



“Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor, e dá outras providências.”

Art. 1º. Esta Lei regulamentada no Município de São Paulo a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, no que tange ao disciplinamento do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, a carona solidária e o compartilhamento de veículo sem condutor.

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

CAPÍTULO I

DO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 2º. O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura existente, com foco em garantir uma compatibilidade entre mobilidade e a racionalização da estrutura urbana e territorial;

III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade na cidade;

IV - combater a superexploração da malha viária municipal, objetivando garantir uma fluência adequada do trânsito;

V - cumprir com as políticas públicas relativas ao centro expandido na cidade;

VI - promover uma com mobilidade sustentável, equilibrando as dimensões socioeconômicas e ambientais;

VII - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;

VIII - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema viário;

IX - harmonização dos diversos modais de transportes, com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual;

X - combate à poluição, incentivando o uso de transportes coletivos, compartilhados, não motorizados ou que não emitem poluentes;

XI - redução de emissões atmosféricas produzidas pelo sistema de mobilidade urbana, impulsionando políticas públicas de crédito de carbono;

XII - acessibilidade às pessoas portadoras de necessidades especiais;

XIII - redução do número de acidentes e mortes no trânsito;

XIV - redução do tempo médio das viagens;

XV - homogeneização da macroacessibilidade da cidade;

XVI – garantir à livre concorrência e reprimir deslealdades de mercado;

XVII – assegurar a harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores;

XVIII – promover estudo constante das modificações do mercado de consumo no âmbito da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros;

XIX - coibir e reprimir os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive sobre a precarização e falta de segurança viária adequada para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros;

XX – garantir eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

XXI – efetivar maior equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

XXII – realizar uma adequação do planejamento, do ordenamento e da operação da circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade.

CAPÍTULO II

DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES

CREDENCIADAS – OTTCs

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

§ 1º. A condição de Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 2º. A exploração intensiva do viário no exercício do serviço de que trata este capítulo fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão por motivo de justa causa.

Art. 4º. As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a promover transparência e compartilhar seus dados com o poder público municipal, contendo, no mínimo:

I - latitude e longitude do início e fim da viagem;

II - tempo de duração e distância do trajeto;

III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;

V – detalhamento do preço pago pelo passageiro;

VII - identificação do condutor e do veículo utilizado;

VIII - outros dados solicitados pelo poder público municipal, necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

Parágrafo único. A Operadora deverá disponibilizar anualmente, até o dia 20 de janeiro, nos termos do Anexo I, arquivo contendo o ID de cada motorista cadastrado; e o descritivo da quilometragem rodada por motorista, com passageiro, no ano imediatamente anterior.

Art. 5º. O uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros exigirá o credenciamento da Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada – OTTC, perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º. No caso de não pagamento do preço público previsto nesta Lei, o credenciamento da OTTC será imediatamente revogado pelo poder público municipal.

§ 2º. Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs, conforme regulamentação específica.

Seção I

DO CREDENCIAMENTO DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES CREDENCIADAS – OTTCS

Art. 6º. Os requisitos para a realização do credenciamento dar-se-á mediante regulamentação específica.

Art. 7º. O cumprimento das condições exigidas para o credenciamento deverá ocorrer ao longo da prestação do serviço, sob pena de descredenciamento.

Art. 8º. O credenciamento terá validade até o dia 31 de dezembro do exercício em que for deferido, renovando-se automaticamente, salvo manifestação contrária e expressa da OTTC credenciada ou do poder público municipal.

Seção II

DOS DEVERES DAS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES CREDENCIADAS – OTTCS

Art. 9º. São deveres das OTTCs na prestação do transporte individual remunerado de passageiros:

I – determinar uma taxa ou tarifa fixa de intermediação;

II – intermediar a conexão entre o usuário e motoristas mediante adoção de plataforma tecnológica, sendo obrigatória sua certificação, nos termos do Decreto nº 49.063, de 18 de dezembro de 2007, que institui o Selo de Acessibilidade Digital – SAD;

III – intermediar o pagamento entre o usuário e os motoristas, disponibilizando meios eletrônicos, permitido o desconto do valor de intermediação pactuada;

IV – disponibilizar em seu sistema um aplicativo ou base tecnológica de comunicação, contendo:

a) opção por veículos com características e serviços diferenciados, de maneira a proporcionar maior capacidade de escolha pelo passageiro;

b) a possibilidade de cálculo estimado do valor a ser cobrado, de maneira clara e acessível ao usuário, antes da efetivação da corrida;

c) o valor a ser cobrado e eventuais descontos, previstos de maneira clara e acessível ao usuário, após a efetivação da corrida;

d) ferramenta de avaliação da qualidade do serviço mútua, entre passageiros e motoristas, em escala de 1 a 5, sendo 1 a pior qualidade e 5 a melhor qualidade, incluindo campo de preenchimento livre;

e) a identificação do motorista com foto, modelo do veículo, cor e número da placa de identificação para o passageiro, logo após o aceite da corrida;

f) a situação de regularidade perante o CONDUAPP e CSVAPP nos respectivos aplicativos, nestes termos: “motorista regular perante a Prefeitura de São Paulo” e “veículo regular perante a Prefeitura de São Paulo”.

g) a informação de que a corrida será realizada por “veículo Particular”, nos casos das OTTCs que operem no transporte individual privado de passageiros, previsto nesta Lei, e no transporte individual de passageiros em veículos de aluguel taxímetro, previsto na Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969.

V - emitir recibo eletrônico para o passageiro, que contenha as seguintes informações:

a) origem(ns) e destino(s) da(s) viagem(s);

- b) tempo total e distância da(s) viagem(ns);
- d) especificação dos itens existentes no preço total pago;
- e) identificação do condutor, com nome completo;
- f) valor recebido pela OTTC;
- g) valor recebido pelo motorista;
- h) valor detalhado dos tributos.

