



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE
INQUÉRITO DOS APLICATIVOS**

RELATÓRIO FINAL

Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) integrada por 07 (sete) membros e com prazo de funcionamento de 120 (cento e vinte) dias, prorrogável na forma do art. 93 do RI, com a finalidade de analisar os contratos, custos e serviços prestados por Empresas de Tecnologia OTTC's, através de seus aplicativos para o transporte particular de passageiro individual remunerado, bem como das empresas de aplicativos para transporte de pequenas cargas, market place e delivery, realizada por motofretistas e motoboys, no município de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

I. Sumário

I. Sumário	2
II. Dos vereadores membros	4
III. Prazos e datas	4
IV. Das razões para a instauração da CPI dos Aplicativos	4
V. Os trabalhos desenvolvidos pela CPI dos Aplicativos	6
VI. A legislação vigente	9
VII. Das ações judiciais	13
VIII. Das reuniões ordinárias e extraordinárias realizadas	15
8.1. Considerações preliminares	15
8.2. As oitivas	16
IX. As empresas de aplicativos e os principais esclarecimentos prestados	119
9.1. Uber do Brasil Tecnologia Ltda.	119
9.2. 99 Tecnologia Ltda.	127
9.3. iFood Agência de Serviços de Restaurante Ltda.	130
9.4. Rappi Brasil Intermediação de Negócios Ltda.	132
9.5. Loggi Tecnologia Ltda. e L4B Logística Ltda.	135
X. Do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV e sua atuação:	138
XI. Conclusões e pontos críticos a serem combatidos e que justificam os encaminhamentos dados por essa Comissão	143
11.1. O descaso dos aplicativos de transporte e motofrete com o Município de São Paulo – Crime de Evasão Fiscal e uso dos benefícios da Cidade sem a devida contrapartida ...	143
a) Da Evasão Fiscal e das inconsistências encontradas no pagamento do preço público.	143
b) Das fraudes encontradas no pagamento do preço público	146
c) Das conclusões alcançadas quanto à remuneração do Município de São Paulo pelo uso intensivo do viário municipal	149
d) Da necessidade de aperfeiçoamento do CMUV:	160
e) Dos deletérios impactos das OTTCs no transporte público coletivo de passageiros ..	163
f) Da necessidade de disponibilização de dados pelas OTTCs para a execução de políticas públicas	167
g) Das atividades desenvolvidas pelas OTTCs Uber e 99: Transporte de Passageiros e de Mercadorias	168
h) Dos reflexos das OTTCs na capacidade e no uso do viário municipal	175



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

11.2. A lucratividade em detrimento da qualidade e segurança – os graves riscos que as operações dos aplicativos impõem ao cliente e aos trabalhadores	176
a) A evidente prestação de um mal serviço ao consumidor que se tornou necessário... ..	176
b) A inexistência de vistoria veicular necessária e os riscos de acidentes a que se submetem os motoristas dos aplicativos de transportes e seus usuários.....	177
c) O reflexo do caos na atuação dos motofretistas:.....	179
d) O absoluto descontrole quanto à ocorrência de fraudes e atos violentos, contra profissionais e clientes, durante a utilização dos aplicativos.	188
11.3. A ilegal tentativa de desvincular as relações trabalhistas – prática inadmissível que privilegia o caos hoje existente	189
a) Da falta de autonomia dos trabalhadores que exercem atividades por meio de OTTCs	189
b) Das questões de natureza trabalhista apuradas pela CPI dos Aplicativos quanto às OTTCs de entrega e as jornadas extenuantes desenvolvidas pelos trabalhadores.....	194
11.4. Os demais abusos a que são sujeitos os motoristas e motofretes para que não percam seus empregos.....	203
a) A ausência de transparência quanto às cobranças realizadas e a constante realização de promoções irregulares	203
b) A abusividade do Termo Geral dos Serviços de Tecnologia da OTTC Uber do Brasil Tecnologia LTDA.	205
XII. Encaminhamentos	206
XIII. Anexos.....	213



