



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 891/2016 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0192/16.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador Andrea Matarazzo, que dispõe sobre a organização do sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências.

A proposta visa regulamentar o exercício da atividade de transporte individual remunerado de passageiros, de forma a promover um mercado sadio e que não acarrete lesões aos interessados, sobretudo aos passageiros. Busca-se uma modernização do modelo de transporte individual de passageiros remunerado, uma vez que a atual regulamentação não estaria adaptada às novas realidades, principalmente no que diz respeito ao avanço tecnológico.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana o transporte público individual é o "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas".

O projeto ora analisado subdivide o serviço de transporte de passageiros em dois: o serviço de interesse coletivo (exercido por taxistas) e o de interesse restrito (exercido por compartilhamento de veículo intermediado por meio de aplicativo digital). Essa regulamentação insere-se no bojo da competência Municipal, de acordo com o art. 30, I e II da Carta Política:

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

Além disso, ao ampliar o atual sistema de transporte individual remunerado, a citada propositura atende dois objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos no art. 7º, II e III da Lei 12.587/2012:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

[...]

- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

Seguindo, menciona-se que a Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) trata o transporte público individual como "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas." Ou seja, depreende-se que se trata de "serviço de interesse público", não de "serviço público". O serviço público é aquele cuja prestação é típica e obrigatória pelo Poder Público, ainda que este possa realizá-la de modo indireto e delegado. Já o serviço de interesse público seria aquele prestado tipicamente e prioritariamente pelo particular, como atividade econômica privada e dentro do "princípio da livre iniciativa", positivado pelo art. 170 da Constituição Federal, serviço que, no entanto, por sua importância para a vida social, deve receber regramento estatal. Cabe observar ainda que é justamente disciplinando essa

atividade econômica privada, mas de interesse público, que o Poder Público concede licença e fixa horários e condições de funcionamento, fiscaliza a atividade de modo a não torná-la prejudicial à população e estabelece penalidades para os infratores (Lei Orgânica Municipal, art. 160, incisos I, II, III e IV). Menciona-se isso porque o projeto em análise, ao tratar do exercício de atividade econômica no âmbito do Município, não tem iniciativa legislativa vinculada ao Chefe do Poder Executivo, mas sim compartilhada com o Poder Legislativo (de acordo com a leitura no rol do art. 37, § 2º, da Lei Orgânica do Município), razão pela qual merece o assentimento desta Comissão.

Para a sua aprovação à propositura dependerá do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica. Ante o exposto, na forma do Substitutivo abaixo apresentado, somos pela LEGALIDADE:

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 192/2016

Organiza o sistema de transporte individual de passageiros de utilidade pública, regulamenta o funcionamento das operadoras de tecnologia de transporte credenciadas (OTTC), o compartilhamento de veículos e de viagens, o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica, e altera a Lei Municipal nº 7.329 de 11 de Julho de 1969.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Esta lei organiza o sistema de transporte individual de passageiros de utilidade pública, regulamenta o compartilhamento de veículos e de viagens, o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica e altera a lei municipal que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 2º - São objetivos dessa lei:

I - garantir a segurança dos passageiros, taxistas e motoristas;

II - propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros de utilidade pública;

III - implementar instrumentos para mitigar a assimetria de informação entre o passageiro, taxistas e motoristas;

IV - ampliar as opções de acesso ao transporte individual de utilidade pública;

V - otimizar o aproveitamento dos veículos automotores de passeio;

VI - fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização;

VII - definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos exploradores do transporte individual de passageiros de utilidade pública.

Art. 3º Para os efeitos dessa lei, entende-se por:

I - carona solidária: transporte individual não remunerado de passageiros mediante compartilhamento de viagens e divisão de custos;

II - compartilhamento de veículo: disponibilização, de forma onerosa, por curto período de tempo, de veículo sem condutor;

III - motorista: condutor de veículo credenciado em uma Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada - OTTC para transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública de interesse restrito;

IV - Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada (OTTC): pessoa jurídica constituída com finalidade específica para, através de plataforma tecnológica, intermediar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante de qualquer modalidade de transporte individual de passageiro de utilidade pública.

V - plataforma tecnológica: qualquer plataforma tecnológica digital, tais como aplicativos para dispositivos móveis, websites e softwares, que fornece um conjunto de funcionalidades para possibilitar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante por

qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de utilidade pública, devendo ser oferecida por uma OTTC;

VI - taxista: profissional que se submete à Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

VII - veículo: veículo de passageiro do tipo automóvel, podendo ser próprio ou financiado.

