



PARECER Nº **DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E**
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0662/23.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do nobre Vereador Marlon Luz, que dispõe 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.

Segundo a proposta, 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.

Ainda sobre o assunto, determina que 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.

Estabelece também o projeto que exploração intensiva do viário no exercício do serviço 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.

Dispõe, também, que 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.

As OTTCs precisarão estar credenciadas junto ao Poder Executivo Municipal e no caso de não pagamento do preço público previsto, o seu credenciamento será imediatamente revogado, sendo certo que o preço público poderá ser cobrado mensalmente ou anualmente. Tal 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.

Estipula que as OTTCs, permitirão ao motorista credenciado o acesso completo às informações relativas às corridas efetuadas tais como: I - nome completo do passageiro; II - número do registro de identificação (RG); III - número de cadastro fiscal (CPF); IV - foto facial do passageiro (selfie); V - endereço completo. Mas esclarece que 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.

No que tange ao preço público, as OTTCs deverão I - desenvolver mecanismo de cerca eletrônica, permitindo a mensuração dos quilômetros roda dos 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. Entretanto, elucida que ficarão isentas do pagamento do preço público as OTTCs que não tenham realizado no mês corridas superiores a 100 mil (cem mil) quilômetros rodados.

Outro aspecto importante do texto é que as OTTCs devem 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;

Além disso, as 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; e III - O valor da corrida. Ademais, disponibilizarão uma opção ao passageiro para que este informe se é uma corrida solicitada para terceira pessoa, com opção do motorista não aceitar a corrida, sem que isso influencie na sua taxa de aceites de corridas, desempenho, performance, ou qualquer critério usado com o fim de avaliação do profissional. 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).

A proposta dispõe também que os condutores afixarão em local visível a sua identificação com foto a ser fornecida pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) e deverão estar permanente e adequadamente trajados durante a execução da atividade, respeitando os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Todos os veículos utilizados para a exploração dessa atividade deverão obter o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo- CSVAPP, competindo ao Departamento de Transportes Públicos - DTP a emissão do CONDUAPP e do CSVAPP.



O projeto pretende ainda instituir um 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.

Por fim, a proposta impõe algumas sanções às OTTCs em situações específicas.

Sob o aspecto jurídico, o projeto reúne condições de prosseguir em tramitação, nos termos do substitutivo abaixo, a fim de alterar e retirar artigos que configuram verdadeira ingerência no Princípio da Separação de Poderes, por invadirem competência privativa do Poder Executivo.

No que tange ao aspecto formal, a proposição encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Em relação à matéria, nos termos do art. 30, inciso I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal. Cabe considerar ainda que o projeto encontra fundamento na preponderância do interesse público sobre o privado.

Vale lembrar, ainda, que Lei Municipal nº 17.596, de 12 de agosto de 2021 estabelece, amparada no art. 5º, LV, da Constituição Federal, e nos arts. 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o dever de notificação dos motoristas cadastrados pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs nos casos de descadastramento, suspensão ou exclusão.

Ademais, podemos citar o Decreto Municipal 58.595/19, que altera o Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, dispondo sobre requisitos mínimos a serem exigidos dos condutores e veículos para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública por meio das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, bem como acresce dispositivo ao Decreto nº 8.439, de 10 de outubro de 1969.

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, vale mencionar, também, a Lei Federal nº 12.587/12 e a Lei Federal 13.640/18.

Nota-se, por outro lado, que estamos diante de uma das formas de manifestação do poder de polícia administrativa do Município, cuja definição encontra-se no art. 78, do Código Tributário Nacional:



Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (grifamos)

Hely Lopes Meirelles (Direito Municipal Brasileiro, 16ª edição, São Paulo: Malheiros, 2008, p. 516), ao lecionar sobre a polícia administrativa, na modalidade polícia das atividades urbanas em geral, ensina que:

Tal poder é inerente ao Município para a ordenação da vida urbana, nas suas exigências de segurança, higiene, sossego e bem-estar da coletividade. Por isso, a jurisprudência tem consagrado reiteradamente a validade de tal regulamentação e das respectivas sanções como legítima expressão do interesse local. (grifamos)

Entende-se que o efetivo exercício do poder de polícia reclama, a princípio, medidas legislativas que servirão de base para uma futura atuação concreta da Administração nessa condição, razão pela qual é comum afirmar que a polícia administrativa se desdobra em uma competência legislativa e uma competência administrativa.

Dentro deste contexto, a legislação federal contempla duas modalidades de serviço remunerado de transporte de passageiro para a realização de viagens individualizadas, conforme art. 4º, incisos VIII e X, da Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei Federal nº 13.640/2018:

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

I -;

.....

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

IX -;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras



plataformas de comunicação em rede. (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018)

.....”