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

II. Dos vereadores membros

- Adilson Amadeu – Presidente (União Brasil)
- Marlon Luz – Vice-Presidente (MDB)
- Camilo Cristófaró – Relator (Avante)
- Dr. Sidney Cruz – Membro (Solidariedade)
- Luana Alves – Membro (PSOL)
- Gilson Barreto – Membro (PSDB)
- Senival Moura – Membro (PT)

III. Prazos e datas

- Aprovação de Requerimento em Plenário: 18/02/2021
- Data de Instalação: 02/03/2021
- Prazo Inicial: 05/10/2021
- Suspensão de Prazo e recesso parlamentar: 03/03/2021 a 20/10/2021 – atos 1504/2021 e 1523/2021
- Aprovação requerimento 49 de Aditamento: 05/10/2021
- Aditamento RDS 1483/2021: 14/10/2021
- Prazo Final após suspensão (primeiros 120 dias): 01/03/2022
- Aprovação requerimento de prorrogação 154: 22/02/2022
- 1ª Prorrogação: 24/02/2022
- Prazo após 1ª Prorrogação: 29/06/2022
- Recesso Parlamentar: 18/12/2021 à 01/02/2022
- Aprovação requerimento 216 e 2ª Prorrogação: 17/05/2022
- Conclusão dos Trabalhos: 27/11/2022
- Prazo Final, deliberação e votação do Relatório Final: 12/12/2022

IV. Das razões para a instauração da CPI dos Aplicativos

A presente Comissão Parlamentar de Inquérito foi instalada em 02 de março de 2021, por meio do processo RDP nº 00006/2021, aditado pelo RDS 1483/2021, tendo o objetivo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

inicial de apurar irregularidades na atividade de transporte de passageiros por meio de aplicativos, no que tange: a) a relação dos aplicativos com seus “parceiros”, ou sejam motoristas; b) a relação com clientes e a segurança de ambos; e c) as irregularidades no recolhimento do preço público por quilômetro rodado recolhido aos cofres do município, cobrando do ente executivo do município informações acerca de valores, competências e fiscalização, além do fato dessas empresas operarem majoritariamente no município de São Paulo e manter sua sede fiscal em municípios limítrofes por conta de evasão de tributos.

Diante da função de uma Comissão Parlamentar de Inquérito como forma de controle da administração pública, especialmente na averiguação de suspeitas de corrupção, má gestão e falta de direitos sociais, a presente Comissão Parlamentar de Inquérito foi instaurada a fim de analisar tais aspectos.

Após aditamento se incluiu no escopo desta comissão os aplicativos de transporte de pequenas cargas, em que pese não haver a cobrança do preço público, as irregularidades cometidas pelos aplicativos de transporte de passageiro são muito semelhantes e não comprometeu os andamentos dos trabalhos desta comissão, apenas com o agravante de se tratar de uma atividade notadamente de risco no que tange segurança no trânsito e até sendo discussão no tema saúde pública.

A realidade dos aplicativos é recente, porém, vem causando diversos impactos e preocupações. Além das interferências no viário e tráfego da Cidade, evidenciam-se inúmeras irregularidades relativas à segurança, às questões trabalhistas, ao excesso de carga horária que coloca em risco os profissionais e clientes que se utilizam dos diversos aplicativos, dentre outras que merecem absoluta atenção. E tudo em nome de uma “autonomia” e de uma “celeridade” que vêm sendo tema de discussões internacionais como trabalho análogo ao escravo, tanto que o apelido popular da precarização é a “Uberização”.

Importante salientar que essas empresas chegaram ao Brasil com um discurso sedutor, prometendo altos rendimentos e autonomia aos motoristas ou motofretistas. Muitos, aliás, largaram seus empregos e suas carreiras, trazendo, mediante estímulos financeiros das empresas, outros trabalhadores por indicação, sob falsas promessas e expectativas de elevadas remunerações que, com o tempo, não se concretizaram.

