



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00119/2020 do Vereador José Police Neto (PSD)

"Dispõe sobre a regulação do Serviço de ônibus sob Demanda para exploração de atividade econômica privada de transporte coletivo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Capítulo I - Da conceituação

Seção Da Abrangência

Art. 1º - Esta lei disciplina o funcionamento dos serviços de ônibus por Demanda no município de São Paulo, como parte integrante do sistema de transporte coletivo privado, dentro do Sistema de Mobilidade previsto na lei 16.050/2014, Plano Diretor Estratégico.

Art. 2º Os serviços de ônibus por demanda poderão operar no município de São Paulo, obedecidas as condições desta lei nas modalidades:

I - Rota Fixa

II - Flexibilidade Total

III- Flexibilidade Parcial

IV - Sistema Misto

Art. 3º - O Poder Público Municipal poderá estabelecer em regulamento condições adicionais para credenciamento e operação das prestadoras do Serviço de ônibus Por Demanda, desde que obedecidas as seguintes limitações:

I - Isenção de taxas e cobrança pelo Uso Intensivo do Viário e tributação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela faixa mínima legalmente permitida para os veículos elétricos que operarem no sistema de ônibus por Demanda;

II - Isenção de taxas e cobrança pelo Uso Intensivo do Viário e tributação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela faixa mínima legalmente permitida para os veículos movidos a energias limpas e renováveis sem emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos que operarem no sistema de ônibus por Demanda;

III - Isenção de taxas e desconto de 50% na cobrança pelo Uso Intensivo do Viário e tributação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela faixa mínima legalmente permitida para os veículos cujas emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos forem inferiores a 50% da meta estabelecida para os demais veículos de transporte coletivo pelo art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009 que operarem no sistema de ônibus por Demanda;

IV - Isenção de taxas e cobrança pelo Uso Intensivo do Viário e tributação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela faixa mínima legalmente permitida para os trajetos cujo valor cobrado do usuário for inferior ao que seria pago pelo usuário no sistema de transporte público convencional, incluído neste valor o subsídio médio pago pelo poder público à concessionária;

V - Isenção de taxas e cobrança pelo Uso Intensivo do Viário e tributação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela faixa mínima legalmente permitida para os veículos que operarem entre as 0 e 4h;

§ 1º - O controle das emissões será feito pelo mesmo método e com a mesma periodicidade estabelecida para os demais veículos segundo o art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009;

§ 2º - Os veículos que operarem no serviço de ônibus por demanda não poderão emitir mais do que 80% do valor médio das emissões dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos dos veículos cujo controle de emissão está previsto no art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009;

§ 3º - Aos veículos que operem no sistema de ônibus sob Demanda e que atendam às condições previstas nos Incisos I a IV deste artigo será facultada a circulação nos corredores de ônibus, a dispensa do rodízio e permissão para circulação nas mesmas áreas nos quais o transporte coletivo concessionado puder operar;

§ 4º - Atendidas as condições previstas nesta lei e em regulamento, o credenciamento de operadoras de OSD não poderá ser negado;

§ 5º Até a edição de regulamento previsto no caput as OSDs poderão operar independentemente de credenciamento, desde que atendidas as demais condições previstas nesta lei.

Seção II - Das definições

Art. 4º - Para efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

a) Serviço de Ônibus Por Demanda (SOD) é atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, intermediado por recursos tecnológicos e de informação através do qual o usuário contrate o serviço;

b) Rota Fixa: modalidade de SOD com pontos de embarque e desembarque no qual o usuário reserva o assento através de aplicativo e o veículo só para em pontos selecionados;

c) Flexibilidade Total: Modalidade de SOD na qual o usuário escolhe origem e destino de referência e o ônibus mais próximo e a melhor rota são escolhidos por aplicativo;

d) Flexibilidade Parcial: modalidade de SOD no qual há um percurso determinado previamente e o usuário próximo pode solicitar viagens entre pontos do mesmo;

e) Sistema Misto: modalidade de SOD no qual os veículos operam como rota fixa tendo como destino final ou inicial hubs do sistema de transporte público nos horários de pico e na modalidade flexibilidade total ou parcial durante o restante do horário;

f) Operador de SOD - OSOD - operadoras credenciadas que sejam responsáveis pela operação de Serviços de Ônibus sob Demanda, incluindo a intermediação e roteirização por meios tecnológicos de serviços de transporte coletivo;

Capítulo II - Dos Princípios

Art. 5º - Em consonância com a legislação em vigor, em especial a Lei 16050/2014 - Plano Diretor Estratégico - e com o Plano de Mobilidade a Regulação proposta por esta lei tem como Princípios:

I - Proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica;

II - O estímulo à redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes;

III - adequação dos sistemas de circulação aos objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços;

IV - a melhora das condições de conforto e segurança;

V- redução de custos e ampliação da qualidade dos deslocamentos;

VI - Redução do volume de veículos do transporte individual motorizado em circulação;

VII - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;

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

IX - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;

X - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;

XI- harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte coletivo e meios alternativos de transporte.

