



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

SUBSTITUTIVO DE Nº ao PL 349/2014

Pelo presente e na forma do art. 269 e 270 do Regimento Interno, requeiro que seja dado ao referido PL a seguinte redação substitutiva:

PROJETO DE LEI Nº 349/2014

Altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A presente Lei altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, cria a plataforma digital da Administração Pública, institui nova sistemática para o serviço de transporte público individual e remunerado de passageiros em veículos particulares no Município de São Paulo, e substitui o Alvará de Estacionamento pelo Alvará de Condutor de Táxi - ACT.

Art. 2º Fica alterada a redação do art. 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e criado parágrafo único, com a seguinte redação:

“Art. 1º A presente Lei regulamenta a atividade de táxi, no âmbito do Município de São Paulo, definido como o transporte individual remunerado 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, nas condições estabelecidas por esta Lei e respectivo regulamento. (NR)”

Art. 3º Ficam criados os arts. 1º-A a 1º-H na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

“Art. 1º-A. O sistema de transporte individual remunerado de passageiros será organizado em plataforma digital, atendidas as disposições desta lei.

§ 1º Entende-se por plataforma digital o conjunto de dados conectados à rede mundial de computadores (Internet), contendo:

- I - cadastro único de motoristas profissionais autônomos do Município de São Paulo;
- II - cadastro único de empresas prestadoras de serviços de transporte individual e remunerado de passageiros;
- III - cadastro único de empresas de tecnologia, provedoras de rede de compartilhamento e aplicativos conectados à rede mundial de computadores (Internet), responsáveis pela intermediação do contato entre ofertantes e demandantes de serviço de transporte individual de passageiros;
- IV - cadastro único de veículos autorizados a operarem no sistema;
- V - central de expedição de Alvarás de Condução de Táxi - ACT;
- VI - aplicativo digital de identificação e localização dos veículos e condutores.

§ 2º As empresas de tecnologia cadastradas na plataforma digital manterão a Administração Pública municipal informada sobre dados objetivos quanto às corridas efetuadas, seus trajetos, horários de pico e demais particularidades do serviço que possam

contribuir para a realização de pesquisas sobre mobilidade urbana, preservados a intimidade do usuário e o sigilo dos dados pessoais dos envolvidos.

Art. 1º-B. O sistema de transporte individual remunerado de passageiros deverá atender aos seguintes princípios:

- I - segurança;
- II - eficiência do serviço;
- III - razoabilidade das tarifas;
- IV - melhor interesse do usuário.

Parágrafo único. A segurança de acesso à plataforma digital e de uso dos serviços oferecidos pelos motoristas e empresas nela cadastrados deverá ser assegurada por meio de programas de software que garantam a inviolabilidade dos dados componentes da plataforma, bem como dos dados pessoais dos usuários dos aplicativos de acesso à plataforma.

Art. 1º-C O serviço de transporte individual de passageiros, em veículos de aluguel providos de taxímetros ou organizado em plataforma digital, será classificado nas categorias seguintes:

- I - Serviço Comum;
- II - Serviço Luxo;
- III - Serviço Executivo.

Art. 1º-D. As tarifas do sistema individual remunerado de passageiros serão estabelecidas pelo órgão competente de controle, para cada uma das categorias previstas no artigo anterior, sendo permitidas a concessão de descontos aos passageiros e a prévia fixação do valor da corrida, de comum acordo entre motorista e passageiro, desde que menor ou igual à tarifa oficial.

Parágrafo único. Qualquer viagem, ainda que o preço tenha sido previamente ajustado, será realizada com o Taxímetro acionado normalmente, sempre que houver passageiro no veículo.

Art. 1º-E. A autorização para integrar o sistema de transporte individual remunerado de passageiros por meio de plataforma digital somente será concedida após ter o requerente comprovado o preenchimento dos requisitos contidos no artigo 9º desta Lei, além das seguintes exigências:

- a) ser cadastrado na plataforma digital e dispor de equipamento de identificação com sistema de GPS (Sistema de Posicionamento Global) a fim de permitir o monitoramento de sua localização e trajeto;
- b) estar identificado, por meio de biometria, em dispositivo específico instalado no veículo para registrar o início e o término da jornada diária de trabalho, que não poderá ultrapassar 12 (doze) horas;
- c) 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;
- d) ser apto a informar previamente ao passageiro o valor estimado da corrida, por meio de aplicativo conectado à Internet;
- e) possuir no interior do veículo cartão de identificação do proprietário e do condutor e tabela de tarifas em vigor;
- f) ter 4 (quatro) ou mais portas;
- g) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito estado de funcionamento;
- h) 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;

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

j) 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;

k) estar em dia com o pagamento de contribuição para o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

l) possuir outras características especiais oportunamente estabelecidas em regulamento.