O que se verifica hoje dia, aliás, é o contrário: redução de tarifas paulatinamente, plataformas inchadas de profissionais, descontos de tarifas sem critérios ou transparência e os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

profissionais cada vez tendo que aumentar sua carga horária para tentar manter os rendimentos auferidos semanalmente o que, hoje, já se demonstra impossível ainda em se tratando de profissionais que trabalham mais do que dobro em comparação ao início de suas atividades nas empresas de aplicativos.

Sob aspecto dos serviços prestados, tem-se, atualmente, a apresentação de um serviço que não mais atende as expectativas inicialmente prometidas. Além de problemas com a segurança dos clientes dos aplicativos, que constantemente estão expostos a roubos, fraudes e ameaças, a celeridade na entrega não é concreta e acaba colocando em risco os profissionais.

Por fim, tema de extrema importância a que se dedicou essa Comissão, refere-se aos impactos que tais aplicativos têm causado à Cidade, vias e transportes públicos, sem que seja prestada uma contrapartida adequada que possa mitigar tal situação.

Logo, tem-se que, conforme será exposto neste relatório, existe a necessidade de uma regulamentação em, diversos aspectos, das empresas de aplicativos, além da adoção de medidas emergenciais, vez que a falta de uma interferência precisa e adequada, neste momento, propicia a transferência de ônus aos trabalhadores, clientes e a própria Cidade de São Paulo. Há, ademais, que se chamar a atenção para a lacuna legislativa trazida pela evolução tecnológica que necessita de repercussões para se materializar.

Diante desse cenário, coube a esta Comissão a honrosa tarefa de relatar os trabalhos realizados, deixando consignado os cumprimentos ao Sr. Presidente pela forma exemplar, isonômica e respeitosa como conduziu as atividades, bem como os agradecimentos aos demais membros desta Comissão, os quais demonstraram profundo interesse em participar ativamente dos debates, contribuindo com vigor para sua conclusão e para os resultados alcançados.

V. Os trabalhos desenvolvidos pela CPI dos Aplicativos

A Comissão Parlamentar de Inquérito foi oficialmente instalada, mas teve que ser paralisada logo em sua primeira reunião devido às ações de prevenção à pandemia do coronavírus. Os trabalhos retornaram em outubro de 2021 com a inclusão das empresas de delivery, market place e de transportes de pequenas cargas nas investigações.

No decorrer desses 14 meses de trabalhos, a Comissão recebeu diversos convidados para dar explicações sobre a regulamentação das empresas de aplicativos que operam no transporte particular de passageiro individual remunerado na capital, além de procuradores do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ministério Público do Trabalho e ex-secretários municipais de gestões passadas. Representantes das empresas por aplicativo que atuam na capital paulista no segmento de transporte de passageiros e de pequenas cargas também participaram das reuniões como depoentes.

Em números, a CPI dos Aplicativos pode ser assim sintetizada:

- 42 reuniões e duas diligências realizadas (sedes do Uber e iFood, em Osasco-SP).
- 351 requerimentos aprovados.
- 459 Ofícios expedidos
- 81 depoimentos realizados
- 43 empresas constaram no escopo de análise das investigações

Como será relatado em detalhes mais adiante, para cumprir seu objetivo, inicialmente a Comissão Parlamentar de Inquérito procurou reunir elementos por meio de requerimentos e pedidos de informação às empresas que operam com transporte por aplicativos, requerimentos de apoio aos trabalhos, dirigidos a entes administrativos da esfera municipal, estadual e federal.

Após esta etapa inicial, onde houve grande número de requerimentos, a Comissão buscou realizar as oitivas, com grande participação dos vereadores envolvidos, sendo que muitas delas foram fundamentais para o esclarecimento de procedimentos internos adotados pelas empresas de aplicativos, pela Prefeitura e pelas empresas e pelas empresas que prestam serviço de apoio atividade de transporte de passageiros e mercadorias no Município.