VI – disponibilizar dístico identificador da OTTC, deixando opcional ao condutor a possibilidade de afixá-lo em local visível, externamente ao veículo cadastrado;

VII – manter os dados cadastrais sempre atualizados junto à municipalidade;

VI - exigir de seus passageiros, quando do cadastramento na plataforma, a apresentação dos seguintes documentos, a serem armazenados no banco de dados:

- a) documento de identificação oficial atualizado, com foto;
- b) foto facial (selfie);
- c) foto do passageiro com o documento de identificação da alínea “a” do presente inciso.

VII – cumprir com o determinado na Lei Municipal nº 17.596, de 12 de agosto de 2021.

§ 1º. As OTTCs terão um prazo de até 180 (cento e oitenta) dias para atualizar o cadastro de usuários que já inseridos na plataforma, quando da publicação desta Lei.

§ 2º. Após o prazo estipulado de 180 (cento e oitenta) dias, não será permitido efetuar corridas de usuários com cadastros desatualizados.

Parágrafo único. O recibo eletrônico descrito no inciso V deste artigo também deverá ser compartilhado com o poder público municipal, conforme regulamentação.

Art. 10. As empresas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, deverão permitir ao motorista credenciado o acesso completo das informações relativas às corridas efetuadas.

Art. 11. As informações minimamente exigidas no cadastramento de passageiros e passíveis de serem disponibilizadas aos motoristas, devem ser:

- I - nome completo
- II - número do registro de identificação (RG);
- III - número de cadastro fiscal (CPF);
- IV - foto facial do passageiro (selfie);
- V - endereço completo.

Parágrafo único. A disponibilização de informações pessoais tanto de usuários cadastrados quanto de motoristas somente poderá ocorrer se houver situação necessária ao deslinde de investigação policial, mediante a apresentação do respectivo Boletim de Ocorrência (BO) e requisição realizada por autoridade competente.

Art. 12. As OTTCs, no que tange preço público, deverão

I – desenvolver mecanismo de cerca eletrônica, permitindo a mensuração dos quilômetros rodados dentro e fora de perímetros estabelecido pela municipalidade;

II – assegurar a instalação de programa de aplicativo ou base tecnológica de comunicação, de sua propriedade, que permita ao poder público municipal auditar os dados fornecidos acerca do preço público;

III – efetuar o pagamento do preço público correspondente ao volume de operação mensurado até o décimo dia do mês subsequente ao da realização da contabilização.

§ 1º. O pagamento do preço público previsto no inciso III deverá ser efetuado mediante plataforma digital acessada através de certificado digital ou senha web.

§ 2º. O fechamento contábil de que trata o inciso III dar-se-á até às vinte e três horas e cinquenta e nove minutos do último dia do mês, e deverá levar em consideração todas as corridas finalizadas no período de apuração correspondente ao mês.

Parágrafo único. Ficarão isentas do pagamento do preço público as OTTCs que não tenham realizado corridas superiores a quantidade de 100 mil (cem mil) quilômetros rodados, mensalmente.

Art. 13. São deveres das OTTCs no que se refere aos dados das corridas realizadas:

I - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros;

II - garantir a veracidade das informações repassadas das bases de dados, mediante a realização de auditorias interna e independente, registrada na Comissão de Valores Mobiliários - CVM;

III - realizar o repasse de dados que também permitam uma auditoria das informações diretamente pelo poder público municipal.

§ 1º. É vedada a divulgação, por parte do Poder Executivo, de informações obtidas em razão do ofício, desde que sejam protegidas por

sigilo legal.

§ 2º. O Departamento de Transporte Público – DTP deverá disponibilizar de um sítio eletrônico a consulta da situação de regularidade do motorista e do veículo cadastrado.

Art. 14. São deveres das OTTCs no que tange o cadastramento dos veículos e motoristas:

I - armazenar os seguintes dados dos motoristas que irão operar o serviço:

- a) registro geral (RG) ou Registro Nacional de Estrangeiros (RNE);
- b) CPF;
- c) endereço de residência;
- d) comprovante de aprovação em curso de formação;
- e) placa de identificação de veículo que possa ser conduzido por este motorista;
- f) número de cadastro único para cada motorista;

II - armazenar os dados dos veículos utilizados para a prestação do serviço:

- a) modelo;
- b) ano de fabricação;
- c) placa de identificação;
- d) certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV);
- e) carteiras profissionais de habilitação dos motoristas que poderão vir a conduzir o veículo.

III - garantir a veracidade das informações fornecidas.

§ 1º. Os motoristas que possuírem CONDUTAX ficam dispensados

de comprovar as condições previstas neste artigo, devendo ter apenas seu nome e número de CONDUTAX incluídos na base de dados disponibilizada.

§ 2º. As exigências de que tratam os incisos I, II e III deste artigo, não impedem as OTTCs de estipular outros requisitos para o cadastramento de motoristas e veículos.

Art. 15. OTTCs deverão informar ao motorista, no momento anterior ao aceite da corrida:

I – o endereço completo do destino, especificando a região, o bairro, a rua ou avenida e o número do imóvel;

II – informar se a área a qual o motorista está se dirigindo é de risco, segundo classificações oficiais do poder público municipal ou da própria OTTC.

III – O valor da corrida

§ 1º. As OTTCS deverão disponibilizar uma opção ao passageiro para que informe ser uma corrida solicitada para terceira pessoa, devendo tal ser repassada ao motorista, que terá a opção de não aceitar a corrida, sem que isso influencie na sua taxa de aceites de corridas, desempenho, performance, ou qualquer critério usado pela OTTC com o fim de avaliação do profissional.

§ 2º. As OTTCs deverão permitir que os motoristas optem por aceitar ou não o pagamento em dinheiro pelo passageiro.

§ 3º. O pagamento da corrida pelo passageiro deverá ser concretizado após a sua finalização, sendo vedado às OTTCs permitir que permaneçam valores pendentes.

§ 4º. Fica garantida uma remuneração mínima, por corrida, aos motoristas, a ser custeada pelas pessoas jurídicas que operam plataformas de intermediação de transporte remunerado individual de passageiro (OTTCs), no valor de R\$ 10,00 (dez reais).

§ 5º. Estabelece-se um piso mínimo de R\$2,00 (dois reais) por quilômetro rodado, em corrida, pelo motorista.

§ 6º. Estabelece-se ainda o piso mínimo de R\$0,20 (vinte centavos) por minuto rodado, em corrida, pelo motorista.