Art. 4º - O uso do viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;

III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

V - assegurar a segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema municipal de mobilidade;

VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS DE UTILIDADE PÚBLICA

Seção I

Da Exploração dos Serviços de Transporte Individual

Art. 5º. O transporte individual de passageiros de utilidade pública, complementar ao transporte público coletivo, integra uma das categorias do sistema de mobilidade urbana, competindo ao Poder Público a sua organização, fiscalização e regulamentação.

Art. 6º. Quanto à abrangência dos interesses a que atendem e em razão da atividade econômica exercida, os serviços de transporte individual de passageiros de utilidade pública classificam-se nas seguintes modalidades:

I - serviços de interesse coletivo, por meio da exploração do serviço de taxi, por veículo de aluguel provido de taxímetro, nos termos da Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969 e suas alterações posteriores;

II - serviços de interesse restrito:

a) exploração intensiva do viário urbano;

b) carona solidária;

c) compartilhamento de veículo.

§1º Os serviços de interesse restrito estarão sujeitos aos condicionamentos necessários na forma dessa lei para que sua exploração econômica não prejudique os serviços de interesse coletivo.

§2º É vedada a exploração concomitante, com o mesmo veículo, das modalidades de serviço de transporte individual de passageiro, admitindo-se que a solicitação de qualquer modalidade dos serviços de transporte individual de passageiros de utilidade pública seja feita a partir de uma mesma plataforma tecnológica.

§3º Os taxistas e os motoristas poderão se cadastrar em uma ou mais plataformas tecnológicas.

Art. 7º. Deverá o Poder Executivo promover a integração das modalidades de transporte individual de passageiro de que trata essa lei com outros modais de transporte, inclusive por meio da definição de vagas para estacionamento.

Seção II

Cadastro Municipal de Taxistas e Motoristas

Art. 8o. Fica criado o Cadastro Municipal de Taxistas e Motoristas junto à Secretaria Municipal de Transportes para inscrição de taxistas e motoristas que exploram serviços de transporte individual de passageiros do tipo táxi ou de exploração intensiva do viário urbano.

Parágrafo único. Os taxistas inscritos, até a data de publicação dessa lei, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis de que trata a Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, serão automaticamente inscritos no Cadastro de que trata caput desse artigo.

Art. 9o. Para promover a inscrição no Cadastro Municipal de Motoristas e Taxistas, o interessado deverá apresentar à OTTC o original dos seguintes documentos:

I - Cadastro de Pessoa Física junto ao Ministério da Fazenda;

II - Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

III - comprovante de residência ou domicílio no município de São Paulo;

IV - atestado de antecedentes criminais;

V - certificado de conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura, nos termos de norma regulamentadora.

§1º Será negada inscrição se constar condenação:

a) por crime doloso;

b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

§2º Fica dispensada a apresentação dos documentos que se refere o caput desse artigo para os motoristas inscritos na forma do parágrafo único do art. 8o.

§3º Sempre que houver alteração nos dados inscritos no Cadastro de que trata o caput desse artigo o taxista ou motorista deverá informar à OTTC, a quem competirá informar a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 10. A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar, a qualquer tempo, a exibição original dos documentos de que trata o art. 9o, que deverão ser mantidos em posse do taxista ou motorista inscrito no Cadastro Municipal de Taxistas e Motoristas.

Art. 11. A Secretaria Municipal de Transportes regulamentará as informações constantes do Cadastro que deverão ser divulgadas em sítio eletrônico da rede mundial de computadores.

Seção III

Das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTC

Art. 12. As Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTC possuem a finalidade específica para, através de plataforma tecnológica, intermediar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de utilidade pública, não se qualificando como prestadoras do serviço de transporte.

§1º As OTTC devem ser constituídas na forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa.

§2º As empresas de frota, associações e cooperativas regularmente constituídas e exploradoras do serviço de táxi poderão se constituir como OTTC nos termos dessa lei.

Art. 13. A intermediação do contato entre o taxista ou o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de utilidade pública depende de prévio credenciamento da OTTC junto à Secretaria Municipal de Transportes, feito na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. Para uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros poderá ser cobrado preço público das OTTC para o credenciamento de que trata o caput deste artigo.

