

INDEFERIDO
(art. 269, §1º do R.I.)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO,
VEREADOR ANTONIO DONATO

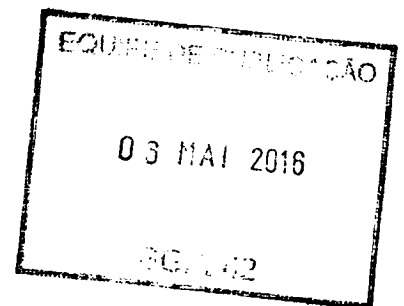
RDS
633/2016

REQUERIMENTO

Requeiro, nos termos do art. 223, inc. VII, do Regimento Interno, sejam juntados ao PL 421/2015, de minha autoria, os documentos anexos, a fim de que sejam considerados pelas comissões designadas e pelo Egrégio Plenário durante a tramitação da matéria.

São Paulo, 26/04/2016.

Vereador José Police Neto



CRSP - SEP - 26/04/2016 - 11:54 - 002344 - 1/2

SUBSTITUTIVO DO VEREADOR

- **POLICE NETO**

PROPOSTAS BLABLACAR



PROJETO DE LEI Nº ...

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 ou 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 (compartilhamento);

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 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 de acordo 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

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.

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 mínimo ministrado pelas operadoras, com conteúdo mínimo a ser 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

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 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.

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/ou logradouros públicos, serão cedidas –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 37.085, de 3 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.

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.

Seção III

Da atividade de carona solidária

Art. 14. Considera-se carona solidária o transporte individual não remunerado de ~~demotoristas provedores de carona e~~ passageiros por condutores 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 - podendo cobrar dos cadastrados pelo serviço prestado para esse fim. podendo cobrar.

Art. 15. Compete às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs credenciadas para a atividade de intermediação da carona solidária:

I – Intermediar ~~a~~ Organizar atividade de carona solidária;

II – Cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança;

III – Intermediar e orientar, ~~coordenar e controlar~~ a divisão dos custos entre condutores ~~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. 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

SANÇÕES

Art. 18 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. 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;

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\$ 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.

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. 25. 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. 26. 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. 27. 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, que permitam apenas fiscalizar o atendimento das obrigações previstas nesta Lei, 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.

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.

São Paulo, 19 de abril de 2016.

NOTA TÉCNICA

A **ZAZCAR (Zaz Mobilidade Inteligente S.A.)**, empresa pioneira no compartilhamento de carros no Brasil, após estudar o **Projeto de Lei (PL) que dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento e uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica**, apresenta a seguinte Nota Técnica contendo sugestões de melhorias no texto legal, visando evitar confusões interpretativas e prejuízos infundados às partes envolvidas no objetivo proposto por esta Lei:

• **Art. 1, §2º:** Não está claro neste artigo se esta Lei será aplicada ou não às empresas de compartilhamento de carros sem condutores que não vierem a utilizar vagas públicas. Uma vez que elas não fariam a utilização intensiva do viário público faz-se necessária a menção de que esta Lei não se aplicaria a estas empresas.

Desta forma, sugerimos a seguinte redação para este item:

§ 2º Esta lei não se aplica aos serviços previstos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 e **ao compartilhamento de automóveis sem condutor que não alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos.**

• **Art. 8º, §2º:** A menção ao estudo técnico necessário para disponibilização das vagas em vias e logradouros públicos pode causar confusão interpretativa.

Afinal, não há neste PL especificação do que seria considerado um estudo técnico.

Ademais, apesar das OTTCs terem de apresentar o estudo, não há menção no PL sobre quem seria responsável por elaborar este estudo, a própria OTTC ou um terceiro.

Por último, não há previsão no PL sobre quais seriam os critérios para aceitação dos estudos e disponibilização das nas vias e logradouros públicos. Isto pode gerar decisões conflitantes pelo mesmo ente Público competente em delimitar as vagas para várias OTTCs.