Art. 16. As OTTCs serão responsabilizadas pelo cadastramento de contas inverídicas dos passageiros ou mal uso das mesmas, devendo assegurar todas as medidas necessárias para trazer maior segurança no momento do cadastro de usuários.

§ 1º. Fica proibida a utilização de apelidos, sobrenomes ou abreviações no cadastramento e na utilização do aplicativo.

§ 2º. As OTTCs deverão disponibilizar uma opção em sua plataforma para inclusão de nome social, assegurando um atendimento humanizado, acolhedor, livre de qualquer discriminação, restrição ou negação em virtude de idade, raça, cor, etnia, religião, orientação sexual, condições econômicas ou sociais, estado de saúde, de anomalia, patologia ou deficiência.

CAPÍTULO III

DOS MOTORISTAS

Seção I DA SEGURANÇA

Art. 17. Para que os motoristas das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs possam exercer a atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros no Município de São Paulo, por questão de segurança nos deslocamentos de pessoas, será necessário possuir cadastro no Departamento de Transportes Públicos (DTP).

§1º. A realização do cadastro dar-se-á de forma inteiramente virtual, através do sítio eletrônico disponibilizado pelo próprio órgão.

§2º. Uma vez realizado e concluído o cadastro do motorista no Departamento de Transportes Públicos (DTP), será emitida uma carteira de identificação pessoal e intransferível, que deverá permanecer na sua posse durante todo o tempo em que estiver exercendo a atividade junto à OTTC.

Art. 18. O Departamento de Transportes Públicos (DTP), para garantir maior eficiência, segurança e efetividade na prestação do serviço, deverá fornecer 2 (dois) adesivos “QR Code”, em um tamanho de 8x8cm, que possibilitará aos passageiros terem acesso ao nome do motorista, sua foto, veículo cadastrado e informação de que se trata de motorista verificado.

§ 1º. Considerando a existência de dois adesivos, um deverá ser fixado no vidro do para-brisa do veículo, e o segundo será colado no vidro da porta traseira interna do passageiro, ambos do lado direito.

§ 2º. A carteira de identificação e os adesivos, previstos nos parágrafos 2º e 3º deste artigo, deverão ser retirados no endereço sede do Departamento de Transportes Públicos (DTP), pelo próprio motorista, portando documentação original com foto.

Seção II

DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 19. Ficam instituídos o Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP e o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, como condição de segurança para a exploração de atividades de transporte individual remunerada de passageiros no Município de São Paulo.

§ 1º Os motoristas e veículos cadastrados nas OTTCs devem possuir, respectivamente, o CONDUAPP e o CSVAPP.

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

Subseção I

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

Art. 19. Para a obtenção da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores – CONDUAPP o condutor deverá preencher os seguintes requisitos:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - apresentar comprovante de residência em seu nome ou atestado, na forma da Lei Federal nº 7.115, de 29 de agosto de 1983;

III - comprovar a inscrição na qualidade de contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea “h” do inciso V do artigo 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais, não bastando a existência de processo administrativa ou judicial em trâmite, excetuados os dispostos no § 2º do presente artigo;

V - comprovar a aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo definido pela municipalidade, através do órgão competente;

VI - comprometer-se a prestar os serviços de transporte remunerado de passageiros exclusivamente por meio de OTTC.

§ 1º. O CONDUAPP é documento pessoal e intransferível, sendo obrigatório o seu porte durante o exercício da atividade.

§ 2º. No caso do inciso IV deste artigo, será negada a inscrição se for verificado pela OTTC ou se constar da Certidão apresentada:

I - condenação por crimes de violência contra mulheres, crianças, adolescentes, idosos e pessoas com deficiência física ou mental;

II - condenação por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes num período de 10 (dez) anos;

III - registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores.

§ 3º. No caso do § 2º deste artigo, fica facultado ao interessado solicitar novo requerimento mediante apresentação de comprovação de reabilitação ou absolvição, não devendo ser considerados inquéritos policiais arquivados.

§ 4º. O Curso de Treinamento de Condutores deverá ser ministrado de acordo com os critérios que serão estabelecidos pelo poder público municipal.

§ 5º Os Cursos de Treinamento de Condutores, ou parte deles, ministrados pelas OTTCs ou terceiros, poderão ser validados pelo DTP, desde que cumpram com os requisitos regulamentares no Município de São Paulo.

§ 6º. O condutor que venha a exercer sua atividade perante mais de uma OTTC, fica autorizado a se utilizar do mesmo CONDUAPP.

§ 7º. Fica vedada aos motoristas do transporte coletivo municipal a emissão e/ou validade do CONDUAPP, enquanto permanecerem nesta condição.

Parágrafo único. O condutor cadastrado no CONDUAPP poderá ter seu cadastro suspenso, temporária ou definitivamente, caso sejam constatadas condutas incompatíveis com a adequada prestação do serviço de transporte individual, mediante determinação do Poder Executivo, garantida a ampla defesa e o contraditório.

Art. 20. Todos os condutores deverão ter afixado em local visível ao passageiro sua identificação com foto a ser fornecida pelo

Departamento de Transportes Públicos (DTP).

Art. 21. Os condutores não poderão ser penalizados pelas OTTCs por métricas de desempenho.

Art. 22. Os condutores das operadoras de tecnologia, na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, deverão respeitar as seguintes condições:

I – estar permanente e adequadamente trajado durante a execução da atividade, respeitando os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

II – não desempenhar sua atividade de motorista com:

- a) camiseta regata;
- b) chinelo ou sandália;
- c) shorts, bermudas e trajes que não condizem com o profissionalismo da atividade.

Parágrafo único. Outros requisitos restritivos poderão ser estipulados pelas OTTCs.

Subseção II

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

Art. 23. Todos os veículos utilizados para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, cadastrados nas OTTCs, deverão, obrigatoriamente, obter o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP.

