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;

d) especificação dos itens do preço total pago;

e) identificação do condutor;

VIII – garantir a confidencialidade e a proteção das informações pessoais, financeiras e bancárias dos usuários.

**Parágrafo único.** A taxa de intermediação de que trata o inciso V deste artigo não poderá ser superior a 15% o valor da viagem incluído o preço público de que trata o art. 3º.



**Art. 5º** Podem se cadastrar nas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para operar serviços transporte individual de utilidade pública motoristas que satisfaçam, no mínimo, os seguintes requisitos:

- I - possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;
  - II – possuir CONDUTAX (Cadastro Municipal de Condutores de Táxi) ou cadastro similar emitido pelas OTTCs;
  - III – não possuir antecedentes criminais;
  - IV - comprovar aprovação em curso de formação ministrado pelas operadoras ou pelos Centros de Treinamento credenciados junto ao Poder Público Municipal, sempre observado o conteúdo mínimo definido pela Prefeitura;
  - V - comprovar contratação de seguro;
  - VI – comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;
  - VII – operar veículo motorizado com tempo de fabricação máximo estabelecido pelo Poder Público Municipal;
  - VIII – operar veículo motorizado licenciado e emplacado no Município de São Paulo;
- §1º Caberá ao Poder Executivo Municipal especificar, em regulamentação específica, os termos dos itens II, IV, V e VII deste artigo.

§2º Fica vedada a utilização de veículos de qualquer locadora nos serviços de transporte individual de utilidade pública

**Art. 6º** Serão passíveis de descadastramento, sem prejuízo dos requisitos estabelecidos no Art. 6º, os motoristas que,:

- I – Receberem avaliações negativas recorrentes dos usuários;
- II – Cometerem delitos ou infrações criminais;
- III – Forem flagrados dirigindo sob efeito de álcool e entorpecentes.

**Art. 7º.** As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para operar serviços transporte individual de utilidade pública devem disponibilizar funcionalidade que permita compartilhamento de viagens entre

Marcia Gazoti  
RF 6539

chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários, nos termos a serem definidos em regulamentação específica.

## Seção II

### Da atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor

**Art. 8º.** As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor ficam autorizadas a 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 a qualquer tempo

§2º. As –OTTCs credenciadas para esta atividade 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. 9º.** As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas ou vagas livres em vias e logradouros públicos, serão cedidas para as OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor, de acordo com a regulamentação própria.

**Art. 10.** Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a cobrar anualmente das –OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor um preço público por carro como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento, sem prejuízo as demais cobranças previstas na legislação.



**Art. 11.** 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 às OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

**Art. 12.** 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 OTTCs credenciadas para a atividade de compartilhamento de automóveis sem condutor.

### **Seção III**

#### **Da atividade de carona solidária**

**Art. 13.** Considera-se carona solidária o transporte individual não remunerado de motoristas provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

I – não seja exercido com profissionalidade;

II – não tenha fins lucrativos;

III – seja conduzido por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica;

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

**Parágrafo Único.** Ficam as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs autorizadas a realizar a atividade de intermediação da carona solidária, nos termos desta lei, desde que previamente credenciadas para esta finalidade.



**Art. 14.** Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para a atividade de intermediação da carona solidária:

- I – Organizar atividade de carona solidária;
- II – Cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança;
- III – Intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre motoristas, provedores e passageiros;
- IV – Oferecer o serviço de intermediação estritamente para a atividade permitida neste Capítulo, podendo descadastrar qualquer motorista que descumpra as normas estabelecidas.

### CAPÍTULO III

#### DA INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODAIS DE TRANSPORTE

**Art. 15.** A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciado – OTTCs 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. 16.** No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados poderão ser definidas pelo Executivo considerando a proximidade às estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e às estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

### CAPÍTULO IV

#### SANÇÕES



**Art. 17** A infração a qualquer disposição desta lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções nela previstas, sem prejuízo de outras cominadas em legislação específica.

**Art. 18** As penalidades previstas nesta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem de forma clandestina, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

**Art. 19.** A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, coautoras ou partícipes do mesmo fato, incluindo, mas não se limitando, os agentes e representantes legais ou contratuais que agiram no interesse ou benefício da entidade.

**Art. 20** As infrações de que trata esta lei são punidas com as seguintes sanções:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão do credenciamento ou do cadastramento;

IV – descredenciamento ou descadastramento.

§1º. A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta.

§2º A multa poderá ser fixada por dia sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§3º O valor da multa será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo, sendo o mínimo de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) e o máximo 1% da somatória do valor total pago nas corridas feitas pela OTTC nos 12 meses anteriores à data da infração.