Nessa linha foram ouvidos dirigentes e representantes das principais empresas de aplicativos como Uber Tecnologia Ltda. (Uber e Uber Eats), 99 Tecnologia Ltda. (99), Loggi Tecnologia Ltda. (Loggi), Rappi Brasil Intermediação de Negócios Ltda. (Rappi), iFood Benefícios e Serviços Ltda. (iFood), Cornershop Brasil Tecnologia Ltda (Cornershop), inDriver, Ze Soluções Tecnológicas de Comércio de Bebidas Ltda. (Zé Delivery), Facily Soluções e Tecnologia Ltda. (Facily), Buser Brasil Tecnologia Ltda. (Buser), Autocab Brasil Locação e Serviços de Informática (Autocab) e Comuto Serviços de Tecnologia (BlaBlaCar), oportunidade em que relatadas as ações e o *modus operandi* das empresas, bem como constatadas irregularidades e omissões com profissionais e clientes.

Em vários momentos notou-se divergências entre dados apresentados pelas empresas e por seus profissionais, bem como no recolhimento de preço público de alguma dessas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

empresas ao erário paulistano, evidenciando-se diversas omissões e falta de transparência por parte das empresas neste aspecto.

A Comissão dedicou-se a proceder a oitiva, também, dos representantes de empresas que auxiliam esse modelo de negócio, como:

- a) locadoras de veículos que contam com planos especiais para motoristas, como Movida, Localiza, Zarp, Kovi e Unidas;
- b) seguradoras que fornecem seguro aos profissionais das plataformas de aplicativos, como a Chubb Seguros;
- c) empresas de Marketing e Pesquisa, que foram acusadas de serem ferramentas de desarticulação de protestos e manifestações contra o iFood, com a disseminação de notícias e mensagens apontadas falsas, como a Locomotiva, Social QI e a Benjamin Comunicação.

Foram ouvidas, também, alguns motoristas e motofretistas, bem como entidades que os representam como SINDIMOTO, SEDERSP, AMASP e AMABR.

Os representantes de vários órgãos públicos foram questionados, com destaque para:

- CMUV (Comitê Municipal de Uso do Viário),
- DTP (Departamento de Transporte Público),
- Secretaria Municipal da Fazenda,
- Tribunal de Contas do Município,
- Secretaria de Mobilidade e Trânsito,
- Procuradoria Geral do Município,
- COVISA,
- SP Negócios E SP Parcerias;
- Ministério Público do Trabalho e Emprego; e
- PROCON.

Nessas oitivas verificou-se as divergências metodológicas no procedimento de aplicação do preço público e na fiscalização de tributos contrapartidas, além de irregularidades na fiscalização das *dark kitchens*, na relação profissional com os motoristas e motofretistas e a falta de comprometimento com o consumidor.

Entre os documentos apresentados, a Comissão recebeu dados, processos, estudos, medidas e sugestões normativas no intuito de facilitar ou racionalizar o modo pelo qual os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

valores de titularidade municipal vêm sendo cobrados no sistema auto declaratório a fim de instruir suas conclusões.

A Comissão Parlamentar de Inquérito, assim, dentro do seu propósito constitucional e dos parâmetros da Lei Orgânica do Município procurou, com a finalidade de exercer uma das principais funções do Poder Legislativo que é a fiscalizatória, promover ampla e contundente investigação da questão ora proposta, realizando a oitiva de diversos dos atores políticos, públicos e privados envolvidos, evidenciando que as falhas identificadas repercutem na falta de investimentos na saúde, educação, segurança, habitação, cultura, na infraestrutura do viário em geral, entre outros.

Salienta-se que o Poder Público tem, além do poder-dever de autotutela, a responsabilidade de corrigir ou propor medidas de melhoria em seus processos e procedimentos, zelando sempre pela observância aos princípios constitucionais da Legalidade, da Publicidade e da Impessoalidade, com foco na transparência e honestidade de seus atos e de seus servidores.

