



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 1082/2019 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 203/2016

De autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, o presente projeto de lei visa estabelecer limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros, diversas do serviço de táxis; bem como para o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo.

Esta Comissão solicitou informações ao Executivo, em cuja resposta destacam-se os seguintes pontos:

5.1. Inicialmente, informa-se que a matéria atualmente é regulamentada pelo Decreto Municipal nº 56.981/2016, que vem atendendo a contento o assunto, tendo como base a Lei Federal nº 12.587/2012, que dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana.

5.2. A primeira crítica sobre o projeto recai sobre a previsão do artigo 2º do projeto em testilha.

5.2.1. A referida disposição estabelece como valor mínimo de cobrança pelo serviço aquele fixado pela Administração Pública como tarifa a ser cobrado do serviço de taxis.

5.2.2. Ainda que a medida vise evitar a concorrência desleal entre os serviços, tal medida não se mostra apta, porque não se coadunam as regras de remuneração do serviço de taxis e do transporte individual de passageiros no uso intensivo do viário.

5.2.3. Atualmente, as tarifas de taxi são definidas pelas Portarias SMT.GAB nº 076/2016 e 210/2017, e visam estabelecer o parâmetro de remuneração dada aos taxistas pelas corridas realizadas, em uma lógica própria de livre iniciativa com base em uma permissão dada pelo Município em operar.

5.2.4. Por seu turno, nos termos do Decreto Municipal nº 56.981/2016, as empresas de tecnologia se credenciam perante o Poder Público Municipal para a aquisição de créditos para o uso intensivo do viário e, a partir de então, disponibiliza aos usuários a sua rede de motoristas credenciados, a um custo necessário para remuneração de toda a cadeia envolvida.

5.2.5. Admite-se, entretanto, uma limitação de cobrança de usuário, mediante fixação de teto, pelo Comitê Municipal de Uso do Viário, nos termos do artigo 13 do mesmo decreto, que vem atendendo a contento.

5.2.6. Portanto, mostra-se que a lógica por trás dos custos de ambos os serviços são diversos, motivo pelo qual a previsão no artigo 2º não se mostra hábil para o prosseguimento.

5.3. Também não prospera a previsão do artigo 3º.

5.3.1. A referida disposição propõe que somente poderão ser autorizados até 5% (cinco por cento) do total de veículos permissionários de taxi no Município de São Paulo.

5.3.2. Mais uma vez, e com fulcro no Decreto Municipal nº 56.981/2016, tal medida se mostra inócua, porque o uso intensivo do viário urbano municipal é outorgado diretamente com empresas de tecnologia credenciadas, as quais habilitam condutores necessários para disponibilizar viagens aos usuários de seus aplicativos.

5.3.3. Com base nos requisitos fixados no artigo 11 do referido decreto, são fixados os valores referentes aos preços públicos devidos em face do consumo de créditos de quilômetros utilizados.

5.3.4. Desse modo, havendo alta oferta de transporte que acarrete prejuízos ao uso intensivo do viário urbano, pode o Poder Público Municipal aumentar os valores a serem cobrados a título de preço público, de modo a regular o mercado.

5.3.5. Ademais, a alta rotatividade de inscrições de condutores no referido serviço importaria em estrangulamento da atividade econômica regulada, competindo, assim, ao mercado definir a demanda por serviços existente.

5.4. Em relação ao artigo 4º, também não se mostra condizente com a realidade do setor.

5.4.1. A proposta de exploração do uso intensivo do viário urbano municipal está atrelada na possibilidade das pessoas fornecerem serviços dentro de uma lógica própria de mercado, com utilização de aplicativos e acesso à internet.

5.4.2. Neste cenário, restringir o cadastramento de veículos apenas àqueles que sejam de propriedade do condutor importa em reconhecer a impossibilidade de cadastramento de veículos em leasing, a utilização de veículos de familiares, e a adoção de locação de veículos de frota para tais condutores, especialmente nos dias de restrição por força de rodízio municipal.

5.4.3. Assim, a medida se mostra desproporcional às inovações trazidas pela nova modalidade de serviço.

5.5. O artigo 8º, por sua vez, traz impropriedades quanto ao registro dos veículos empregados no serviço que se pretende regulamentar.

5.5.1. Com efeito, a exigência de emplacamento dos veículos na categoria aluguel foi afastada pela redação atual da Lei Federal nº 12.587/2012.

