

## COMUNICADO

A Prefeitura Municipal de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras, comunica aos interessados que se encontra aberta CONSULTA PÚBLICA destinada a colher manifestações sobre a minuta de Decreto que regulamenta o uso intensivo do viário urbano Municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros e carona solidária.

A minuta do Decreto será disponibilizada em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/infraestrutura/>, a partir do dia 29 de dezembro de 2015, devendo os eventuais comentários, contribuições e sugestões dos interessados serem encaminhados até a data limite de 27 de janeiro de 2016. Os comentários, contribuições e sugestões deverão ser encaminhados por meio do sistema eletrônico disponível em <http://consultaointensivoviario.prefeitura.sp.gov.br>. Somente serão consideradas as contribuições enviadas pelo sistema eletrônico, que serão objeto de avaliação e análise para a definição do texto final do Decreto. As contribuições não serão respondidas.

Em atendimento à Lei de Acesso à Informação, os nomes dos responsáveis pelas contribuições recebidas (pessoas físicas e jurídicas) são considerados informações públicas e poderão ser disponibilizados de forma irrestrita em relatórios e outros documentos que possam ser gerados a partir dos resultados da Consulta Pública. Já o e-mail e o CPF/CNPJ dos participantes são considerados informações sigilosas e terão seu acesso restrito aos agentes públicos legalmente autorizados e às pessoas a que se referem tais informações, conforme o artigo 31, §1º, inciso I da Lei nº 12.527/2012.

**DECRETO Nº** , **DE** **DE** **DE 2015**

Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros e sobre a carona solidária.

**FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,**

**D E C R E T A:**

**Art. 1º** Este Decreto regulamenta os arts. 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplina o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e regula a Carona Solidária no Município.

**Parágrafo único.** Este Decreto não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969.

**CAPÍTULO I**  
**DO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO**

**Art. 2º** O viário urbano 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** – assegurar 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 DE UTILIDADE PÚBLICA**

#### **SEÇÃO I DO SERVIÇO**

**Art. 3º** O direito de uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública somente será outorgado às Operadoras de Transporte Credenciadas - OTCs, conforme regulamentação de credenciamento a ser expedida nos termos do art. 23.

**§1º** A condição de OTC é restrita às operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

**§2º** A exploração intensiva do viário no exercício do serviço de que trata este capítulo fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTCs, 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.

**§3º** As OTCs 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 ou úteis ao controle e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

**§4º** Os dados de que trata o §3º deste artigo devem conter, no mínimo:

**I** - origem e destino da viagem;

**II** - tempo e distância da corrida;

**III** - mapa do trajeto;

**IV** - itens do preço pago;

**V** - avaliação do serviço prestado;

**VI** - outros dados solicitados pelo Mobilab compreendidos nos fins previstos no §3º.

**Art. 4º** O uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionado à autorização emitida pelo Poder Executivo Municipal nos termos deste Decreto.

**§1º** A autorização de que trata este artigo dar-se-á mediante pagamento da contrapartida financeira pela exploração intensiva do viário.

**§2º** Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTCs para se credenciarem junto ao Município.

**Art. 5º** Compete à OTC 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 o preço, obedecidas às tarifas máximas estabelecidas pelo Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV);

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

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

**Parágrafo único.** Além do disposto no caput deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção:

**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.

**Art. 6º** A OTC deve disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.

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

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

## **SEÇÃO II**

### **DA AUTORIZAÇÃO PARA USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO**

**Art. 7º** A exploração intensiva da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é condicionada à aquisição de créditos de quilômetros pelas OTCs, por meio da emissão do Termo de Autorização de Operação (TAO).

**§ 1º** A autorização tem caráter precário e será concedida, em crédito de distância em quilômetros, à OTC, mediante outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

**§ 2º** Os créditos de distância em quilômetros devem ser percorridos pelos veículos cadastrados pela OTC.

**§3º.** A autorização de que trata o §1º é limitada a um montante de créditos de quilômetros registrado no Termo de Autorização de Operação (TAO).