A Comissão Parlamentar de Inquérito, com este intuito, procurou durante sua vigência, exaurir os esclarecimentos sobre o tema e compreender a origem de tantas irregularidades e incoerências, bem como apurar os indícios de responsabilidade que propiciaram e contribuíram para a situação do modelo de arrecadação e a total falta de fiscalização.

Diante de tais considerações, com a intenção de elucidar alguns pontos iluminados pela CPI dos Aplicativos, o presente relatório destina-se a detalhar os problemas identificados e sugerir alternativas viáveis na busca de sua solução.

A atuação da Comissão Parlamentar de Inquérito, em razão dos relevantes trabalhos desenvolvidos recebeu ampla cobertura por parte da imprensa, conforme se verifica do clipping de notícias que acompanha esse relatório como anexo.

VI. A legislação vigente

A presente CPI tem como finalidade apurar graves irregularidades evidenciadas nas operações de aplicativos de transporte, bem como de delivery por motofrete. Para que os trabalhos fossem devidamente realizados, fez-se necessário considerar toda a legislação aplicável a cada espécie de operação, além da regulamentação mais abrangente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A Lei Federal nº 13.640 é bastante objetiva e regulamenta o transporte por aplicativo no Brasil, cujo artigo 1º dispõe sobre seu objetivo de alterar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O artigo 2º de referenciada lei conceitua transporte remunerado privado individual de passageiros como sendo um 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.

Os usuários desses serviços, portanto, são apenas os consumidores que estão cadastrados nos respectivos aplicativos, não havendo disponibilidade de atendimento ao público em geral, como ocorre com os táxis, ônibus, metrô, etc...

A Lei Federal em questão, ademais, prevê, em seu artigo 3º, que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. Impõe-se, ademais, que tal regulamentação regional observe a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, atendendo as seguintes diretrizes:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991

O não atendimento de tais diretrizes caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Na Cidade de São Paulo, contudo, inexistente a regulamentação da forma consolidada e detalhada como o tema exige. A Lei Municipal nº 15.676/2012 dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim. Já a Lei Municipal nº 17.596/2021 estabelece o dever e notificação dos motoristas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

cadastrados pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs nos casos de descadastramento, suspensão ou exclusão, dentre outras disposições.

O Decreto Municipal nº 56.981/2016 dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

Há, ademais, portarias municipais que preveem outras especificidades da operação e que serão enfrentadas ao longo do presente relatório.

É oportuno consignar, que, por vezes mencionado na instrução dessa CPI, que o Supremo Tribunal Federal fixou o Tema 967 de Repercussão Geral, no âmbito do qual vedou aos municípios proibir as atividades de motoristas por transporte de aplicativos, determinando que sigam os parâmetros fixados pela legislação federal (Lei nº 13.640/2018). Nesse sentido, a Lei nº 16.279/2015 foi declarada inconstitucional, por supostamente extrapolar os parâmetros nacionais. Neste contexto, e como será relatado mais adiante, os aplicativos vêm se utilizando do mesmo fundamento na propositura de centenas de ações judiciais que questionam a atuação municipal por supostamente extrapolar os limites da legislação federal, o que tem causado verdadeiro tumulto, atrapalhando a regular fiscalização.