5.5.2. Ademais, eventual classificação com aluguel tornaria dificultosa a aplicação da proposta de exclusão da isenção do rodízio municipal, como consta do artigo 7º.

5.5.3. Portanto, não merece prosseguimento o referido artigo.

5.6. O próximo dispositivo que merece crítica é o artigo 10.

5.6.1. Como explanado, por serem atividades diversas, não há como se fixar um percentual de cadastramento mínimo de taxi, porque remunerados de forma diversa.

5.6.2. Ademais, eventual remuneração a menor pode dificultar o atendimento a um percentual, porque demandará vontade de condutores de taxis, que podem já possuir clientela fixa e necessária para o desenvolvimento de suas atividades, desinteressando o acesso às plataformas digitais.

5.6.3. Havendo álea imprópria ao atendimento da demanda, o artigo 10 mostra-se incompatível com a modelagem de mercado."

Pelas razões acima apontadas, apesar das elevadas intenções do nobre autor, quanto aos aspectos atinentes a esta Comissão, consideramos que o projeto não deva prosperar.

Contrário, portanto, é o voto.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 26/6/19

Alessandro Guedes (PT) - Presidente

Rodrigo Goulart (PSD) - Relator

Adriana Ramalho (PSDB)

Fernando Holiday (DEM)

Soninha Francine (CIDADANIA)

**VOTO VENCIDO DO RELATOR VEREADOR ISAC FELIX E DOS VEREADORES
ATÍLIO FRANCISCO E OTA DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 203/2016**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, visa estabelecer limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros, diversas do serviço de táxis; bem como para o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo. A propositura determina, entre outras disposições, que:

- os preços para serviços de transportes individuais de passageiros poderão ser variáveis, com limite mínimo equivalente ao do serviço de táxi da categoria comum;

- a quantidade de veículos autorizados a explorar as novas modalidades de transporte individual de passageiros será estabelecida em regulamento pelo Poder Executivo, e não poderá exceder a 5% (cinco por cento) do total das licenças do serviço de táxi no Município de São Paulo;

- os veículos utilizados para as novas modalidades de transporte individual deverão ser conduzidos exclusivamente por seus respectivos proprietários, não se admitindo a utilização de empregados ou prepostos em geral;

- os veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros deverão apresentar sinais que permitam a fácil e imediata identificação do serviço prestado, viabilizando a ação fiscalizatória;

- será vedada a circulação de veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros em corredores e faixas exclusivas de ônibus;

- os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros, exceto táxi, ficarão excluídos da isenção de rodízio municipal;

- os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros deverão ser da categoria aluguel e devidamente licenciados no Município de São Paulo;

- o proprietário condutor, ao explorar o serviço de transporte individual, deverá possuir formação específica bem como o cadastro municipal de condutor;

- as plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de novos serviços de transporte individual de passageiros deverão destinar aos táxis da Cidade de São Paulo, no mínimo 30% (trinta por cento) do total de viagens contratadas mensalmente;

- os veículos de transporte individual, inclusive os que operem como táxis, poderão ser compartilhados mediante a expressa anuência do passageiro;

- será vedado ao particular que não opere veículo de transporte público individual cobrar por transporte de pessoas;

- as plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de carona compartilhada poderão cobrar, tanto dos motoristas quanto dos usuários destes, taxas mensais ou anuais pela utilização da plataforma ou do aplicativo;

- o art. 34 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, ficará acrescido dos parágrafos 1º e 2º, com a seguinte redação:

"Art. 34. (...)

§ 1º Os veículos utilizados para o transporte público individual na modalidade táxi poderão, sem prévia autorização da Administração Pública, realizar percursos compartilhados entre os passageiros, mediante prévia anuência destes.

§ 2º A corrida compartilhada poderá ser autorizada previamente através de aplicativos ou plataformas digitais. (NR)";

- o inc. XVII do art. 42 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, passará a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 42. (...)

XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes, ressalvado a corrida compartilhada mediante prévia autorização dos passageiros; (NR)";

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 26/6/19

Alessandro Guedes (PT) - Presidente (contrário)

Isac Felix (PL) - Relator

Adriana Ramalho (PSDB) (contrário)

Atílio Francisco (PRB)

Fernando Holiday (DEM) (contrário)

Ota (PSB)

Rodrigo Goulart (PSD) (contrário)

Soninha Francine (CIDADANIA) (contrário)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/06/2019, p. 102

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