Art. 24. Para a obtenção do Certificado de Segurança do Veículo

de Aplicativo – CSVAPP, o proprietário ou titular de direitos sobre o veículo deverá:

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

II - Em se tratando de pessoa jurídica, esta deverá comprovar a emissão e manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) no Município de São Paulo;

III - apresentar comprovação de estabelecimento credenciado na municipalidade de que o veículo foi inspecionado e está apto à prestação do serviço, atendendo aos requisitos de segurança veicular, de limpeza e higiene, mantendo a OTTC em arquivo o relatório de inspeção;

IV - realizar vistoria e inspeção técnica veicular, conforme parâmetros e frequência definidos pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP);

V - operar veículo motorizado com, no máximo, 10 (dez) anos de fabricação;

VI - apresentar declaração, firmada pelo proprietário, de autorização para utilização do veículo na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, caso o condutor não seja o dono do veículo.

Parágrafo único. Caberá ao condutor detentor de CONDUAPP manter atualizados perante a OTTC e o Departamento de Transportes Públicos (DTP) os dados do veículo utilizado para a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros e de seu correspondente CSVAPP.

Subseção III

Da emissão do CONDUAPP e do CSVAPP

Art. 25. O condutor deverá apresentar os documentos exigidos às OTTCs credenciadas, que serão responsáveis pela veracidade das informações e deverão manter permanentemente esses documentos em seus arquivos.

Art. 26. Compete ao Departamento de Transportes Públicos – DTP a emissão do CONDUAPP e do CSVAPP, cabendo aos interessados a apresentação da documentação necessária, na forma regulamentada por este órgão.

Subseção IV

DA RENOVAÇÃO DO CONDUAPP E DO CSVAPP

Art. 27. A inscrição no CONDUAPP será revalidada com a apresentação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida, a cada 05 (cinco) anos, ou a cada 3 (três) anos para condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

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

§ 2º. Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos em regulamentação específica.

§ 3º O Departamento de Transporte Público – DTP, terá o prazo de 10 (dez) dias uteis para emitir a renovação CSVAPP.

§ 4º O reincidente que não realizar a inspeção veicular deverá ter

seu cadastramento indeferido pelas OTTCs.

Art. 28. Compete à OTTC no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

I - registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações prestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos;

II - credenciar-se e compartilhar seus dados com o poder público municipal.

Art. 29. O Departamento de Transporte Público – DTP, no prazo de 10 (dez) dias úteis, contados da apresentação da documentação pelo interessado, emitirá o CONDUAPP e o CSVAPP.

§ 1º. O Departamento de Transporte Público – DTP poderá exigir das OTTCs, a qualquer tempo, cópias dos documentos de qualquer um dos condutores ou veículos, que serão remetidas de imediato.

§ 2º. Caso seja encontrada qualquer inconsistência na documentação dos condutores ou veículos, o CONDUAPP ou CSVAPP do respectivo condutor ou veículo será imediatamente suspenso, ficando o condutor proibido de exercer atividade remunerada de transporte de passageiros e as OTTCs sujeitas às penalidades previstas na legislação vigente.

§ 3º. O Departamento de Transporte Público – DTP deverá disponibilizar consultas em sua página na internet com a indicação de regularidade do motorista e do veículo junto ao CONDUAPP e do CSVAPP, respectivamente.

Seção III

DO CONDUTOR E DO VEÍCULO

Art. 30. Os veículos dos condutores de operadoras de tecnologia utilizados na exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, deverão possuir as seguintes condições de higiene:

I - manter cintos de segurança, assentos, painel e demais itens internos do veículo sempre limpos;

II - manter limpo o filtro de ar condicionado;

III - aspirar teto, piso, porta-malas e interior do veículo;

IV - manter a parte externa do veículo sempre limpa e polida; e

V - todos os acessórios disponibilizados aos passageiros devem ser submetidos a limpeza constante.

CAPÍTULO IV DA CARONA SOLIDÁRIA

Art. 31. Considera-se carona solidária o transporte individual não remunerado de condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

I - não seja exercido com profissionalismo e habitualidade;

II - não tenha fins lucrativos;

III - não transporte mais que o limite permitido pelo veículo, simultaneamente.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no *caput* deste artigo

implicará no desvio de finalidade e transporte irregular de passageiros, com todas as penalidades e responsabilidades correspondentes.

Art. 32. É permitida a divisão equitativa das despesas do deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor.

Art. 33. Para a intermediação da atividade de carona solidária no viário urbano não é necessário o seu registro nos órgãos competentes como uma OTTC, vez que esta não faz utilização intensa do viário, bem como não se aplica a necessidade do pagamento de preço público por distância percorrida pelos veículos.

CAPÍTULO V

DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR

Art. 34. O compartilhamento de veículos sem condutor é o serviço de locação de veículos disponibilizados em vagas de estacionamento, em vias e logradouros públicos, conforme previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, na forma da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014

Art. 35. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

I - organizar a atividade e o serviço de compartilhamento de veículos sem condutor;

II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

III - fixar o preço da locação do veículo e receber o pagamento

do usuário.

Art. 36. As empresas credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de veículos ficam autorizadas alocá-los em vagas de estacionamento, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica.

§ 1º. O poder público municipal poderá incluir ou remover vagas de estacionamento para veículos compartilhados sem condutor a qualquer tempo.

§ 2º. As OTTCs credenciadas para essa atividade ficarão isentas de quaisquer custos para utilização das vias denominadas de Zona Azul no Município de São Paulo.

Art. 37. Para que possam fazer jus ao benefício do §2º do Artigo 36 dessa lei, a empresa deve estar devidamente cadastrada nos órgãos competentes como OTTC e informar todos os veículos que estarão registrados na sua plataforma para fins de controle e segurança.

Art. 38. Os veículos vinculados ao serviço de compartilhamento sem condutor devem ter, em seu exterior, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

CAPÍTULO VI

DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO – CMUV

Art. 39. Fica instituído no Município de São Paulo, em caráter permanente, o Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, com o fim de promover o acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos

parâmetros e políticas públicas para o viário urbano na cidade de São Paulo.

Art. 40. São membros do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

I - Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM;

II - Secretaria de Governo Municipal;

III - Secretaria Municipal da Fazenda;

IV - Secretaria Municipal das Subprefeituras;

V - Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras;

VI - Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento;

VII - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente;

VIII – Secretaria Municipal da Saúde;

IX - Câmara Municipal de São Paulo, representada por um parlamentar.