Art. 1º-F. O cadastramento do motorista será realizado na plataforma digital com a criação de login, senha ou assinatura eletrônica do usuário e observará duas etapas.

§ 1º Na primeira etapa, o motorista preencherá um formulário com informações pessoais, profissionais e de saúde e gerará boleto para pagamento da taxa obrigatória anual de licença de operação.

§ 2º Na segunda etapa, o motorista fará o carregamento de arquivos de imagem na plataforma digital, mediante a inserção de cópias digitalizadas do comprovante de pagamento da taxa obrigatória anual de licença e demais documentos pertinentes aos requisitos previstos nos artigos 1º-E e 9º.

§ 3º Ao finalizar o processo, o motorista receberá o documento de autorização para efetuar o cadastro biométrico na repartição pública competente, para liberação da licença.

§ 4º O motorista profissional deverá renovar anualmente sua licença para efeitos de atualização cadastral mediante o recolhimento de taxa anual e renovação do cadastro biométrico.

Art. 1º-G. As empresas prestadoras de serviços de transporte individual e remunerado de passageiros, as locadoras de automóveis com motorista e as empresas de tecnologia provedoras de rede de compartilhamento e aplicativos conectados à Internet, voltadas à intermediação de contato entre ofertantes e demandantes de serviço de transporte individual de passageiros, deverão estar devidamente registradas no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), no Cadastro de Contribuintes do Município, no Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS e demais órgãos de fiscalização e controle previstos na legislação.

Art. 1º-H. As empresas prestadoras de serviço de intermediação entre ofertantes e demandantes por meio digital obrigam-se a garantir a proteção das informações pessoais, financeiras e bancárias dos passageiros, assim como sua segurança e integridade física e psíquica."

Art. 4º O parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único. A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Condução de Táxi - ACT. (NR)"

Art. 5º O parágrafo único do art. 6º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único. Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Condução de Táxi - ACT para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra "a" deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi. (NR)"

Art. 6º O caput e respectivo § 2º do art. 7º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º Para requerer o Alvará de Condução de Táxi - ACT o motorista profissional autônomo deverá inscrever-se previamente no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar: (NR)

(...)

§ 2º Ocorrendo incapacidade transitória que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a incapacidade. (NR)”

Art. 7º O caput do art. 11 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação, preservado seu parágrafo único:

“Art. 11. É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa cujo Alvará de Condutor de Táxi - ACT seja de titularidade de:

I - motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguridade Social, enquanto perdurar a incapacidade;

II - espólio ou viúva de motorista autônomo;

III - herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil. (NR)”

Art. 8º O art. 13 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de comunicação e controle por rádio, desde que respeitadas as normas pertinentes editadas pela Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL. (NR)”

Art. 9º. Fica criada a alínea “g” no art. 15, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

“g) endereço do site da Administração Pública onde possam ser consultados os dados públicos da plataforma digital relativos a regularidade de veículos e condutores de táxi. (NR)”

Art. 10. O art. 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação, acrescido dos §§ 1º e 2º:

“Art. 19. O Alvará de Condutor de Táxi - ACT é pessoal e intransferível, salvo nos casos expressamente previstos nesta Lei, garantidos os direitos adquiridos dos condutores titulares de Alvará de Estacionamento expedidos até a publicação desta Lei. (NR)

§ 1º O Alvará de Estacionamento é válido enquanto não ocorrer a sua caducidade, conforme os casos previstos nesta Lei, remanescendo a preferência de seus titulares para estacionar os táxis nos pontos que lhes foram designados.

§ 2º Ocorrendo a caducidade de pelo menos metade dos respectivos Alvarás de Estacionamento, o respectivo número de vagas passa a ser de estacionamento rotativo de táxis sem Ponto de Estacionamento de Táxi designado.”