Art. 14. Obtido o credenciamento de que trata o art. 9o, a OTTC deverá informar à Secretaria Municipal de Transportes a relação de taxistas, motoristas e veículos registrados em sua plataforma digital.

Art. 15. Compete à OTTC, dentre outros:

I - organizar o serviço prestado pelos motoristas cadastrados e taxistas autorizados na forma da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, vedada a exigência de exclusividade;

II - intermediar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante ou com o demandante pelas modalidades de carona solidaria e compartilhamento de veículo;

III - registrar os taxistas ou motoristas e veículos utilizados para a prestação dos serviços, atendidos os requisitos mínimos desta lei;

IV - disponibilizar eletronicamente ao demandante:

a) identificação e foto do taxista e seu segundo condutor ou motorista;

b) modelo do veículo e placa de identificação;

c) tempo de espera estimado para chegada do veículo;

d) avaliação atribuída ao taxista, motorista e veículo.

V - disponibilizar ao passageiro a opção de receber o preço estimado antes deste aceitar a viagem.

VI - disponibilizar mecanismo de avaliação por nota e comentário, pelo passageiro, das condições do veículo e do atendimento do taxista ou motorista, conforme padrão a ser estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes;

VII - gerir o consumo dos créditos disponíveis e a sua efetiva utilização na prestação do serviço de transporte individual remunerado.

Parágrafo único. A OTTC deve possibilitar que o demandante acesse, a qualquer tempo, as informações constantes do caput desse artigo.

Art. 16. Em caso de aceite pelo passageiro e taxista ou motorista e desde que a solicitação seja feita através de uma plataforma digital, poderão ser compartilhados trajetos convergentes da viagem.

§1º Fica permitido à OTTC cobrar uma tarifa total pela maior pela viagem, desde que cada usuário pague uma tarifa individual inferior à que pagaria fora do sistema de divisão de corridas.

§2º As corridas divididas ficam limitadas a um máximo de 4 (quatro) passageiros se deslocando concomitantes por veículo.

Art. 17. É facultada à OTTC requerer informações adicionais dos taxistas e motoristas para registro em sua plataforma.

Art. 18. Os métodos de precificação do serviço devem ser divulgados ao usuário nos termos de aceite do serviço e sempre que alterados.

§1º A OTTC deve disponibilizar ao passageiro, nos serviços de táxi ou de exploração intensiva do viário urbano, a opção de ser informado acerca do preço estimado antes deste aceitar a viagem e, nas modalidades de carona solidária ou de compartilhamento de veículo, os custos do serviço.

§2º Poderão ser utilizados outros meios tecnológicos que possibilitem a mensuração da tarifa ou preço, mediante roteirização e cálculo da distância a ser percorrida, os quais serão definidos em regulamentação da Secretaria Municipal de Transportes, garantida a lisura e a transparência da mensuração.

Art. 19. Após a prestação do serviço de táxi ou de exploração intensiva do viário urbano, a OTTC, na qualidade de intermediadora do contato, deve garantir que um recibo eletrônico seja transmitido ao demandante, devendo conter:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo total e distância da viagem;
- III - mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- IV - itens que compõem o preço ou tarifa pago;
- V - identificação do taxista ou motorista;
- VI - modelo e placa de identificação do veículo.

Parágrafo único. A OTTC deve possibilitar que o demandante acesse, a qualquer tempo, as informações constantes do caput desse artigo.

Art. 20. A OTTC deve assegurar a privacidade dos dados do demandante acerca:

- I - origem e destino;
- II - informações pessoais utilizadas para se cadastrar e logar na plataforma;
- III - dados utilizados para pagamento;
- IV - registros de conexão e de acesso a aplicações.

Art. 21. A OTTC deve disponibilizar ao demandante ferramenta para questionar a tarifa ou preço cobrado.

Art. 22. A OTTC deve adotar uma política de não discriminação em relação ao registro em sua plataforma de demandantes, taxistas e motoristas.

Art. 23. A OTTC deve oferecer ao demandante a possibilidade de indicar, no momento da solicitação, a necessidade de veículo adaptado nos termos da Lei 16.403 de 23 de março de 2016.

Parágrafo único. É vedada a cobrança de encargos adicionais em razão da solicitação de veículo adaptado ou com acessibilidade assistida.

Art. 24. A OTTC deve disponibilizar à Secretaria Municipal de Transportes dados sobre trânsito e transporte visando o planejamento urbano e do sistema de transporte, garantida a privacidade do usuário.