§ 1º. Os membros do CMUV serão designados pelo Secretário Executivo de Transporte e Mobilidade Urbana – SETRAM, que o presidirá.

§ 2º. O CMUV deliberará por maioria absoluta de seus membros e terá suas decisões publicadas no diário oficial.

§ 3º. O Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV poderá convidar para participar de suas reuniões titulares ou representantes de outros Poderes, órgãos e entidades do poder público e da iniciativa privada, que terão direito a voz, mas não a voto.

§ 4º. O Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, reunir-se-á de forma ordinária, ou, sempre que for convocado pelo seu presidente, em caráter extraordinário, podendo ocorrer por meio de conferência virtual.

§ 5º. A Secretária Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) deverá prover o necessário apoio operacional e pessoal, técnico e administrativo, ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV.

Parágrafo único. O Presidente do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV, em casos de relevância e urgência, poderá expedir normativa ou decisão *ad referendum* do colegiado, que deverá ser apreciada na primeira reunião subsequente.

Art. 41. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

I - fixar metas e níveis de equilíbrio para utilização da infraestrutura urbana, visando à exploração de atividades econômicas, em harmonia com as diretrizes do art. 2º;

II - definir e alterar o preço público em razão do uso intensivo do viário urbano para exploração por atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros;

III - estabelecer a metodologia de alteração dos preços públicos, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para uso intensivo do viário urbano, com o fim de combater a superexploração da malha;

IV - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs;

VII - definir regramentos de cadastro para o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros;

VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros;

IX - definir e rever a tarifa a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades econômicas privadas de uso intensivo do viário urbano, com

fulcro no incentivo ou desincentivo do uso do viário;

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

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

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.

Parágrafo único. O CMUV deverá dar publicidade de seus atos, assegurando transparência e segurança jurídica.

Art. 42. A definição do preço público objetivará ser um instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração extraordinária do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras de interesse municipal.

Art. 43. Fica criada a Secretaria Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, cuja função precípua é a de prestar assessoramento ao presidente do Comitê, tendo exclusivamente as seguintes atribuições:

I - colher os documentos legalmente exigidos e encaminhá-los para deliberação e aprovação do Comitê, visando os credenciamentos das OTTCs na cidade de São Paulo;

II - comunicar as operadoras credenciadas das autuações realizadas pelas autoridades municipais;

III - instaurar procedimento administrativo de aplicação de penalidades previstas na legislação municipal em face das OTTCs, o qual

será imediatamente submetido para fins de deliberação e julgamento pelo Comitê;

IV – minutar as resoluções relativas às competências do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, submetendo-as, posteriormente, a deliberação, eventual modificação e/ou aprovação pelo colegiado, situação em passarão a produzir os seus efeitos;

V - comunicar ao Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, para análise e julgamento, acerca dos casos omissos na legislação de sua competência.

Art. 44. Fica autorizada a criação de cargos para composição da Secretaria Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV.

§ 1º. Os membros da Secretaria Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, serão nomeados por ato do Chefe do Poder Executivo Municipal.

§ 2º. O Secretário Executivo chefeará a Secretaria Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, exercendo suas funções de acordo com o disposto no artigo 43.

§ 3º. A criação de cargos no Comitê será regida pelas regulamentações e diretrizes do CMUV.

§ 4º. Os cargos criados podem incluir, mas não se limitam a, posições administrativas, de assessoria, técnicas, e outras que sejam consideradas relevantes para o funcionamento adequado do Comitê.

§ 5º. O processo de criação de cargos incluirá a definição de títulos, remuneração, benefícios, requisitos educacionais e de experiência, bem como qualquer outra informação relevante.

CAPÍTULO VII
DAS SANÇÕES ÀS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE
TRANSPORTES CREDENCIADAS – OTTCS

Art. 45. O descumprimento, por parte das OTTCs, de qualquer obrigação estabelecida nesta Lei e demais normativos que disciplinam o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil, penal e outras previstas na legislação vigente, a cominação das seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão do credenciamento pelo prazo de até 01 (um) ano;

IV – descredenciamento, pelo prazo de até 05 (cinco) anos.

§ 1º. A graduação 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\$ 10.000,00 (dez mil reais) e o

máximo 1% da somatória do faturamento da OTTC, nos 12 (doze) meses anteriores à data da infração.

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

§ 5º. No caso da aplicação de penalidade em pecúnia, os autos deverão ser remetidos à Secretaria Municipal de Fazenda – SF, para a adoção das providências cabíveis para cobrança.

§ 6º. Compete a Secretaria Municipal de Fazenda – SF adotar as medidas de comunicação de dados de preço público ao CMUV, devendo compartilhar todas as informações não abarcadas por sigilo legal.

Art. 45. O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de 05 (cinco) anos, implicará em:

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

Art. 47. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática de infrações à regulação dos serviços previstos nesta Lei, incide nas penas a elas combinadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 48. 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 no seu sítio eletrônico oficial.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o *caput* deste artigo abrange a divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço penalizados.

Art. 50. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta Lei, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.

CAPÍTULO VIII

DO PROCEDIMENTO PARA APLICAÇÃO DE SANÇÕES ÀS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES CREDENCIADAS – OTTCS

Art. 51. Para os fins desta Lei, considera-se veículo autorizado para transporte individual remunerado de passageiros aquele possuidor de CSVAPP, conduzido por motorista detentor de CONDUAPP.

Art. 52. A aplicação das sanções previstas pelo descumprimento das obrigações estabelecidas nesta Lei e nas Resoluções expedidas pelo Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, no exercício do seu poder regulatório, às entidades credenciadas seguirão o procedimento estabelecido neste capítulo, assegurados o contraditório e o exercício do direito à ampla defesa.

Parágrafo único. O disposto neste capítulo não derroga as atribuições estabelecidas aos órgãos e às entidades municipais responsáveis pela fiscalização das atividades desempenhadas e dos bens deixados sob o viário municipal, conforme competência correlata.

Art. 53. O procedimento previsto nesta Lei aplica-se de forma plena

em relação a quem operar de forma irregular, clandestina, sem credenciamento, cadastro ou autorização.