**Art. 8º** O TAO será emitido, após pagamento do preço público, exclusivamente em favor da OTC para uso intensivo do viário na prestação dos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública.

**§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 do viário urbano 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 do viário.

**§3º** O pagamento do preço público da outorga se fará mediante Guia de Recolhimento eletrônica.

**Art. 9º** Os créditos previstos no TAO serão disponibilizados diretamente em balcão aberto, sendo vedada a transferência, a cessão a terceiros e a formação de mercado secundário.

**§1º** O balcão de créditos será aberto de forma virtual no primeiro dia útil de cada semana, e as transações realizadas exclusivamente por meio eletrônico.

**§2º** A emissão do TAO deverá observar uma quantidade mínima de créditos de quilômetros.

**§3º** Caso a OTC ultrapassar o volume de créditos autorizados, deverá obrigatoriamente pagar pelos créditos excedentes na abertura seguinte do balcão, o que se fará a um preço público superior, como medida de desincentivo a esta prática.

**Art. 10º** Além das diretrizes previstas no art. 2º, a definição do preço público deve considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário urbano pela atividade privada, dentre outros:

**I** – no meio ambiente;

**II** – na fluidez do tráfego;

**III** – no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

**§1º** O preço público dos créditos em quilômetros será alterado sempre que o montante autorizado superar os níveis estabelecidos para uso prudencial e regular do espaço urbano nos serviços intermediados pelas OTCs, de maneira a inibir a superexploração da malha viária e compatibilizar o montante com a capacidade instalada.

§2º A alteração do preço público prevista no parágrafo anterior objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio deste mercado dentro dos níveis estipulados.

**Art. 11** O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso intensivo do viário para transporte individual remunerado de utilidade pública deverá seguir tabela de conversão definida pelo comitê de que trata o art. 21, podendo contemplar parâmetros diferenciados de incentivo para as corridas realizadas:

**I** – fora do centro expandido;

**II** – entre 22h e 00h e entre 00h e 06h;

**III** – com carros adaptados.

§1º Considera-se como centro expandido o perímetro definido no Anexo I e Anexo II do Decreto Municipal nº 37.085 de 3 de outubro de 1997.

§2º Considera-se como carros adaptados os modelos que permitam embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida, em sua própria cadeira de rodas.

§3º As conversões previstas neste artigo terão efeito cumulativo multiplicativo.

§4º As OTCs deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do consumo dos créditos, conforme previsto na regulamentação do credenciamento.

**Art. 12** Os créditos de quilômetros adquiridos para exploração intensiva da malha viária nos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública terão validade de 2 (dois) meses, contados a partir da data de emissão do respectivo TAO.

### **SEÇÃO III**

#### **DA POLÍTICA TARIFÁRIA**



**Art. 13** A OTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, obedecido o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV).

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

**Art. 14** A liberdade tarifária estabelecida no art. 13 não impede o controle público de fiscalizar e reprimir práticas desleais e abusivas cometidas na sua fixação.

#### SEÇÃO IV

#### DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

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

- I** - possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;
- II** – possuir CONDUTAX (Cadastro Municipal de Condutores de Táxi) ou cadastro similar emitido pelas OTCs;
- III** - comprovar aprovação em curso de formação mínimo ministrado pelas operadoras, 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 OTCs;
- VI** – operar veículo motorizado com no máximo 5 (cinco) anos de tempo de fabricação.

**Art. 16** Compete à OTC 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;

**II** - garantir que ao menos 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros adquiridos sejam utilizados em corridas com motoristas do gênero feminino, ao fim do prazo de 12 (doze) meses da publicação deste Decreto;

**III** - credenciar-se e compartilhar seus dados junto ao Poder Público, conforme regulamentação expedida nos termos do art. 23.

### **CAPÍTULO III DA CARONA SOLIDÁRIA**

**Art. 17** O direito à intermediação de carona solidária no viário urbano do Município de São Paulo somente será outorgado às OTCs devidamente credenciadas, conforme regulamentação expedida nos termos do art. 23.