Parágrafo único. Compete ao Poder Executivo regulamentar os dados a serem disponibilizados.

Art. 25. A OTTC deve implantar e manter canais de comunicação com a finalidade de receber manifestações, tais como denúncias, reclamações, sugestões e elogios.

Parágrafo único. Deve ser assegurado sigilo em relação aos dados pessoais do manifestante, devendo receber número de protocolo para acompanhamento de sua manifestação e informações quanto a providências adotadas.

Art. 26. Sobre o serviço de organização e operação do contato entre o taxista ou motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de utilidade pública prestado pela OTTC com sede no município de São Paulo, incidirá o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) de processamento de dados e congêneres.

§1º A Secretaria Municipal de Finanças deverá estabelecer os requisitos para transmissão das informações, pela OTTC, acerca dos valores cobrados pelo provedor dos taxistas e motoristas para utilização da plataforma.

§2º O provedor de plataforma digital deverá estar inscrito no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

Art. 27. A OTTC poderá fixar preço a ser cobrado do usuário dos serviços, observados os parâmetros estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário -CMUV para a modalidade de exploração intensiva do viário urbano.

Art. 28. As OTTCs poderão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

Art. 29. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata esta lei serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelos Planos Nacional e Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO III

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE COLETIVO

Art. 30. Será considerada de interesse coletivo a modalidade de serviço de transporte individual cuja prestação dependa de autorização a veículos de aluguel providos de taxímetro, nos termos da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e suas alterações posteriores.

Art. 31. Caso a solicitação do serviço de táxi seja feita através de uma plataforma digital, deverá ser cobrado o valor da tarifa determinada pela Secretaria Municipal de Transportes, facultada à OTTC adotar o valor final da tarifa com desconto concedido pelo motorista antes do início da viagem.

Parágrafo único. Na hipótese de que trata o caput desse artigo poderá a OTTC, mediante prévio consentimento do taxista, isentar adicionais de:

- I - viagem metropolitana;
- II - solicitação com hora marcada;
- III - adicional de bagagem.

Art. 32. A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar a OTTC as informações necessárias para elaboração de estudos de definição de política tarifária para o serviço de transporte individual de interesse coletivo.

Art. 33. As empresas de táxi de que trata a Lei Municipal n. 7.329, de 11 de julho de 1969, caso atuem como OTTC ou tenham sua frota integralmente registrada em plataformas tecnológicas, ficam dispensadas de dispor de área mínima destinada ao estacionamento dos veículos e instalação de escritório.

Art. 34. É vedada que a solicitação do serviço de transporte individual por veículo de aluguel provido de taxímetro se dê exclusivamente por meio de plataforma tecnológica, podendo o taxista atender a qualquer demandante nas vias e logradouros públicos.

Art. 35. Ficam dispensados de portar no veículo guia atualizado das ruas de São Paulo os taxistas que possuírem dispositivo eletrônico ou telefone móvel com visualização de mapas e pesquisa de logradouros.

Art. 36. A renovação do alvará de que trata a Lei municipal nº 7.329, de 11 de Julho de 1969, deverá ser feita conforme mudança de veículo.

Art. 37. A partir da data de publicação dessa lei os veículos de aluguel providos de taxímetro deverão aceitar meios de pagamento eletrônico, admitida a intermediação eletrônica do pagamento pela OTTC.

Art. 38. Competirá à Secretaria Municipal de Transportes estabelecer, anualmente, o ano e modelo dos veículos autorizados a explorarem o serviço de táxi.

Parágrafo único. As sociedades empresárias, cooperativas e associações poderão definir, dentre os veículos autorizados de que trata o caput, quais são admitidos em suas atividades.

Art. 39. Fica autorizada a oferta de itens de conforto, comodidade e conveniência nos veículos de aluguel providos de taxímetro e o oferecimento de cortesias sendo vedada qualquer tipo de cobrança do passageiro.

Art. 40. A Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar a circulação de veículos de aluguel providos de taxímetro em corredores e faixas de ônibus nas seguintes circunstâncias:

I - em corredores de ônibus desde que com passageiro, sendo vedado o embarque e desembarque;

II - em faixas exclusivas de ônibus com ou sem passageiro.