§4º O valor da multa por dia não pode ser inferior ao mínimo estabelecido no §3º.

§5º O descredenciamento ou descadastramento gerará efeito pelo prazo de até 5 anos.



Marcia Gzoti  
RF 5A.539

**Art. 21** O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de cinco anos, implica:

- I - aplicação da multa em triplo, no caso de cometimento da mesma infração; ou
- II - aplicação da multa em dobro, no caso de cometimento de infração distinta.

**Art. 22** Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática das infrações de que trata esta Lei, incide nas penas a estas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

**Art. 23.** Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta Lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em seu sítio na rede mundial de computadores.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o caput consiste na divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço punidos pela ausência de regular credenciamento ou autorização por parte do Município.

**Art. 24.** Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta lei ou regulamento, poderá dirigir representação às autoridades competentes para efeito do exercício do seu poder de polícia.

**Art. 25.** As autoridades municipais no exercício do poder de polícia administrativa previsto nesta lei poderão adotar todos os meios físicos, eletrônicos, digitais ou outros idôneos de fiscalização, incluindo o livre acesso às dependências e às informações dos destinatários da ação fiscalizatória, caracterizando-se embaraço à fiscalização, punível nos termos da lei, qualquer dificuldade oposta à consecução desse objetivo, podendo requisitar o auxílio da força pública quando vítimas de embaraço ou desacato no exercício de suas funções, ou quando necessário à efetivação de medida prevista na legislação.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS



**Art. 26.** Ficam as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs credenciadas para operar quaisquer atividades de uso intensivo do viário urbano obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com o Poder Público, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

**Art. 27.** O Poder Executivo instituirá Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) para acompanhamento, e desenvolvimento e deliberação das normas e políticas públicas estabelecidas nesta lei.

**Art. 28.** A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causados aos veículos ou pelos prestadores dos serviços abrangidos por esta lei.

**Art. 29.** A arrecadação prevista nesta lei será destinada ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

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

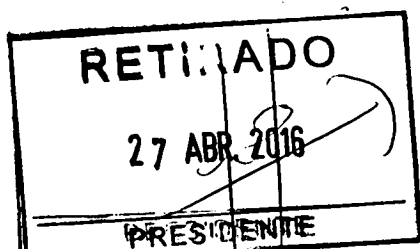
**Art. 31.** As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**Art. 32.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

ARSELINO TATTO  
Líder do Governo

SENIVAL MOURA  
Líder do PT

JOSÉ PÓLICE NETO  
Líder do PSD

Marcia Gazoti  
RF 51.539**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****SEM EFEITO****REQUERIMENTO Nº**

RPS

17/2016

Tendo em vista as alterações propostas por meio de substitutivo apresentado em Plenário, requeremos, nos termos regimentais, nova manifestação da Comissão de Constituição e Justiça para que seja reavaliada a competência para propor a matéria objeto deste projeto nos termos do Substitutivo apresentado pelo Governo, ao Projeto de Lei nº 421/2015, de autoria do 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 dá outras providências.

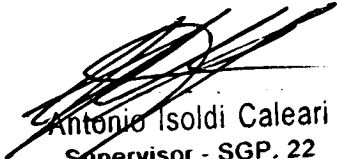
Tal análise é necessária, tendo em vista as disposições previstas nos textos protocolados, tais como:

- Permissão de uso de vagas demarcadas para operadoras/locadoras de veículo com cobrança de preço público;
- Os credenciados podem alocar veículos em vagas de estacionamento exclusivas ou não em áreas próximas ao transporte coletivo de passageiros, bem como em área da via pública, a serem definidas pela municipalidade, concedida por meio de permissão e mediante pagamento de preço público anual, para aluguel de veículos realizado por meio das OTTCs. As operadoras deverão apresentar estudo quanto a necessidade de vagas.
- Permite a livre circulação dos veículos compartilhados nos dias e horários de rodízio, mediante pagamento de preço público.
- Instalar sinalização do sistema de compartilhamento de vagas como placas e pinturas para demarcação das vagas com logomarcas da OTTCs.

15:19 27/04/2016 014053 - Protocolo Legislativo - 00000

21

28/04/16

  
Antonio Isoldi Caleari  
Supervisor - SGP. 22  
RF 11.300



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Marcia Bazoti  
RF 51.539

- Os veículos devem conter identidade visual própria como adesivos ou pinturas visíveis que os identifiquem como pertencentes a OTTCs credenciadas para a atividade compartilhada.
- As operadoras de tecnologia de transporte credenciadas – OTTCs credenciadas para operar serviços transporte individual de utilidade pública devem disponibilizar funcionalidade que permita compartilhamento de viagens entre chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários, nos termos a serem definidos em regulamentação específica.

Sala das sessões,