De outro lado, no que tange aos aplicativos de delivery, deve-se consignar que no Brasil existe uma legislação específica que regulamenta a entrega por meio de motocicletas, que é a lei 12.009/09 e no município existe a lei 14.491/07. Essas leis foram criadas com a finalidade de proporcionar mais segurança ao entregador por meio de moto, pois existe um risco inerente da atividade. A legislação prevê que o entregador como requisito para realizar as atividades de entrega deve possuir um documento denominado CONDUMOTO, emitido pelo Município, renovável de 5 em 5 anos, ou 6 meses se houver apontamentos criminais, esse documento tem por requisitos:

- Curso de capacitação num total de 30 horas, sendo 5 aulas práticas com noções de pilotagem e 25 horas teóricas com noções de legislação de trânsito, direção defensiva específica para motocicletas, legislação trabalhista, primeiros socorros entre outros;
- Certidões de distribuição e execução criminal a nível estadual e federal;
- Certidão de prontuário e histórico do condutor junto ao Detran;
- Observação de EAR na CNH, ou seja, apontamento que exerce atividade remunerada;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Após a obtenção deste documento, a segunda fase é a licença da motocicleta que é renovada anualmente, e tem como requisitos:

- Motocicleta com até 8 anos de uso e vistoria anual em equipamentos de segurança;
- Seguro de vida que cobre Morte, invalidez parcial e permanente com indenização de no mínimo R\$ 40.500,00;
- Comprovação de estar em dia com as contribuições previdenciárias, independente do regime de contribuição;
- Comprovação de estar em dia com sua inscrição no CCM.

O objetivo da regulamentação é garantir que a atividade seja exercida por profissionais capacitados, com garantia de que em caso de acidente, esse profissional e sua família esteja respaldado com um seguro a fim de evitar que o profissional e sua família tenham dificuldades em manter sua subsistência, além de estar protegido quanto às contribuições previdenciárias, contando com auxílio acidente, auxílio doença, auxílio maternidade no caso das mulheres, além de suas famílias contarem com pensão por morte e até auxílio reclusão.

Não obstante existir discussão acerca da idade da motocicleta, a vistoria anual é uma ferramenta para que esse profissional mantenha sua ferramenta de trabalho em dia e em plenas condições para exercer a profissão. O cadastramento no município permite que seja conhecido o quantitativo de motocicletas que utilizam o viário diariamente e possa assim criar e implantar políticas públicas para a perfeita convivência da atividade na sociedade.

Infelizmente, essas legislações se encontram desatualizadas com o advento dos aplicativos, que se denominam “Plataformas de Tecnologia” a fim de se esquivar: da regulamentação da atividade, da aplicação da legislação trabalhista e até da relação Consumerista.

No mais, vale consignar que as apurações procedidas, levaram em consideração as normas que dispõe genericamente sobre segurança, a responsabilidade civil e responsabilidade do prestados de serviços, como o próprio Código de Processo Civil e o Código de Defesa do Consumidor.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VII. Das ações judiciais

Por refletirem, direta ou indiretamente, no processamento da presente CPI ou nas apurações por ela realizadas, insta preliminarmente mencionar algumas demandas judiciais que tramitam ou tramitaram paralelamente aos trabalhos legislativos.

Especificamente quanto à atuação dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, objetivando obstaculizar, de alguma forma, seu avanço ou tramitação, destaca-se que, conforme Relatório Jurídico da Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo encaminhado em 29/11/2022, *foram impetrados 3 (três) Mandados de Segurança e 14 (catorze) Habeas Corpus, todos devidamente combatidos pela Procuradoria desta Câmara Municipal, sempre nos termos e nos limites constitucionais, legais e regimentais, dos quais destacamos a sentença judicial proferida nos autos do Processo Digital nº 1009629-59.2022.8.26.0050 da 1ª Vara de Crimes Tributários do Foro Central Criminal Barra Funda, na qual o Excelentíssimo Senhor Juiz de Direito reestabeleceu os efeitos do requerimento 196 do ano de 2022 da CPI dos Aplicativos, que por sua vez, solicitou ao Banco Central do Brasil a quebra de sigilo bancário da empresa Uber do Brasil Tecnologia LTDA.*

Vejam que tal vitória judicial não apenas demonstrou a combatividade jurídica desta Casa Legislativa, mas também, e principalmente, demonstrou a hígidez e a seriedade dos trabalhos desenvolvidos por esta CPI, com respeito ao regramento jurídico e, especialmente, com respeito a todos os depoentes ouvidos.