CAPITULO IV

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE RESTRITO

Seção I

Do Transporte Individual de Interesse Restrito

Art. 41. Será considerada de interesse restrito as seguintes modalidades de serviço de transporte individual:

I - exploração intensiva do viário urbano;

II - carona solidária;

III - compartilhamento de veículo.

Subseção I

Da exploração intensiva do viário urbano

Art. 42. O transporte individual remunerado de passageiro na modalidade exploração intensiva do viário urbano é condicionado a outorga onerosa correspondente a utilização de créditos de quilômetros adquiridos pela OTTC mediante pagamento de preço público.

Parágrafo único. O preço público da outorga possui natureza regulatória e destina-se a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração intensiva do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

Art. 43. O consumo dos créditos de quilômetros pela exploração intensiva do viário urbano para transporte individual remunerado deverá seguir tabela de conversão visando estimular a mitigação das externalidades negativas do transporte individual.

Art. 44. É vedado aos veículos destinados a exploração intensiva do viário urbano o atendimento de passageiro que não tenha solicitado por meio de plataforma digital.

Art. 45. Os motoristas deverão prestar o serviço na qualidade de pessoa jurídica ou profissional autônomo nos termos da legislação em vigor.

Art. 46. A exploração intensiva do viário urbano deverá ser feita por veículos com no máximo 5 anos de fabricação, admitido período de transição na forma de ato regulamentador.

Parágrafo único. A OTTC poderá estabelecer condições adicionais referentes aos veículos a serem registrados em suas plataformas.

Art. 47. Os veículos destinados à exploração intensiva do viário urbano deverão ser submetidos a inspeção anual em Organismos de Inspeção Credenciados -OIC ou na forma estabelecida pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 48. Para prestação do serviço de exploração do uso intensivo do viário urbano deverá ser entregue pelo motorista a OTTC cópia dos seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, registrado no município de São Paulo;

II - Comprovante de pagamento do Seguro para Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;

III - apólice de seguro por acidentes pessoais de passageiros conforme valor mínimo fixado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Caberá a OTTC o registro dos motoristas, podendo a Secretaria Municipal de Transportes solicitar a qualquer tempo cópia digital das informações contidas no caput desse artigo.

Art. 49. Os veículos destinados à exploração intensiva do viário urbano estão submetidos às regras:

I - do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, instituído pela Lei Municipal nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, e normas regulamentadoras;

II - de proibição de circulação em faixas e corredores exclusivos de ônibus.

Subseção II

Da carona solidária

Art. 50. O transporte individual de passageiro na modalidade de carona solidária deverá ser feito atendendo aos seguintes requisitos:

I - não seja exercido por taxistas ou motoristas cadastrados no cadastro de que trata o Art. 8o;

II - não tenha finalidade lucrativa;

III - seja feita por veículo particular não utilizado para exploração das atividades constantes das alíneas a e c do inciso II do art. 6o dessa lei;

IV - não seja transportado mais de 4 (quatro) passageiros simultaneamente.

Parágrafo único. Fica a OTTC autorizada a realizar cobrança, tanto dos motoristas quanto dos usuários, para o serviço de intermediação da carona solidária e controle da divisão dos custos.

Subseção III

Do compartilhamento de veículo

Art. 51. O compartilhamento de veículo deverá ser feito por meio de OTTC, a quem competirá:

I - organizar a atividade e o serviço;

II - cadastrar usuários e os veículos, 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. 52. A OTTC credenciada para compartilhamento de veículo poderá disponibilizar veículos de sua frota em vagas de estacionamento, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos mediante outorga onerosa conforme previsto em regulamentação específica.

§1º A Prefeitura poderá incluir ou remover, a qualquer tempo, as vagas de estacionamento destinadas ao compartilhamento de veículos.

§2º A OTTC poderá apresentar estudo técnico que demonstre a necessidade de vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos.

Art. 53. Os veículos destinados ao compartilhamento de que trata essa lei devem ter, em seu exterior, identidade visual própria na forma definida em ato regulamentador.

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO - CMUV

Art. 54. Fica instituído o Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV, de caráter consultivo e deliberativo, com a finalidade de acompanhar e implementar o disposto nessa lei.

Art. 55. São membros do CMUV:

I - o Secretário Municipal de Transportes, que o presidirá;

II - o Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico;

III - o Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras,

IV - o Diretor-Presidente da São Paulo Negócios.

§1º O CMUV deliberará por maioria absoluta e terá suas decisões definidas em ata e publicadas no Diário Oficial da Cidade.