• **Art. 20:** A redação conferida a este artigo é imprecisa. Em que pese ela possa ser interpretada pela mera intenção de responsabilização também das pessoas físicas que estejam atuando diretamente com os clientes dos serviços, ela também daria margem para a interpretação do ente público utilizar-se de novas possibilidades de despersonalização da pessoa jurídica para responsabilização de sócios e representantes legais das OTTCs por simples descumprimentos civis, administrativos ou tributários, sem que tenha havido hipóteses de fraude ou dolo previstas na legislação para tanto.

Seria imperioso reformular a redação deste artigo para que fique mais clara a intenção de responsabilização apenas das pessoas físicas que se relacionarem diretamente com os clientes dos serviços, para evitar abusos ou prejuízos desmedidos aos representantes legais das OTTCs por atos causados por terceiros.

• **Art. 21, §3º:** Não está claro neste item normativo qual seria a definição de “valor total pago nas corridas feitas pela OTTC nos 12 meses anteriores” para fim de aplicação de multa.

Este termo pode ensejar a aplicação de multas com valores abusivos para empresas que recebam apenas um baixo percentual dos valores pagos pelos clientes dos serviços, conforme a realidade de sua modalidade de compartilhamento. Assim, o valor da multa tomaria como referência não o faturamento da OTTC, mas a movimentação financeira relacionada a sua atividade, que pode ser muito superior ao seu recebimento.

Portanto, seria imprescindível adequar este limite máximo de multa à realidade de faturamento de cada modalidade de compartilhamento, para observância do princípio da razoabilidade e proporcionalidade, considerando também seus custos e despesas com as taxas públicas.

• **Art. 27:** A redação dada ao art. 27 permitirá o acesso irrestrito do Poder Público a qualquer dado relacionado às OTTCs e por estas produzidos. Isto se configuraria uma ameaça desnecessária ao sigilo comercial e bancário das OTTCs, pois não haveria especificação sobre quais dados teriam de ser abertos e compartilhados, tampouco sobre qual ente do Poder Público poderia solicitar estas informações - dando margem para que órgãos que não tenham qualquer relação com a finalidade desta Lei possam se investir na prerrogativa de requisição destes dados.

Portanto, é crucial que haja uma especificação legal do que se pretende analisar com os dados requisitados, para que as OTTCs consigam se preparar com antecedência para a disponibilização e transparência destes dados e disponibilizar apenas os dados referentes à matéria tratada nesta legislação.

A ZAZCAR sugere alteração na redação deste artigo, conforme inserção feita no corpo do próprio art. 27:

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 **que permitam apenas fiscalizar o atendimento das obrigações previstas nesta Lei**, garantida a privacidade dos usuários, nos termos de regulamentação específica.

Sendo esta nossa humilde contribuição à apreciação do PL, esperamos que as mesmas possam contribuir para o enriquecimento da norma.

Atenciosamente,

ZAZCAR

Felipe Campos Barroso
Diretor

PROJETO DE LEI Nº ...

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

D E C R E T A:

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 e ao compartilhamento de automóveis sem condutor que não alocar automóveis

de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos.

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 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 de acordo 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

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.

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 mínimo ministrado pelas operadoras, com conteúdo mínimo a ser 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

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/ou 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 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/ou logradouros públicos, serão cedidas às 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 37.085, de 3 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.

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.

Seção III

Da atividade de carona solidária

Art. 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. 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. 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;

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. 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

SANÇÕES

Art. 18 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. 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;

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\$ 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.

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. 25. 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. 26. 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. 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 que permitam apenas fiscalizar o atendimento das obrigações previstas nesta Lei, 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.

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.

Fwd: Projeto de Lei

Fabio Ferreira de Araújo <ffaraujecon@gmail.com>
Para: Lucas Sorrillo <sorrillolucas@gmail.com>

26 de abril de 2016 18:56

----- Mensagem encaminhada -----

De: **Massami Uyeda Junior** <massami@arapnishi.com.br>
Data: 11 de março de 2016 10:25
Assunto: RES: Projeto de Lei
Para: "fabioecon@uol.com.br" <fabioecon@uol.com.br>
Cc: Rodney Iazzetta <rodnei@arapnishi.com.br>

Prezado Fabio,

● Poderia, por favor, nos atualizar o andamento do PL?