Capítulo - Diretrizes

Art. 6º - Em consonância com a legislação em vigor, em especial a Lei 16050/2014 - Plano Diretor Estratégico - e com o Plano de Mobilidade a Regulação proposta por esta lei tem como Diretrizes:

I- Estabelecimento de um padrão de competitividade privado quanto a qualificação ambiental, custo e qualidade dos serviços para as concessionárias de transporte coletivo;

II - Redução dos custos públicos com o subsídio ao transporte coletivo;

III - Ampliação da eficiência dos deslocamentos;

IV - Incentivos para o transporte coletivo privado que apresentar eficiência energética, proteção ambiental ou custo inferior ao praticado pelas concessionárias de transporte público;

V - Eliminação das restrições à concorrência, atendidas as condições previstas nesta lei.

Capítulo III - Objetivos

Art. 7º - Em consonância com a legislação em vigor, em especial a Lei 16050/2014 - Plano Diretor Estratégico - e com o Plano de Mobilidade a Regulação proposta por esta lei tem como objetivos:

I - qualificação e otimização da frota utilizada e do serviço prestado pelas concessionárias no município a partir do estabelecimento de um parâmetro concorrencial;

II - Redução dos gastos públicos com o subsídio do transporte coletivo pelo incentivo à migração dos usuários cuja condição econômica não justifica socialmente o dispêndio com o subsídio ou adoção do SOD pelos usuários nos trajetos no qual o valor cobrado pelo operador privado for inferior ao que seria pago à concessionária, com a soma de tarifa mais subsídio;

III - Redução do número de veículos automotores individuais pelo oferecimento de alternativas de transporte coletivo;

IV - Otimização de rotas e fluxos pela redução de paradas desnecessárias e adoção de rotas que melhor atendam à demanda;

V - Redução da emissão de CO2 e outros poluentes pelo incentivo às OSODs que forem mais eficientes que as concessionárias públicas no controle de missões.

Capítulo IV - Dos serviços de ônibus sob demanda

Art. 8º A operação das SODs poderá estar sujeita a regulamento que estabelecerá cobrança de preço público e pelo Uso Intensivo do Viário, obedidas as limitações estabelecidas no Art 3º - O Poder Público Municipal poderá estabelecer em regulamento condições adicionais para credenciamento e operação das prestadoras do Serviço de ônibus Por Demanda, desde que obedidas as seguintes limitações: e as seguintes observações:

I - O valor a ser cobrado pelo Uso Intensivo do Viário deverá ser inferior ao cobrado dos aplicativos de transporte individual multiplicado pelo número de passageiros transportados na viagem de SOD.

II - As OSODs nas quais a totalidade da frota atenda a alguma das condições previstas nos Incisos I a IV do Art. 3º poderão aplicar até 50% do valor devido em preço público ou cobrança pelo Uso Intensivo do Viário em obras devidamente aprovadas pela autoridade de trânsito que melhorem as condições de conforto e segurança dos usuários e a fluidez do trânsito.

Art. 9º As OSODS estão obrigadas a só circular com veículos que atendam às normas de segurança previstas na legislação e normas técnicas em vigor, em especial o art. 107 do Código de Trânsito Brasileiro e as normas NBR n. 15.570, resolução Contran n. 402/12, com alterações da 469/13, ou normas que vierem a substituí-las ou complementá-las.

Art. 10 - As OOSDs só poderão utilizar veículos que sejam dirigidos por motoristas que atendam às exigências da legislação de trânsito em vigor, em especial:

I - categoria de habilitação □D□;

II -- ser maior de vinte e um anos;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do Contran constante da Resolução n. 168/04 e suas alterações posteriores;

Art. 11 - As OOSDs só poderão utilizar veículos que atendam a definição M3, ou classificação equivalente que vier a substituí-la.

Parágrafo Único - A utilização de veículos M2 não movido a combustível fóssil e cujas emissões de gases e ruído seja inferior a 20% do máximo permitido para os demais veículos permitidos, poderá ser autorizada por regulamento.

Art. 12 - A regulamentação das OOSDs deverá prever as condições para que o pagamento pela utilização dos serviços de transporte prestado pelo sistema de OSD possa ser pago através do Bilhete Único.

Art. 13 - Será facultado aos servidores públicos municipais a utilização dos créditos de vale transporte para o pagamento dos deslocamentos através de OSD até o valor equivalente ao que seria utilizado para o deslocamento através do sistema de transporte coletivo público concessionado.

Capítulo V - Disposições Finais

Art. 14 - As OSODS credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com o Poder Público Municipal 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. 15. As OSODs 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 a análise jurídica da proposta e do atendimento ao interesse público.

Art. 16. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata esta lei ou regulamento dela derivado serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 17. Os serviços de que trata esta lei estarão isentos do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/03/2020, p. 103

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