



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00419/2018 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Regulamenta o 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, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Esta lei regulamenta o 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, e o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, em conformidade com os artigos 4º, X; 11-A; 11-B; 12 e 18, I, da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

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 DA MALHA VIÁRIA URBANA

Art. 2º A Malha Viária Urbana 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 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 - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS

SEÇÃO I

DO SERVIÇO

Art. 3º O direito ao uso da Malha Viária Urbana no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º Serão autorizados pelo município o credenciamento de veículos para o serviço de transporte privado remunerado, em número compatível pela demanda indicada pela CMMV, na forma equivalente, sendo sua quantidade total nunca superior àquela ofertada mediante alvará ao transporte público individual.

§ 2º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 3º Na exploração do uso da Malha Viária Urbana no serviço de que trata este capítulo fica assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

Art. 4º As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, nos termos do artigo 35 desta lei, contendo, no mínimo:

I - origem e destino da viagem;

II - tempo de duração e distância do trajeto;

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

IV - mapa do trajeto;

V - itens do preço pago;

VI - avaliação do serviço prestado;

VII - identificação do condutor;

VIII - relação mensal de condutores descredenciados por avaliação dos usuários;

IX - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação da mobilidade urbana.

Art. 5º A autorização para o uso da Malha Viária Urbana para exploração de atividade descrita nesta lei é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º A autorização de que trata o "caput" deste artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto no artigo 8º desta lei.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual, conforme escolha do contribuinte, das OTTCs para o credenciamento de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção:

I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados;

II - intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;

III - cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso da Malha Viária - CMMV;

V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para o pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.

Parágrafo único. Além do disposto no "caput" deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção, a serem fornecidos exclusivamente por meio eletrônico:

I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;

II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;

IV - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago;
- e) identificação do condutor.

V - manter unidade física no município, para o atendimento presencial de usuários da plataforma.

Parágrafo único. Sob nenhuma hipótese, por se tratar de serviço de caráter privado, será autorizada a formação ou criação de pontos físicos para embarque de usuários.

Art. 7º A OTTC poderá disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.

§ 1º Fica permitida à OTTC cobrar uma tarifa total 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 concomitantemente por veículo.

SEÇÃO II

DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO DA MALHA VIÁRIA

Art. 8º A exploração da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é condicionada à utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs.

§ 1º A utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso da malha viária.

§ 2º Os créditos de quilômetros serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela OTTC.

Art. 9º A utilização do sistema de créditos de quilômetros para uso da Malha Viária na prestação dos serviços é restrita às OTTCs credenciadas.

§ 1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional da Malha Viária de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 2º O preço público fixado para a outorga poderá variar de acordo com a política de incentivo ou desincentivo do uso da Malha Viária.

Art. 10. O uso dos créditos de quilômetros utilizados será contabilizado e terá o pagamento de sua outorga onerosa feito por meio eletrônico.

Parágrafo único. O pagamento do preço público da outorga deverá ser feito em até 2 (dois) dias úteis contados a partir do fechamento do dia da utilização dos créditos de quilômetros mediante guia de recolhimento eletrônica.

Art. 11. Além das diretrizes previstas no artigo 2º desta lei, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso da Malha Viária pela atividade privada, dentre outros:

- I - no meio ambiente;
- II - na fluidez do tráfego;
- III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana;
- IV - No balanceamento concorrencial com outros modais.

Parágrafo único. A alteração do preço público prevista no "caput" deste artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado entre oferta e demanda.

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso da Malha Viária para transporte individual remunerado deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 29, inciso V, desta lei, considerando, no mínimo, como fator de regulação:

- I - compartilhamento de veículo;
- II - horário de circulação;
- III - localização do veículo durante o trajeto;
- IV - veículos não poluentes;
- V - veículos híbridos;
- VI - acessibilidade;
- VII - integração com outros modais do sistema de transporte público.

§ 1º Considera-se como acessíveis os veículos que permitam embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas.

§ 2º As conversões previstas neste artigo terão efeito cumulativo multiplicativo.

§ 3º As OTTCs deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do consumo dos créditos, conforme previsto na regulamentação do credenciamento.