Obrigado,

Massami

Massami Uyeda Junior

Tel 55 (11) 2344 3600
Fax 55 (11) 2344 3601
www.arapnishi.com.br

**Arap
Nishi
& Uyeda**
ADVOGADOS

● **Alerta**

Confidencial. Sujeito a privilégio de comunicação advogado/cliente (artigo 133 da Constituição Federal e artigo 7º, II, da Lei Federal nº 8.906/94) e se destina exclusivamente à(s) pessoa(s) endereçada(s). A utilização, cópia e divulgação não autorizadas desta mensagem são expressamente proibidas (artigo 153 do Código Penal). Se você receber esta mensagem por engano, favor nos informar e não divulgue a totalidade ou parte de seu conteúdo ou documentos a ela anexados.

Notice

Privileged and confidential attorney/client communication. The unauthorized use, copy or disclosure of this message is expressly prohibited. If you have received this message by mistake, please let us know and do not disclose its content or attachments to anyone, in whole or in part.

De: Massami Uyeda Junior
Enviada em: segunda-feira, 22 de fevereiro de 2016 10:42
Para: 'fabioecon@uol.com.br' <fabioecon@uol.com.br>
Cc: Rodney Iazzetta <rodnei@arapnishi.com.br>
Assunto: Projeto de Lei

Prezado Fabio,

Conforme antecipado na reunião da última sexta-feira, temos muito pouco a acrescentar ao PL. Apenas o seguinte:

(i) Inclusão de § novo ao artigo 8º com a seguinte redação: “As operadores de Sistema de Compartilhamento de Automóveis – OSCA poderão utilizar áreas para estacionamento exclusivo ou não, em logradouros e vias do Município, visando a atender ao disposto nos artigos 228, inciso XV, 229, inciso IV, bem como em espaços privados, que deverão ser considerados para todos os fins como vagas de estacionamento, mediante regulamentação posterior dos incentivos aplicáveis”.

(ii) Alteração do §1º do artigo 8º (alterações em negrito): “A *municipalidade* poderá incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor a qualquer tempo, desde que respeitado ~~e vencimento dos prazos das~~ **os prazos de amortização de investimentos previstos nas permissões** cedidas às OSCA.” e

(iii) A alteração da atual redação do “caput” do artigo 10 (alterações em negrito): “Art. 10. Fica o Executivo autorizado a cobrar anualmente das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis – OSCA, **um preço público por carro ou vaga de estacionamento explorada, o que for menor, de modo a incentivar a disponibilização da utilidade pública,** como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento

Um abraço,

Massami

Massami Uyeda Junior

Tel 55 (11) 2344 3600

Fax 55 (11) 2344 3601

www.arapnishi.com.br

**Arap
& Nishi
& Uyeda**
ADVOGADOS

Alerta

Confidencial. Sujeito a privilégio de comunicação advogado/cliente (artigo 133 da Constituição Federal e artigo 7º, II, da Lei Federal nº 8.906/94) e se destina exclusivamente à(s) pessoa(s) endereçada(s). A utilização, cópia e divulgação não autorizadas desta mensagem são expressamente proibidas (artigo 153 do Código Penal). Se você receber esta mensagem por engano, favor nos informar e não divulgar a totalidade ou parte de seu conteúdo ou documentos a ela anexados.

Notice

Privileged and confidential attorney/client communication. The unauthorized use, copy or disclosure of this message is expressly prohibited. If you have received this message by mistake, please let us know and do not disclose its content or attachments to anyone, in whole or in part.

--
Fabio F Araújo
6850-4815

1. O artigo 1º caracteriza o serviço de transporte individual de utilidade pública como atividade de compartilhamento e uso do viário urbano.