**Parágrafo Único.** A condição de OTC é restrita às operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre os motoristas provedores de carona e os passageiros.

**Art. 18** Considera-se carona solidária, para efeito deste Decreto, o transporte individual não remunerado de motoristas provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

**I** – não seja exercido com profissionalidade;

**II** – não tenha fins lucrativos;

**III** – seja conduzido por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica;

**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 motorista.

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

§3º Ficam as OTCs autorizadas a intermediar, coordenar e controlar a divisão de custos da corrida, 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 necessária a emissão de TAO.

**Art. 20** Compete à OTC 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 motorista provedor e passageiros;

**IV** – garantir o uso do serviço estritamente para a atividade permitida neste Capítulo, responsabilizando-se pelo eventual desvio de finalidade dos usuários cadastrados conjuntamente com estes.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO**

**Art. 21** A Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras instituirá Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação das normas e políticas públicas estabelecidas no presente Decreto.

§1º O CMUV poderá ser integrado pelos outros órgãos e entidades do Município.

§2º O CMUV deliberará por consenso entre seus membros.

§3º As deliberações do CMUV serão definidas em ata e publicadas no Diário Oficial da Cidade.

§4º O CMUV poderá convidar a 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.

**Art. 22** O CMUV reunir-se-á mensalmente e sempre que for convocado em caráter extraordinário pelo seu Presidente.

§1º A reunião poderá ocorrer por meio de conferência de vídeo, voz ou qualquer outro recurso tecnológico idôneo, e os atos e documentos respectivos poderão 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 da sua reunião subsequente.

**Art. 23** Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV):

**I** - definir o preço público de outorga cobrado por crédito de quilômetro e preço majorado para os casos previstos no § 3º do artigo 9º;

**II** - estabelecer parâmetros para credenciamento das OTCs;

**III** - definir a quantidade mínima de créditos de quilômetro a ser adquirido pelas OTCs;

**IV** - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTCs que operem atividades econômicas privadas de uso intensivo do viário urbano;

**V** - definir níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;

**VI** - avaliar e sugerir a revisão dos parâmetros de conversão definidos pelo artigo 11 desde Decreto;

**VII** - receber representações de casos de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;

**VIII** - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida neste Decreto, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos.

## **CAPÍTULO V**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 24** As OTCs 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** O disposto neste artigo abrange a manutenção de todas as condições necessárias à fiscalização da atividade durante o período de vigência do credenciamento, sendo encargo exclusivo das OTCs que voluntariamente optarem por proporcionar esses meios de fiscalização independentemente dos instrumentos e competências próprias da Prefeitura.

**§2º** Ficam as secretarias, órgãos e entidades municipais intervenientes na matéria de que trata este Decreto autorizadas a receber bens e serviços em doação para cumprimento das finalidades relacionadas às suas respectivas esferas de atuação.

**§3º** Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às secretarias, órgãos e entidades municipais destinatárias, a quem competirá a análise jurídica da proposta e o seu atendimento ao interesse público.

**Art. 25.** O descumprimento do disposto neste Decreto ou de qualquer legislação regulamentar poderá ensejar o descredenciamento das OTCs, sem prejuízo das demais penalidades aplicáveis às operadoras e condutores.

**Art. 26.** As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata este Decreto serão destinadas à realização de investimentos no sistema viário urbano.

**Art. 27** Os serviços de que trata este Decreto sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação aplicável, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

**Art. 28** Compete ao Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto neste Decreto.

**Art. 29** Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, com exceção do art. 6º que entrará em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos        de        de 2015,  
462º da fundação de São Paulo.

**FERNANDO HADDAD**  
**PREFEITO**

**FRANCISCO MACENA DA SILVA**  
**Secretário do Governo Municipal**

**ROBERTO NAMI GARIBE FILHO**  
**Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras**

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em        de        de 2015.