Art. 11. O caput do art. 20, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação, revogado o seu § 3º:

“Art. 20. A transferência de Alvará de Estacionamento só se dará nas seguintes hipóteses, independentemente de autorização da Administração Pública: (NR)”

Art. 12. Fica renomeado o Título “VIII - Dos pontos de estacionamento” para “VIII - Dos pontos de estacionamento e do Alvará de Condutor de Táxi - ACT”, alterada a redação do art. 27, art. 28 e seus parágrafos 1º e 2º, aos quais se acrescentam os parágrafos 3º a 5º, todos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que passam a ter a seguinte redação:

“Art. 27. Os pontos de estacionamento fixados pela Prefeitura poderão ser alterados conforme a conveniência e o interesse público, só sendo permitida a criação de novos pontos que sejam de categoria livre, para utilização de qualquer táxi, preservados os direitos dos condutores que possuam Alvará de Estacionamento. (NR)

Art. 28. Os pontos de estacionamento a serem instituídos serão de uso livre para os titulares de Alvarás de Condutor de Táxi, sem exclusividade.

§ 1º São preservados os pontos privativos de estacionamento de táxi, garantidos os direitos dos titulares de Alvarás de Estacionamento.

§ 2º Na ausência dos titulares de Alvarás de Estacionamento, o ponto de estacionamento poderá ser usado por qualquer titular de Alvará de Condutor de Táxi - ACT respeitada a capacidade de vagas.

§ 3º A concessão de novas licenças a motoristas não afeta os direitos daqueles já vinculados a pontos privativos.

§ 4º Os pontos privativos que deixarem de ter motoristas vinculados, em decorrência da caducidade dos respectivos alvarás, passarão a ser de estacionamento livre para qualquer motorista.

§ 5º A Administração Pública poderá estabelecer Zonas Exclusivas de Operação em polos de grande circulação, tais como terminais aeroportuários, rodoviários e centros de compra, a fim de facilitar a fiscalização e evitar a excessiva concentração de táxis, (NR)”

Art. 13. Ficam criados os artigos 28-A, 28-B e 28-C, todos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

“Art. 28-A, O poder público municipal zelará para que sejam mantidos em operação veículos e motoristas em quantidade suficiente para o bom funcionamento do sistema de transporte individual de passageiros. na proporção de 1 (um) veículo para cada 170 (cento e setenta) habitantes, conforme apurado no censo oficial, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ficando a critério do Poder Executivo definir a quantidade de veículos por categoria de serviço.

Art. 28-B. Novos Alvarás de Condução de Táxi - ACT somente serão concedidos para atendimento pela plataforma digital segundo os requisitos previstos nesta Lei, devendo-se observar a proporção descrita no artigo anterior e a ordem cronológica dos pedidos, organizada em duas listas:

I - uma com os nomes dos motoristas profissionais que já integrem o Cadastro de Condutores de Táxi e desempenham esta função, respeitada a prioridade destes;

II - outra com os nomes dos motoristas que ainda não integrem o sistema municipal de transporte individual remunerado.

§ 1º A renovação do alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante a apresentação dos documentos exigidos e o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 2º A não renovação do alvará implicará a caducidade da licença.

§ 3º A partir da entrada em vigor desta Lei, os novos alvarás serão expedidos em caráter personalíssimo e serão intransferíveis, salvo nas hipóteses expressamente previstas nesta Lei, permitida a autorização para um segundo motorista conduzir o mesmo veículo, segundo os mesmos critérios e exigências de cadastramento do motorista titular.

§ 4º O motorista titular do veículo será responsável, civil e administrativamente, por eventuais faltas cometidas pelo segundo condutor.

Art. 28-C. O pagamento pelo serviço prestado poderá ser feito por qualquer meio, desde que com emissão de respectivo recibo de pagamento, cabendo ao condutor informar previamente o usuário das possibilidades.

Parágrafo único. A Administração Pública estabelecerá tabela de cobrança pelo serviço de táxi, podendo o condutor, a seu critério, cobrar preço inferior ou estabelecer desconto padrão.

Art. 14. Os incisos V e VI do art. 41 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41. (...)

(...)

V - suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento, quando o caso; (NR)

VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão ou do Alvará de Condutor de Táxi - ACT, conforme o caso; (NR)”

Art. 15. O art. 44 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação conferida pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 44. A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento, do Alvará de Condutor de Táxi-ACT ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição do taxímetro, durante o prazo de duração da pena, assim como a suspensão de acesso à plataforma digital.” (NR)

Art. 16. O art. 47 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 47. A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder a vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta Lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, conforme o disposto no art. 28-A desta Lei. (NR)”

Art. 17. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das sessões, em

Toninho Vespoli

Vereador

JUSTIFICATIVA

A criação do sistema de transporte público individual e remunerado de passageiros em veículos particulares ou de empresas no Município de São Paulo, organizado regulado e regulamentado em plataforma digital, tem o objetivo de aprimorar a qualidade do transporte de passageiros na cidade e estimular a utilização deste modal com a finalidade de melhorar as condições de tráfego na cidade, estimular a inovação, facilitar a mobilidade urbana e proteger os interesses do consumidor.

