



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 805/2021 DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 479/2015.

O presente projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Toninho Vespoli (PSOL), visa alterar dispositivos da Lei nº 7.329/69, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, além de dar outras providências.

A proposta visa, em síntese, organizar o sistema de transporte individual remunerado de passageiros por meio de plataforma digital, acessível via internet, estabelecendo a obrigatoriedade de credenciamento pela Prefeitura Municipal de São Paulo, de acordo com requisitos e nos termos dos procedimentos administrativos definidos.

De acordo com o projeto, a Lei nº 7.329/69 passa a vigorar com alterações na redação de em seus artigos 1º, 4º, 6º, 7º, 11, 13, 15, 19, 20, 27, 28, 41, 44 e 47.

A nova redação dada ao do artigo 1º apresenta uma nova sistemática para a prestação dos serviços. A atividade de táxi será definida como: "...transporte individual de passageiros sem trajeto previamente definido pela Administração Pública, por veículo e condutor particulares devidamente licenciados mediante outorga de "Termo de Permissão e Alvará de Condução de Táxi (ACT)". Para a realização desses serviços, serão criados cadastros diversos abrangendo as categorias de motoristas profissionais autônomos do Município de São Paulo; empresas prestadoras de serviço individual e remunerado de passageiros; empresas de tecnologia - responsáveis pela intermediação do contato entre ofertantes e demandantes do serviço remunerado mencionado; veículos autorizados a operarem no sistema e uma Central de Expedição de Alvarás de Condução de Táxi (ACT).

A nova norma especifica também outras exigências a serem atendidas pelos motoristas que buscarem a autorização para o exercício da atividade, dentre elas:

Cadastro na plataforma digital e dispor de equipamento de identificação com sistema de GPS;

Identificação por meio de biometria, em dispositivo específico instalado no veículo para registrar o início e o término da jornada de trabalho que não poderá ultrapassar 12 (doze) horas;

Permitir a prévia identificação do motorista por foto e acesso aos dados pessoais deste e do respectivo veículo, por meio do aplicativo conectado à Internet, no momento da confirmação da solicitação do serviço de transporte;

Apto a informar previamente ao passageiro o valor estimado da corrida, por meio de aplicativo conectado à Internet;

Possuir no interior do veículo cartão de identificação do proprietário e do condutor e tabela de tarifas em vigor;

Ter 4 (quatro) ou mais portas;

Ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito estado de funcionamento;

Estar em dia com inspeções e exigências da municipalidade, inclusive tributárias, bem como de acordo com as exigências estaduais e federais e a legislação ambiental em vigor;

Estar em dia com o pagamento do seguro obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;

Ter apólice de seguro de responsabilidade civil por danos materiais e morais decorrentes de eventual quebra de sigilo de dados da plataforma digital ou de dados pessoais de passageiros, com cobertura mínima de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), valor a ser atualizado anualmente pelo índice oficial de correção;

Estar em dia com o pagamento de contribuição para o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

Depreende-se da justificativa do autor que, com o advento das novas tecnologias digitais, a norma que disciplina a atividade necessita ser revisada, tendo em vista a obsolescência de instrumentos como o Alvará de Estacionamento, que visavam à distribuição do serviço por todo o território do Município.

A abolição paulatina desse instrumento deve ser realizada com respeito aos interesses dos operadores do serviço de táxi e permitindo a ampliação da oferta.

O autor aponta que a tecnologia empregada otimizará o sistema, pois disponibiliza o transporte na localidade demandada pelo cliente. Através da melhor organização e planejamento o serviço é prestado com menores dispêndios de energia, tempo e combustível.

Ressalta que a nova sistemática permitirá a inclusão e regularização de prestadores de serviços particulares que operam fora das normas do táxi e sem qualquer fiscalização ou controle por parte da Administração. Eles poderão ser integrados, com a possibilidade de concessão de Alvarás de Condutor de Táxi - ACT, sem necessidade de vinculação a um ponto de táxi determinado.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa posicionou-se pela legalidade da propositura.

A Comissão de Administração Pública consignou voto contrário à aprovação do projeto.

Ante o exposto, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, é FAVORÁVEL à aprovação do projeto de lei.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, em 11/8/21

Senival Moura (PT) Presidente

Adilson Amadeu (DEM) Relator

Camilo Cristófaru (PSB)

Danilo do Posto de Saúde (PODE)

João Jorge (PSDB)

Marlon Luz (PATRIOTA)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 12/08/2021, p. 94

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.