Depreende-se da modificação legislativa promovida pela Lei Federal nº 13.640/18 que, atualmente, existem **duas formas de transporte individual de passageiros**, uma delas considerada de caráter público, prestada de forma aberta, disponível a qualquer cidadão, outra considerada de caráter privado, não aberto ao público, disponível apenas para usuários previamente cadastrados em uma plataforma de comunicação em rede. Ou seja, o cadastro prévio é exigido pela Lei Federal para essa modalidade não aberta.

Por outro lado, cabe aos Municípios organizarem, disciplinarem e fiscalizarem esses serviços, a teor do art. 12 da mesma Lei Federal nº 12.587/12:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)

Especificamente no que tange ao adequado funcionamento do novo modal de transporte, o legislador federal outorgou aos Municípios e ao Distrito Federal o poder de regulamentá-lo e fiscalizá-lo, tendo estabelecido, porém, algumas diretrizes básicas nesse sentido, a fim de garantir a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço. É o que se extrai dos arts. 11-A e 11-B, a seguir transcritos:

Art. 11-A. Compete exclusivamente 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 desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

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



III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

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

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Verifica-se, pois, a plena competência legislativa do Município para regulamentar essa nova modalidade de transporte privado individual de passageiros, no exercício do seu poder de polícia e para posterior atuação administrativa do Poder Executivo. Nesse sentido, já se pronunciou o Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2132191-48.2018.8.26.0000 - São Paulo, contra lei do Município de Teodoro Sampaio:

Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei municipal que “regulamenta o Transporte Individual Privado remunerado de passageiros, por meio de aplicativos, como o ‘UBER’ no âmbito do Município de Teodoro Sampaio SP”. Inconstitucionalidade Formal. Não ocorrência. Não configurada violação à iniciativa reservada ao chefe do executivo. Hipóteses taxativas. Interpretação restritiva. Lei que prevê despesas não impactantes a serem absorvidas pelo orçamento. Lei geral e abstrata que traça contornos da gestão. Ausência de afronta à separação dos poderes. Precedentes do Supremo Tribunal Federal. Inconstitucionalidade Material. Ocorrência. Lei que cria injustificável limitação à liberdade de escolha de profissão e aos princípios da igualdade, da livre iniciativa e da livre concorrência, em prejuízo



do consumidor. Afrenta à proporcionalidade e razoabilidade. Distanciamento do interesse público. Precedentes do Supremo Tribunal Federal e do Órgão Especial. Pedido julgado parcialmente procedente para declarar a inconstitucionalidade dos §§3º e 4º do artigo 3º; do inciso VI do artigo 4º; e da expressão “com capacidade de até 4 (quatro) passageiros, excluído o condutor”, do inciso X do artigo 4º, todos da lei atacada.

Na fundamentação, o referido acórdão do TJSP reporta-se à Tese nº 917 de Repercussão Geral, do Supremo Tribunal Federal, para concluir que:

“... ao examinar a controvérsia acerca da competência para iniciativa de lei municipal que preveja a obrigatoriedade de instalação de câmeras de segurança em escolas públicas municipais e cercanias, a própria Corte Suprema consolidou a Tese nº 917 de Repercussão Geral, no sentido de que “não usurpa competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, “a”, “c” e “e”, da Constituição Federal)”.

Reitera-se: se o Supremo Tribunal Federal já reconheceu a validade até mesmo de lei municipal que exigia da administração a instalação de câmeras de segurança em escolas públicas municipais e cercanias pelo Poder Executivo na cidade do Rio de Janeiro, mediante dispêndio orçamentário muito maior do que o caso dos presentes autos, não se justifica o acolhimento da tese de usurpação de atividade exclusiva do Executivo neste feito, em que apenas se previu que caberia à Prefeitura Municipal de Teodoro Sampaio a fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros.

6. É preciso reiterar a possibilidade de o Poder Legislativo exarar norma abstrata contendo condições mínimas e gerais a serem observadas por particulares e pela administração pública quanto à regulação da prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros, disciplinado pela Lei nº 2.140/2018, do Município de Teodoro Sampaio, respeitada, sempre, a discricionariedade do gestor na prática do ato administrativo em cada caso concreto.

(...)

É inegável que a gestão das vias públicas, da segurança viária municipal e da mobilidade urbana são atividades privativas do Poder Executivo, executadas por meio de atos administrativos específicos, necessários para sua adequada utilização e conservação. No entanto, a execução dessa tarefa típica da administração deve se dar de acordo com lei gerais e abstratas que tracem os contornos da gestão.