No entanto, a Lei 12.587/12, prevê como serviço de transporte público individual apenas veículos de aluguel e a Lei 12468/2011 define que é atividade privativa do taxista o transporte público individual. Ao caracterizar o modo de transporte que pretende regulamentar como utilidade pública, desagua obrigatoriamente no taxista. Tal disposição foi inserida provavelmente porque o autor do projeto de lei tem plena ciência de que não há previsão do serviço privado individual na legislação federal que oferece as diretrizes gerais para o transporte urbano.

O inciso V do art. 1º permite que o regulamento defina de qualquer outra atividade que poderá ser inserida no conceito de compartilhamento e uso intensivo do viário urbano.

Ao estabelecer dessa forma, a lei permitirá ao Poder Executivo, a criação de quaisquer outros modelos sob a rubrica de compartilhamento ou exploração do viário urbano, o que deveria ser definido em lei.

2. Os artigos 2º e 3º não definem precisamente quais serão as regras mínimas de operação e compartilhamento de informações, assim como torna facultativa a cobrança de preço público para obtenção da autorização, pois menciona que *poderá* condicioná-la ao prévio pagamento. Há margem para que se entregue o viário público gratuitamente para determinadas empresas.

3. Na Seção I – Da atividade de transporte individual de utilidade pública, o artigo 4º indica que a OTTC será simples intermediária dos serviços e já define inclusive que poderá cobrar taxa pela intermediação. Na verdade, a OTTC será a efetiva prestadora dos serviços (operadora de Tecnologia de Transportes Credenciada), devendo responder tributaria e civilmente por todos os atos praticados por ela e por seus motoristas prepostos. Por isso, a inclusão deste dispositivo parece evitar a tributação e a responsabilidade civil.

4. O artigo 5º traz os requisitos impostos aos motoristas.

O motorista poderá ter o CONDUTAX ou cadastro equivalente emitido pela OTTC. O documento deveria ser emitido pela Prefeitura exclusivamente. Não se pode deixar a critério da OTTC a aferição da idoneidade dos motoristas. Veja o artigo 16 da Lei do Taxi de SP: Art. 16 - *O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via*

pública, nos pontos previamente estabelecidos. Como poderão prestar serviços, estacionar na via pública e até mesmo usar intensivamente o viário sem a autorização do poder público local?

O curso de formação será ministrado pela OTTC com conteúdo mínimo definido em regulamento. Por que não se indica precisamente a grade mínima?

O veículo deve ser comprovadamente do motorista que estiver cadastrado na OTTC. Deve ser coibida a prática da “terceirização” do cadastro, ou seja, pessoas comprando veículos, cadastrando-se na UBER e colocando terceiros para dirigir.

Não há exigência de CCM – Cadastro de Contribuintes do Município. Por que todos os prestadores de serviços estão sujeitos a esse cadastro e os transportadores da UBER estarão dispensados dessa obrigação tributária acessória?

Como a OTTC fará o pagamento ao motorista é obrigada a exigir a inscrição do trabalhador no Regime Geral da Previdência e, caso não esteja inscrito, deverá fazer a sua inscrição, conforme artigo 4º da Lei 10.666/03

O veículo utilizado deverá ser obrigatoriamente categoria aluguel (art. 107 e 135 do CTB)

“Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.”

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

O parágrafo único delega ao Prefeito a regulamentação específica sobre o cadastro do motorista, do curso de formação, da contratação do seguro, e do tempo de fabricação máximo do veículo. Todos esses itens poderiam constar do Projeto de Lei e não delegar ao Poder Executivo.

5. O artigo 6º estabelece três situações capazes de gerar o descadastramento do motorista: I – receberem avaliações negativas recorrentes dos usuários; II – cometerem delitos ou infrações criminais; III – forem flagrados dirigindo sob efeito de álcool e entorpecentes.

O que se entende por avaliações negativas recorrentes, uma, duas ou três? Há direito de defesa?