A legislação em vigor data de 1969 e vem sendo remendada subsequentemente sem nenhuma alteração significativa na sistemática.

Ocorre que, com o advento das novas tecnologias digitais, essa norma exige uma revisão pormenorizada da sistemática, tendo em vista a obsolescência de instrumentos como o Alvará de Estacionamento, que visavam à distribuição do serviço por todo o território do Município.

As novas tecnologias permitem otimizar o sistema, atraindo o transporte para onde o consumidor usualmente está, ajudando o planejamento desse serviço e evitando gasto desnecessário de energia, tempo e combustível.

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

Nesse espírito, propõe-se também um critério de cálculo de número de Alvarás ou de veículos em operação no sistema de transporte individual, tomando-se como referência as médias encontradas em cidades com as proporções de São Paulo.

Com efeito, verifica-se que a proporção entre número de táxis em operação e habitantes da cidade é muito menor do que em metrópoles com as mesmas dimensões e mesmos problemas, como Nova York e Paris.

Junte-se a isso o fato de que essas cidades possuem e disponibilizam ao público toda gama de informação acerca da operação do serviço, como concentração demográfica, idade média dos condutores, licenciamento dos veículos, número de viagens diárias, distância percorrida, e inúmeras outras.

A instituição de uma plataforma digital operada pela Administração Pública tem o propósito de compartilhar essas informações, que hoje se encontram em poder da iniciativa privada, inacessíveis ao público.

Em se tratando de atividade naturalmente de interesse público, em decorrência do seu impacto para a cidade e seus habitantes, essas informações passam a ter importância vital para o planejamento da atividade e da própria cidade.

A solução que se propõe é simples, de fácil implementação, utiliza ferramentas já disponíveis e tem baixo custo, com grande retorno para a melhoria da Administração Pública.

Frise-se novamente que os direitos dos operados do sistema atual são preservados em sua totalidade, tal como a operação do táxi por viúva ou herdeiros, em caso de falecimento do titular do Alvará de Estacionamento.

Por fim, há que se ressaltar que a nova sistemática permite que serviços particulares que operam fora das normas do táxi, sem qualquer fiscalização ou controle por parte da Administração passem a ser integrados, com a possibilidade de concessão de Alvarás de Condutor de Táxi - ACT, sem necessidade de vinculação a um ponto de táxi determinado, nos termos do que já é prática comum atualmente, em decorrência da implementação das novas tecnologias.

Sendo assim, espero contar com o voto favorável dos Nobres Pares por consistir a presente proposta em medida conciliadora e garantidora do bom funcionamento do serviço de táxis em São Paulo, assim como da segurança do usuário e da manutenção do Poder de Polícia da Administração Pública

Toninho Vespoli

Vereador"

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/10/2015, p. 88-89

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

PARECER CONJUNTO Nº 1576/2015 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO APRESENTADO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 0349/14.

Trata-se de Substitutivo apresentado em Plenário pelo nobre Vereador Toninho Vespoli ao Projeto de Lei nº 349/14, que dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, e dá outras providências.

O Substitutivo apresentado altera a proposta original a fim de criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta a aprovação do presente Substitutivo.

A propositura foi apresentada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 30, incisos I e II, da Constituição Federal, 13, incisos I e II, 37, caput, e 181, parágrafo único, todos da Lei Orgânica do Município, considerando a natureza tipicamente local da matéria referida na propositura.

Ademais, embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Ante o exposto, a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa se manifesta PELA LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, a Comissão pertinente entende inegável o interesse público da proposta, razão pela qual se manifesta,

FAVORAVELMENTE ao Substitutivo.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, vez que as despesas com a execução do Substitutivo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 09/09/2015.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Alfredinho - PT

Arselino Tatto - PT

Ari Friedenbach - PROS

Conte Lopes - PTB

David Soares - PSD

Eduardo Tuma - PSDB

Ricardo Teixeira - PV

Sandra Tadeu - DEM

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

Toninho Paiva - PR

Adolfo Quintas - PSDB

Atílio Francisco - PRB

Claudio Fonseca - PPS - abstenção

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

José Police Neto - PSD

Abou Anni - PV

Aurélio Nomura - PSDB

Jair Tatto - PT

Paulo Fiorilo - PT

Ricardo Nunes - PMDB

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/10/2015, p. 90

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