Desse modo, não se trata de usurpação, pela Casa Legislativa, das atribuições do Prefeito Municipal de administrar o município no que toca ao gerenciamento das vias e da segurança viária. A atividade gerencial deve se pautar pelos preceitos legais pertinentes, como aqueles previstos na lei questionada na presente ação.

Relevante ressaltar que essa função constitucional administrativa típica do Poder Executivo - e a ele reservada - não impede que a Câmara Municipal, no exercício de sua função, igualmente típica, de legislar, tutele o interesse coletivo da comunidade local, simplesmente estabelecendo condições mínimas a serem observadas para o gozo e exercício dos serviços ali previstos, sem que isso represente qualquer ingerência nas atribuições de gestão, funcionamento, planejamento, organização e direção do outro Poder.

7. Como se vê, não há qualquer inconstitucionalidade sob o prisma dos fundamentos suscitados pelo Prefeito teodoreense.” (negritos e grifos acrescentados)

Trata-se, assim, de iniciativa da competência do Legislativo Municipal, que versa sobre interesse público relativo à gestão das vias públicas, segurança viária municipal e mobilidade urbana, a ser tutelado sob o fundamento do latente interesse local, combinado com o poder de polícia do Município.

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, inciso X, do Regimento Interno desta Casa.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**, nos termos do Substitutivo abaixo, a fim de adequar o projeto à melhor técnica legislativa e retirar todo o Capítulo VI (art. 39 e ss. do texto original) que institui o Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, bem como os arts. 13, § 2º, 17, § 2º, 18, 28, 30 e 52, tendo em vista serem matérias de competência privativa do Poder Executivo Municipal. Pela mesma razão foram alteradas as redações dos arts. 17, caput, 19, 21, 24, 25, 26 e 27, à luz do quanto já regulamentado pelo Decreto municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016. Também foi ajustada a ordem numérica dos incisos do art. 9º.

SUBSTITUTIVO N. DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 662/23

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.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Esta Lei regulamenta, 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 fruição 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;

IV - detalhamento do preço pago pelo passageiro;

V - identificação do condutor e do veículo utilizado;

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



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

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

VIII - 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.

IX - 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.

§ 3º 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.

§ 3º 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.

Parágrafo único. É vedada a divulgação, por parte do Poder Executivo, de informações obtidas em razão do ofício, desde que sejam protegidas por sigilo legal.

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 - 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 se 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 junto ao Poder Executivo.

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

Seção II DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 18. Na forma estabelecida pelo Decreto n. 56.981, de 10 de maio de 2016, o Cadastro Municipal de Condutores - CONDUAPP e o Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP instituídos pelo Decreto, são condições 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. Na forma estabelecida pelo Decreto n. 56.981, de 10 de maio de 2016, 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 administrativo 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 Poder Executivo, 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.

§ 8º 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 e número do CONDUAPP no interior do veículo em local visível ao passageiro.

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, 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 órgão competente do Poder Executivo municipal;

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 os dados do veículo utilizado para a exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de seu correspondente CSVAPP, conforme o sistema utilizado pela credenciada.

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. A emissão e a renovação do CONDUAPP e do CSVAPP será realizada na forma estabelecida pelo Poder Executivo, cabendo aos interessados a apresentação da documentação necessária, na forma da respectiva regulamentação.

Art. 27. 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.

Seção III DO CONDUTOR E DO VEÍCULO

Art. 28. 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;
- V - todos os acessórios disponibilizados aos passageiros devem ser submetidos a limpeza constante.

CAPÍTULO IV - DA CARONA SOLIDÁRIA

Art. 29. 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. 30. É permitida a divisão equitativa das despesas do deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor.

Art. 31. 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. 32. 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. 33. 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. 34. As empresas credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de veículos ficam autorizadas a 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. 35. Para que possam fazer jus ao benefício do §2º do artigo 37 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. 36. 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 - DAS SANÇÕES ÀS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES CREDENCIADAS - OTTCS

Art. 37. 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 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\$ 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. 38. O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de 5 (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. 39. As penalidades previstas para os serviços de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.



Art. 40. 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. 41. 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. 42. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta Lei, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.

CAPÍTULO VII - DO PROCEDIMENTO PARA APLICAÇÃO DE SANÇÕES ÀS OPERADORAS DE TECNOLOGIA DE TRANSPORTES CREDENCIADAS - OTTCS

Art. 43. 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. 44. 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. 45. 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. 46. 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. 47. A aplicação da penalidade deverá respeitar a natureza, a gravidade da infração e o impacto da conduta.



§ 1º Se o infrator cometer simultaneamente duas ou mais infrações ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º As decisões serão motivadas, com indicação dos fatos e fundamentos jurídicos.

Art. 48. 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. 49. 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. 50. 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 VIII - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 51. 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. 52. 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. 53. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,