Art. 54. 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 infratora, conforme legislação própria.

Art. 55. A aplicação da penalidade deverá respeitar a natureza, a gravidade da infração e o impacto da conduta.

Parágrafo único. Se o infrator cometer simultaneamente duas ou mais infrações ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

Art. 56. Uma vez concluída a instrução do processo administrativo, na forma regulamentada, o Secretário Executivo do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV deverá remetê-lo para apreciação e julgamento do colegiado.

Parágrafo único. As decisões serão motivadas, com indicação dos fatos e fundamentos jurídicos.

Art. 57. Da intimação da decisão administrativa caberá, no prazo de 15 (quinze) dias, um único recurso à autoridade imediatamente superior.

§ 1º. O recurso terá efeito suspensivo automático.

§ 2º. A decisão proferida em grau de recurso encerra definitivamente a instância administrativa.

Art. 58. Após encerrado o processo na instância administrativa, o Secretário Executivo divulgará no diário oficial as listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço punidos.

Art. 59. Qualquer ato poderá ser efetivado por meio eletrônico, por carta com aviso de recebimento ou por qualquer outra forma em direito admitida, sendo sua publicação no diário oficial admitida na hipótese de impossibilidade de cumprimento.

CAPÍTULO XIX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 60. Os prazos estabelecidos nesta Lei são contínuos e peremptórios, excluindo-se na sua contagem o dia do início e incluindo-se o do vencimento, sendo computados em dias úteis.

Art. 61. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas de preço público pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, além de se prestarem para a conservação do viário, servirão para custear as inspeções veiculares e demais despesas advindas da atividade prestada pelos motoristas prestadores de serviço, desde que estas despesas observem as seguintes diretrizes estabelecidas pela Lei nº. 13.640, de 26 de Março de 2018, visando a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço

Art. 62. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das comissões,

MARLON LUZ
VEREADOR

JUSTIFICATIVA:

O presente visa disciplinar na cidade de São Paulo, mediante uma lei *stricto sensu*, a ser democraticamente votada e aprovada pelos Poderes Municipais (Legislativo e Executivo), o uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, a carona solidária e o compartilhamento de veículo sem condutor.

Ab initio, necessário lembrar que o Decreto n.º 56.981/2016, que atualmente regulamenta os arts. 12 e 18, I, da Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n. 13.640/2018, disciplina o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo, buscando racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada, bem como incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema.

Ocorre que, tal normativa vem sofrendo constantes ataques jurídicos e, recentemente, obteve uma derrota parcial no Poder Judiciário, o que impactará significativamente a cidade de São Paulo, lesando o erário, a prestação de serviços públicos diversos, e, conseqüentemente, toda a população paulistana... E um dos fundamentos arguidos para fins de se fulminar a normativa que atualmente rege o tema na cidade é uma suposta violação ao princípio da legalidade estrita, ou seja, de falta de lei regendo o tema.

Importa também explicarmos que a Lei Federal nº 12.587/12, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é instrumento da política de desenvolvimento urbano, disciplinando os assuntos tratados no inciso XX do art. 21 e no art. 182, ambos da Constituição Federal, visando integrar os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, tal qual disposto em seu art. 1º.

Com efeito, o art. 11-A da referida lei informa que compete aos Municípios e ao Distrito Federal **regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros** previsto no inciso X do art. 4º da mesma lei no âmbito dos seus territórios.

No mesmo sentido o art. 12 estabelece que “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”. É o que vem tratar o presente projeto de lei!

Portanto, há competência constitucional e legal do Município para regular os serviços de transporte urbano, por tratar-se de assunto local, relativo ao desenvolvimento urbano e ao uso do sistema viário.

Esta demonstra não só a sua legalidade e constitucionalidade, mas também a obrigação do município de regulamentar, buscando sua melhoria. Neste sentido, o Tribunal Pleno do Supremo Tribunal Federal - STF, em sede de ADI nº 2.349/ES, em voto de relatoria do Ministro Eros Grau, julgado em 31/08/2005, afirmou que “a prestação de transporte urbano, consubstanciando serviço de transporte local, é matéria albergada pela competência legislativa dos Municípios”.

Desse modo, podemos inferir que toda atividade econômica, aqui incluída a atividade de prestação de serviço de transporte individual de passageiros, pode sujeitar-se sim a limitações administrativas em face do interesse público, pois, como asseverou o Tribunal Pleno do Pretório Excelso: “o princípio da livre-iniciativa não pode ser invocado para afastar regras de regulamentação do mercado e de defesa do consumidor” (RE nº 349.686, Rel. Min. Ellen Gracie, DJ de 05/08/2005; AI nº 636.883/RJ-

AgR, Rel. Min. Carmen Lúcia, DJ de 1º/03/2011 apud in ADI nº 4.613/DF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Dias Toffoli, j. em 20/09/2018).

A fim de corroborar este entendimento, citamos o art. 5º, incisos IV e VIII, da Lei Federal nº 12.587/2012, que trata dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e que dispõe o seguinte: *Art. 5º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos: [...] IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços seguintes princípios de transporte urbano; [...] VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.*

Ainda, o art. 7º, III e IV, do mesmo diploma legal, estabelecem, como objetivos desta política, a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos de pessoas e cargas nas cidades, bem como a melhoria das condições urbanas da população no que tange à acessibilidade e mobilidade.

Assim: *Art. 7º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: [...] 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.*

O Plano de Mobilidade no Município de São Paulo traz o “instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo - PMMU, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em São Paulo para os próximos 15 (quinze) anos.” (art. 1º, § 1º).

Outrossim, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, estabelece que o Poder Executivo priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade (art. 1º, § 2º).

No mesmo passo, estabelece como eixos dessa política: I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas; II - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte; III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

Desta forma, a regulamentação que se pretende no presente projeto de lei para o Município de São Paulo é coerente com a legislação nacional de trânsito e não destoa dos princípios e objetivos da lei federal de mobilidade urbana (pelo contrário, os concretiza) e com art. 144, § 10, II, da Constituição Federal, devendo, por isso, ser reconhecida como legítima.