§2º O CMUV poderá convidar para participar de suas reuniões titulares ou representantes de outros órgãos e entidades do Poder Público e da iniciativa privada, que terão direito a voz, mas não a voto.

§3º A Secretaria Municipal de Transportes deverá prover o necessário apoio técnico e administrativo ao CMUV.

Art. 56. Ato regulamentador definirá o funcionamento e a periodicidade do CMUV.

Art. 57. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

I - fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;

II - definir os preços públicos cobrados das OTTC para operar cada modalidade de serviço de transporte individual de passageiro de utilidade pública;

III - estabelecer metodologia de alteração dos preços públicos a ser seguido nas reuniões do Comitê, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;

IV - alterar os preços públicos de acordo com a metodologia definida;

V - definir e rever a tabela de conversão de que trata o art. 44 desta lei, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto no parágrafo único do art. 43 dessa lei;

VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTC para cada serviço;

VII - definir regramento para a inscrição no Cadastro Municipal de Taxistas e Motoristas;

VIII - definir requisitos mínimos do Curso Especial de Treinamento e Orientação constante do inciso V do art. 9º dessa lei;

IX - definir e rever o preço máximo a ser cobrado pelas OTTCs para a modalidade de exploração do uso intensivo do viário urbano;

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 estabelecida nesta lei, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos;

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência necessárias ao cumprimento do disposto nesta lei.

Parágrafo único. O CMUV deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTC transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das políticas públicas ora reguladas.

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

Art. 58. Compete à Secretaria Municipal de Transportes fiscalizar as atividades previstas nesta lei, sem prejuízo da atuação das demais Secretarias no âmbito das suas respectivas competências.

Art. 59. A infração a qualquer dispositivo desta lei ensejará a aplicação das seguintes sanções, isolada ou cumulativamente, sem prejuízo de outras cominadas em legislações específicas:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão do credenciamento ou do cadastramento;

IV - descredenciamento ou descadastramento.

§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 cometimento da infração se prolongar no tempo.

§3º O valor da multa será atualizada 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\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) e o máximo 1% da somatória do valor total pago nas corridas feitas pela OTTC nos 12 meses anteriores.

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

§5º O descredenciamento ou descadastramento gerará efeito pelo prazo de até 5 anos.

Art. 60. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, coautoras ou partícipes do mesmo fato, incluindo, mas não se limitando, os agentes e representantes legais ou contratuais que agiram no interesse ou benefício da entidade.

Art. 61. O cometimento de nova infração pelo mesmo infrator, no período de cinco anos, implicará:

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. 62. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática das infrações, incidirá nas penas a estas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 63. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em sítio na rede mundial de computadores.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o caput consiste na divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço punidos pela ausência de regular credenciamento ou autorização por parte do Município.

Art. 64. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta lei ou regulamento, poderá dirigir representação às autoridades competentes para efeito do exercício do seu poder de polícia.

Art. 65. As autoridades municipais no exercício do poder de polícia administrativa previsto nesta lei poderão adotar todos os meios físicos, eletrônicos, digitais ou outros idôneos de fiscalização, incluindo o livre acesso às dependências e às informações dos destinatários da ação fiscalizatória, caracterizando-se embaraço à fiscalização, punível nos termos da lei, qualquer dificuldade oposta à consecução desse objetivo, podendo requisitar o auxílio da força pública quando vítimas de embaraço ou desacato no exercício de suas funções, ou quando necessário à efetivação de medidas prevista na legislação.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 66. A Secretaria Municipal de Transportes deverá divulgar, anualmente, relatório contendo dados qualitativos e quantitativos sobre o transporte individual remunerado de passageiros no município.

Art. 67. O art. 1o da Lei Municipal nº 15.676, de 12 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1o. E vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado, na forma de lei específica, para esse fim ou esteja registrado em uma plataforma tecnológica registrada na Secretaria Municipal de Transportes."

Art. 68. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 69. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se for o caso.

Art. 70. Ficam revogadas as disposições em contrário a essa lei.

Art. 71. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 01.06.2016.

Alfredinho - PT - Presidente - Contra

Conte Lopes - PP

Ari Friedenbach - PHS

Mário Covas Neto- PSDB

Arselino Tatto – PT - Contra

Sandra Tadeu – DEM

Gilberto Natalini – PV

Eduardo Tuma - PSDB - Relator

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 08/06/2016, p. 95

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