§ 4º O CMMV poderá instituir outros fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 2º desta Lei.

SEÇÃO III

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 13. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, obedecido ao valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de da Malha Viária - CMMV.

Parágrafo único. Devem ser disponibilizadas ao usuário, antes do início da corrida, informações sobre o preço a ser cobrado e cálculo da estimativa do valor final.

Art. 14. A liberdade tarifária estabelecida no artigo 13 desta lei não impede que o Poder Público Municipal exerça suas competências de fiscalizar e de reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas OTTCs.

SEÇÃO IV

DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 15. Podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

I - possuir carteira nacional de habilitação categoria "B" ou superior, com autorização para exercer atividade remunerada;

II - possuir CONDUAPP (Cadastro Municipal de Condutores por Aplicativos) regulado pela Prefeitura;

III - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;

IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório - DPVAT;

V - comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;

VI - operar veículo motorizado com, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação, de propriedade do condutor, licenciado no município de São Paulo;

VII - possuir cadastro de contribuinte municipal - CCM, ativo e negativado para dívidas tributárias ou administrativas;

VIII - comprovar recolhimento da contribuição previdenciária relativa à atividade de autônomo;

IX - exibir no painel frontal do veículo, em local visível para o público cartão de identificação do condutor bem como apresentar adesivo fixo identificativo de visibilidade externa da atividade exercida e OTTC vinculada, conforme modelo a ser aprovado pela autoridade municipal competente.

X - submeter o veículo a vistoria anual pela autoridade municipal competente.

XI - Apresentar o motorista por aplicativo atestados de antecedentes criminais para fim de cadastro na OTTC.

§ 1º O curso de que trata o inciso III do "caput" deste artigo deverá ser ministrado por centros de treinamento autorizados pelo Poder Público, sendo a aprovação obtida pelo motorista em um único curso, que cumpra os requisitos definidos, válida para cadastramento em qualquer OTTC.

§ 2º O tempo de fabricação máximo estabelecido pelo inciso VI do "caput" deste artigo será de até 8 (oito) anos nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da publicação desta lei, desde que o veículo tenha sistema de freios ABS instalado.

Art. 16. 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 por esta lei e regulamentos dela decorrentes;

II - assegurar que parte dos créditos de quilômetros consumidos por mês tenha sido utilizada em corridas exclusivamente conduzidas por motoristas do gênero feminino, sendo exigido, no mínimo:

a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação desta Lei;

b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação desta Lei;

c) 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a publicação desta Lei;

III - credenciar-se e compartilhar seus dados com o Poder Executivo Municipal, conforme regulamentação expedida nos termos do artigo 29 desta lei.

Parágrafo único. O não atendimento dos percentuais estipulados no inciso II deste artigo nos respectivos prazos implicará a obrigação do pagamento de outorga onerosa equivalente ao montante de créditos de quilômetros faltantes que seriam necessários para atingir tais percentuais em dado mês, sem possibilidade de utilização desses créditos em corridas futuras.

CAPÍTULO III

DA CARONA SOLIDÁRIA

Art. 17. O direito à intermediação de carona solidária na Malha Viária do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre os condutores provedores de carona e os passageiros.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

Art. 18. Considera-se carona solidária, para efeito desta Lei, 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;
- II - não tenha fins lucrativos;
- III - seja realizado por veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte remunerado de passageiros;
- IV - não transporte mais de 4 (quatro) passageiros simultaneamente.

§ 1º É permitida a divisão equitativa das despesas do deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor.

§ 2º A inobservância do disposto no "caput" deste artigo implica desvio de finalidade e transporte irregular de passageiros, com todas as penalidades e responsabilidades correspondentes.

§ 3º Ficam as OTTCs autorizadas a intermediar, coordenar e controlar a divisão de custos da viagem, podendo cobrar dos cadastrados pelo serviço prestado para esse fim.

Art. 19. Para a intermediação da atividade de carona solidária no viário urbano não é necessário o pagamento de preço público por distância percorrida pelos veículos cadastrados.