Neste sentido: *Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...] § 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: [...] I - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.*

De fato, a atividade prestada pelas OTTCs. e seus motoristas

interferem claramente no plano de mobilidade urbana do município, merecendo a regulação na forma imposta pelo texto do projeto e concedido, em poder regulatório, ao Comitê Municipal do Uso do Viário (CMUV), que receberá um especial reconhecimento e maior profissionalização pelo seu notável trabalho em prol do interesse público municipal nos últimos anos.

Ora, urge uma maior organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, e do reconhecimento da mobilidade urbana, como política fundamental para a melhoria da própria qualidade ambiental urbana.

Nesse sentido, estamos estabelecendo que o preço público leve em consideração o impacto urbano e financeiro do uso do viário pela atividade privada (uso particular extraordinário de bem público), seja no meio ambiente, seja na fluidez do tráfego, ou, ainda, no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Aqui fazemos a menção sobre o Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB, que certamente reforçará ainda mais os bons argumentos já lançados pelo Município de São Paulo para a cobrança de preço público das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, pois tal retornará em benefício das nossas vias públicas (asfalto).

Seguindo, exponho que, além da competência constitucional, a lei federal atribuiu expressamente aos Municípios o planejamento, a execução e a avaliação da política de mobilidade urbana, facultando-lhe, no exercício de sua competência suplementar (art. 30, II, CF), a regulamentação dos serviços de transporte urbano (art. 18, I, Lei nº 12.587/12).

É atribuído aos gestores municipais o planejamento e a coordenação dos diferentes modos e serviços; a avaliação e a fiscalização

de sua prestação, mediante o monitoramento de seu desempenho; e a implantação da política tarifária (art. 22, I ao III, Lei n.º 12.587/12); instituindo rol exemplificativo de instrumentos ao seu alcance (art. 23, Lei n.º 12.587/12).

O Estatuto das Cidades, Lei Federal n. 10.257/2001, reforça a preponderância da competência dos entes municipais na regulação do uso do viário urbano, mediante a elaboração do planejamento municipal, especialmente materializado no plano diretor: instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (art. 40).

A seu turno, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal n. 9.503/1997, confere aos municípios a regulação do uso das vias terrestres, conferindo-lhes o planejamento, o projeto, a regulamentação e operação do trânsito de veículos no âmbito de sua circunscrição (art. 24, caput e II).

Dos arts. 11-A e 11-B, da Lei n. 12.587/2012, infere-se que a exploração do serviço de transporte remunerado privado de passageiros se sujeita à outorga de autorização administrativa, nos moldes regulados exclusivamente pelos municípios e sob sua fiscalização. Tal autorização poderá dar-se de forma onerosa, mediante o pagamento de preço público, justificada pela intensa utilização de um bem de uso comum do povo – o viário urbano –, com finalidade especial – o transporte individual de passageiros, visando à obtenção de lucro.

Em que pese o viário estar à disposição do uso comum por todos, incluídos os prestadores dos serviços de transporte de passageiros: individual ou coletivo, impossível negar que os serviços prestados por meio das OTTCs, acabam por explorar privativamente boa parcela do viário urbano, razão pela qual se justifica a cobrança de preço público que será revertido à coletividade, conforme redação do presente projeto de lei.

Evidente que, a simples disponibilidade de elementos urbanos como ruas, avenidas, pontes e túneis não gera, por si só, um vínculo jurídico obrigacional, tal como se configura caso estivéssemos diante de uma taxa. Esta última se justificaria pela prestação de um serviço público individualizável ou pelo exercício do poder de polícia, conforme delineado no art. 78 do Código Tributário Nacional.

O valor determinado pela Administração Pública neste projeto refere-se à exploração econômica de um determinado bem, com um sobrecarregamento extraordinário dele. Ele é análogo à outorga onerosa do direito de construir, mecanismo pelo qual os interessados obtêm permissão para construir além do coeficiente de aproveitamento estipulado pelo Plano Diretor Estratégico para uma zona específica. Da mesma forma, compara-se à cobrança pelo uso de estacionamentos em logradouros públicos, conhecidos como “zona azul”.

E para garantir esse retorno em prol do paulistano, trazemos o compartilhamento de dados pelas OTTCs e seu credenciamento, sujeitando-as a exploração do viário mediante autorização, fixando requisitos mínimos para o serviço e trazendo a conhecida figura dos créditos de quilômetros, adquiridas mediante outorga onerosa, bem como a figura da auditoria interna e externa.

O preço público serve evidentemente de instrumento para cumprimento do sistema de metas a serem atingidas pelo poder público municipal por este projeto, estando tal jungido à inibição da superexploração da malha viária, atendendo as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

Com isso, a instituição dos créditos de quilômetros e do preço público não afronta o posicionamento adotado no Tema 967, por ser expoente, em tese, de proporcionalidade entre o uso intensivo do viário,

para fins privados, e a retribuição à coletividade, titular dos bens de uso comum do povo e do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Ainda mais se for fixado mediante uma lei em sentido estrito!

Outras considerações pertinentes, como o impacto ambiental e a fluidez do tráfego, atuam como contrapesos à externalidade negativa do serviço ofertado por OTTCs. Isso resulta na internalização, em seus custos operacionais, dos danos a bens de titularidade coletiva, reconhecidos como direitos difusos nos termos dos arts. 225 da Constituição Federal e art. 191 da Constituição Estadual.

O pagamento facultativo para a exploração intensiva do viário paulistano não reflete a contraprestação por um serviço público específico. Ele é fruto de um acordo recíproco entre a empresa - OTTC - e a Administração Pública, desvinculado da simples disponibilidade da infraestrutura.

De outro lado, de forma clara, expomos que a proteção do motorista por aplicativo é um dos principais objetivos desta regulamentação municipal.

É de pleno consenso que hoje o serviço por aplicativo é um dos mais dolorosos de se fazer na cidade de São Paulo, urgindo a necessidade de entender a falta de amparo que essa modalidade tem do poder público, resultando em legislações fracas e gerando em alto grau uma subcategoria que não encontra a certeza de uma rígida legislação com fulcro em frear os abusos cometidos por plataformas.