Neste artigo, caberia eventualmente a possibilidade de conferir ao Poder Executivo a regulamentação de outras condutas passíveis de descredenciamento.

6. Os artigos 8º, 9º permitem que a OTTC utilize espaços públicos em vagas de estacionamento fixas, exclusivas e demarcadas pela Municipalidade, que poderá incluir ou remover vagas a qualquer tempo. A OTTC deverá apresentar um estudo que comprove a necessidade das vagas de estacionamento em logradouros públicos.

Essas disposições pretendem ceder às OTTC's (locadoras) o uso de espaço público (vagas e estacionamento) provavelmente de forma gratuita, uma vez que o artigo 10 simplesmente autoriza a cobrança e não obriga como deveria por se tratar de coisa pública.

7. A liberação do rodízio aos veículos sem condutor na forma prevista no artigo 10 vai de encontro à Plano Municipal de Mobilidade Urbana, haja vista que estimula o uso de veículos particulares ao invés de prestigiar a sua não utilização.

8. O artigo 13 autoriza a Municipalidade a instalar sinalização do sistema de compartilhamento de vagas, como placas e pinturas, inclusive com as logomarcas das OTTC.

Novamente, percebe-se o intuito de favorecer às OTTC's, inclusive com a divulgação gratuita de suas marcas.

9. A Seção III cuida da Atividade de carona solidária. O art. 14 Indica que a carona solidária e o transporte individual não remunerado não poderão ser exercidos com profissionalidade ou com fins lucrativos, e ainda, conduzido por intermédio de veículos particulares utilizados para atividade econômica.

- O que seria profissionalidade? Qual é o conceito que será utilizado?
 - Como se define o veículo utilizado para atividade econômica?
-

10. O artigo 15 confere às OTTCs a atividade de intermediação da carona solidária, devendo:

- i) cadastrar os veículos e usuários, atendidos os critérios de segurança, ii) intermediar e controlar a divisão dos custos entre os motoristas, provedores e passageiros

A carona é uma atividade espontânea que se presta a outrem graciosamente. A definição desse modelo milenar de transporte busca exclusivamente formalizar um modelo de negócio desenvolvido pela UBER. No entanto, como a OTTC será responsável pelo cadastro dos usuários e dos veículos, deverá também ser responsável integralmente por qualquer evento ocorrido na execução da carona.

O artigo não define os requisitos mínimos para a segurança dos usuários.

Além disso, ao estabelecer o rateio de custos entre os usuários, extrapola o conceito de carona definido no artigo 736 do Código Civil, pois, em havendo vantagem direta ou indireta, o condutor se subordinará às normas do contrato de transporte, sujeitando-se a todas as regras da legislação civil, inclusive a responsabilidade objetiva na hipótese de um acidente envolvendo os usuários.

“Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.”

11. O Capítulo IV trata das sanções (artigos 18/26). Relaciona as penalidades e a sua gradação, mas não indica qual conduta que poderá gerar as penas de advertência, multa, suspensão do credenciamento ou descredenciamento (Há apenas hipóteses para os motoristas – art. 6º).

O artigo 24 informa que deverão ser publicadas as sanções aplicadas pelos órgãos municipais competentes. Quais são os órgãos incumbidos da fiscalização dessa Lei? A Secretaria de Obras e Infraestrutura? A Secretaria de Transporte? Por que não se define a competência para fiscalizar?

No artigo 28 consta que *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.* Deveria ser incluída a responsabilidade integral da OTTC, uma vez que está autorizada a organizar, fiscalizar e executar os serviços previstos no PL.

12. O artigo 32 revoga a Lei 16.279, de 8 de outubro de 2015. A pretensão torna letra morta a Lei aprovada pela maioria dos vereadores (43) e sancionada pelo Prefeito. Isso há pouco mais

de 6 (seis) meses. Não se mostra razoável a revogação de uma lei exaustivamente debatida por quase 12 (doze) meses.