Art. 20. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

- I - organizar a atividade de carona solidária;
- II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- III - intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre o condutor provedor da carona e os passageiros;
- IV - assegurar o uso do serviço estritamente para a atividade permitida neste capítulo, responsabilizando-se pelo eventual desvio de finalidade dos usuários cadastrados.

CAPÍTULO IV

DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR

Art. 21. O direito à exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor no viário urbano do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

Parágrafo único. 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 - Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

Art. 22. A exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor será condicionada ao pagamento de outorga pelo direito de uso de estacionamento em via urbana.

Parágrafo único. Além do pagamento da outorga previsto no "caput" deste artigo, poderá ser exigido preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

Art. 23. 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. 24. As OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de veículos sem condutor ficam autorizadas a alocar veículos de suas frotas em vagas de estacionamento, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica.

§ 1º A Prefeitura poderá incluir ou remover vagas de estacionamento para veículos compartilhados sem condutor a qualquer tempo.

§ 2º As OTTCs credenciadas para essa atividade poderão apresentar estudo técnico que demonstre a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Art. 25. Os veículos vinculados ao serviço de compartilhamento sem condutor devem ter, em seu exterior, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem à identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DA MALHA VIÁRIA- CMMV

Art. 26. Fica instituído o Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas nesta lei.

Art. 27. São membros do CMMV:

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

II - o Secretário Municipal da Fazenda;

III - o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais;

IV - o Secretário Municipal de Desestatização e Parceiras;

V - o Secretário do Governo Municipal;

VI - o Secretário Municipal de Serviços e Obras;

VII - um Vereador membro da Comissão Trânsito Transporte da CMSP.

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

§ 2º O CMMV 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 CMMV.

Art. 28. O CMMV reunir-se-á mensalmente ou sempre que for convocado em caráter extraordinário por seu Presidente.

§ 1º A reunião poderá ocorrer por meio de conferência de vídeo, voz ou qualquer outro recurso tecnológico idôneo, podendo os atos e documentos respectivos tramitar e ser firmados por meio eletrônico.

§ 2º O Presidente, em casos de relevância e urgência, poderá expedir resoluções "ad referendum" do colegiado, que as apreciará como primeiro item da pauta de sua reunião subsequente.

Art. 29. Compete ao Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV:

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

II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço;

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 artigo 12 desta lei, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto em seu § 4º;

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

VII - definir regramentos de cadastro similar ao CONDUTAX para o serviço de transporte individual, nos termos do artigo 15, inciso II, desta Lei;

VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte individual privado de passageiros, nos termos do artigo 15, inciso III, desta lei;

IX - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades de uso intensivo da malha viária urbana;

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.

Parágrafo único. O CMMV deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das atividades ora reguladas.

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

Art. 30. A infração a qualquer disposição desta Lei ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, em especial nos artigos 10 a 17 da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no Município, sem prejuízo de outras regidas no ato de credenciamento.

Art. 31. 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. 32. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática de infrações à regulação dos serviços previstos nesta lei, incide nas penas a elas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 33. 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 sua página na internet.

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 pela ausência de regular credenciamento ou autorização da Prefeitura bem como a divulgação de seus condutores descredenciados por baixo "score" (Pontuação/Avaliação).

Art. 34. 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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. As OTTCs credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com a Prefeitura, por intermédio do Laboratório de Tecnologia e Protocolos para a Mobilidade Urbana - Mobilab, dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

Parágrafo único. É vedada a divulgação, pela Prefeitura ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

Art. 36. 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.

§ 1º Ficam as Secretarias, órgãos e entidades municipais autorizados a receber bens e serviços em doação para o cumprimento das finalidades relacionadas às suas respectivas esferas de atuação.

§ 2º Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às Secretarias, órgãos e entidades municipais destinatários, aos quais competirá à análise jurídica da proposta e do atendimento ao interesse público.

Art. 37. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata esta Lei serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 38. Os serviços de que trata esta Lei sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 39. Compete ao Comitê Municipal da Malha Viária - CMMV a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 40. 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. 41. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 42. O Poder Executivo regulamentará esta lei, no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da sua publicação.

Art. 43. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 15/08/2018, p. 76-77

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