Com o advento desta lei, faz-se necessário mencionar pontos sobre a categorização da melhora para o motorista de aplicativo, como por exemplo, manutenção e itens anexos de segurança para a proteção não apenas do condutor, mas de seu meio de trabalho, como o veículo, assim como pontos de cadastramento, onde o passageiro deverá ser verificado

pela plataforma para que haja a certeza da autenticidade daquele usuário.

Destaca-se também a proteção tarifária, que atualmente acaba sendo uma das principais críticas dos condutores, haja vista que, além da abusividade das taxas (valores que são repassados a plataforma), que às vezes chegam até 60% do valor da corrida, esse percentual não é claro, nem para o passageiro, tampouco para o motorista.

Além disso, muitas vezes o motorista, considerando todo o gasto com uma corrida realizada, acaba não lucrando em nada (e incrivelmente pode acabar até PAGANDO para trabalhar).

Explica-se: no cenário atual, um motorista precisa selecionar viagem que entenda ser realmente rentável para que possa, ao menos, ter o mínimo de rentabilidade, uma vez que, como dito, se não o fizer, considerando-se a sua baixíssima margem de lucro e a alta constante de gasolina, passará a ter que “pagar para trabalhar”.

Vejamos, por exemplo, um motorista que precisa andar 4km para buscar um passageiro, cuja viagem teria uma distância de menos de 3km (ou seja, o destino estaria a menos de 3km) – e frisa-se: as OTTCs NÃO PAGAM este deslocamento que o motorista tem até o passageiro. Em contrapartida, ele gasta 4km de gasolina, e recebe um percentual (muitas vezes abusivo, como supracitado) do que realizou com essa corrida de 3km.

A matemática não bate! O profissional perde mais dinheiro do que ganha (isso sem considerar o desgaste do veículo, o que não tem como se mensurar, mas certamente deve fazer parte de uma conta macro do motorista).

Coloca-se na conta o aumento constante da gasolina e da falta de

auxílio das OTTCs para com seus motoristas, em diversas vertentes... E a conta fica cada vez mais distante, razão pela qual a fixação de algumas taxas mínimas, como de deslocamento, manutenção do veículo, etc. são necessárias.

Ainda, limitar as plataformas por aplicativo no que tange a cobrança de taxas e injustiças cometidas contra os motoristas, bem como dar proteção jurídica e o respaldo legal para que os condutores tenham plena liberdade de trabalhar nesse modal, trazendo-lhes dignidade no trabalho são outros objetivos do presente projeto.

Assim, além dessas plataformas de aplicativos transferirem os custos de produção e os riscos da atividade, fiscalizam constantemente a produção de transporte, bastando o algoritmo identificar que determinada situação se configurou para executar o comando previamente inserido, sem juízo de valor ou ponderações humanas, causando então as suspensões unilateralmente, sem o direito do contraditório e ampla defesa.

Há que se falar que o transporte individual remunerado de passageiros, por meio de aplicativos, é a principal fonte de renda para uma quantidade expressiva de trabalhadores, marginalizados com o alto desemprego e a ausência de perspectivas de melhores ocupações, chegando, por conta disso, a laborarem por mais de 12 horas diárias, 7 dias por semana, sem qualquer proteção jurídica, garantia de renda e obscuridade nos descontos das tarifas.

Ademais, no que tange à utilização intenso do viário urbano de São Paulo, ainda que hajam resoluções e decretos dispondo sobre a temática, o presente projeto busca unificar todo o conteúdo, no intuito de trazer mais clareza e objetividade, mediante a estrita legalidade, e, novamente, ressaltando o poder regulatório do CMUV.

Focamos também na segurança, estabelecendo e realçando a importância municipal do Departamento de Transportes Públicos (DTP) que, para garantir maior eficiência, segurança e efetividade na prestação do serviço, deverá fornecer 2 (dois) adesivos “QR Code”, que possibilitará aos passageiros terem acesso ao nome do motorista, sua foto, veículo cadastrado e informação de que se trata de motorista verificado. Tal também será responsável pelo credenciamento ou inspiração direta dos veículos, declarando-os aptos ao labor.

De outro lado, foi determinante para a presente iniciativa a Comissão Parlamentar de Inquérito dos Aplicativos, que investigou, ao longo de quase dois anos, as empresas de transporte por aplicativos que atuam na cidade de São Paulo, apurando problemas no recolhimento de impostos para o município e na situação dos colaboradores dessas plataformas.

Durante 14 meses de trabalhos a CPI ouviu representantes das principais empresas de transporte por aplicativo e de delivery (como Uber, 99 e iFood), de transporte de pequenas cargas, representantes e ex-representantes do Executivo, procuradores do Ministério Público do Trabalho e membros de sindicatos sobre como se deu a regulamentação das plataformas de transporte no município e como é a atuação dos aplicativos de delivery na cidade.

Foram realizadas 42 reuniões ordinárias e extraordinárias e duas diligências nas sedes das empresas Uber e iFood, localizadas na cidade de Osasco. 43 empresas constaram no escopo de análise das investigações, com 81 depoimentos colhidos, 351 requerimentos foram aprovados e 459 ofícios expedidos.

O relatório final dos trabalhos, aprovado no dia 12 de dezembro, possui 213 páginas com uma série de recomendações, em especial a necessidade de revisão da regulamentação dos serviços de transporte de

passageiros e uma nova regra para os serviços de entregas (delivery) na capital, melhores condições trabalhistas e a urgência de uma legislação de seguridade social voltada para essas categorias. Toda a documentação obtida ao longo dos trabalhos, como documentos sigilosos, informações por escrito e transcrições de todas as reuniões, somaram mais de 1 mil páginas.

Diante de tudo isso, no relatório final, a CPI dos Aplicativos fez diversos apontamentos, propondo, em especial, uma revisão na regulamentação dos serviços de transporte de passageiros na cidade de São Paulo, que vem a ser implementada por este projeto de lei.

Assim, peço o apoio dos nobres colegas para aprovação deste relevante projeto de lei, que representará uma conquista deste parlamento, que arduamente labuta para pacificar o uso intensivo do viário paulistano.