Segue breve relatório das medidas judiciais aqui referenciadas:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PROCESSO Nº	AUTOR DA AÇÃO	TIPO DE AÇÃO
1003797-45.2022.8.26.0050	Tatiana Scarena Valle	Habeas Corpus
1003798-30.2022.8.26.0050	Rafael Szarf	Habeas Corpus
1005043-76.2022.8.26.0050	Carlos Shigueo Nishikawa	Habeas Corpus
1005131-17.2022.8.26.0050	Alexandre Contaldi Pasquini	Habeas Corpus
1008125-18.2022.8.26.0050	Claudia Quintella Woods	Habeas Corpus
1009716-15.2022.8.26.0050	Jorge Pilo Lopez	Habeas Corpus
1011047-32.2022.8.26.0050	Silvia Penna Vianna Vasconcelos	Habeas Corpus
1011119-19.2022.8.26.0050	Tomas Elage Rodrigues	Habeas Corpus
1011472-59.2022.8.26.0050	Paulo Manuel Pinto Ferreira	Habeas Corpus
1018595-11.2022.8.26.0050	Luiz Flávio Guimarães Marques	Habeas Corpus
1019119-08.2022.8.26.0050	Daniel Carlos Ferreira Braga	Habeas Corpus
1025705-61.2022.8.26.0050	Luís Fernando Massoneto	Habeas Corpus
1031361-33.2021.8.26.0050	Ricardo Leite Ribeiro	Habeas Corpus
1032076-75.2021.8.26.0050	Diogo Souto Maior França Santos	Habeas Corpus
1009629-59.2022.8.26.0050	Uber	Mandado de Segurança
1012246-89.2022.8.26.0050	99 Tecnologia	Mandado de Segurança
2105213-92.2022.8.26.0000	Uber	Mandado de Segurança

É oportuno considerar, ainda, a existência de cerca de **435 ações judiciais** propostas na Comarca de São Paulo por empresas de aplicativos, profissionais que trabalham para tais empresas e entes/associações correlatas, em face do Município de São Paulo e/ou suas Secretarias competentes, que questionam sanções administrativas, fiscalizações necessárias, regulamentações impostas pela Cidade, dentro outras ações, que tumultuam demasiadamente o trato do tema e, ainda, evidenciam a deficiência havida sobre a atuação de tais empresas na Cidade de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VIII. Das reuniões ordinárias e extraordinárias realizadas

8.1. Considerações preliminares

As reuniões da Comissão Parlamentar de Inquérito foram realizadas no Plenário 1º de Maio as terças feiras, 11 horas da manhã e na sua maioria duraram três horas.

No decorrer dos trabalhos foram realizadas 40 (quarenta) sessões ordinárias e 1 (uma) sessão extraordinária, na seguinte conformidade:

SESSÕES	DATA DE REALIZAÇÃO
Reunião de Instalação da CPI dos Aplicativos	02.03.2021
1ª. Reunião Semipresencial Ordinária	05.10.2021
2ª. Reunião Semipresencial Ordinária	19.10.2021
1ª. Reunião Semipresencial Extraordinária	26.10.2021
3ª. Reunião Semipresencial Ordinária	09.11.2021
4ª. Reunião Semipresencial Ordinária	16.11.2021
5ª. Reunião Semipresencial Ordinária	23.11.2021
6ª. Reunião Semipresencial Ordinária	30.11.2021
7ª. Reunião Semipresencial Ordinária	07.12.2021
8ª. Reunião Semipresencial Ordinária	14.12.2021
9ª. Reunião Semipresencial Ordinária	08.02.2022
10ª. Reunião Semipresencial Ordinária	15.02.2022
11ª. Reunião Semipresencial Ordinária	22.02.2022
12ª. Reunião Semipresencial Ordinária	08.03.2022
13ª. Reunião Semipresencial Ordinária	15.03.2022
14ª. Reunião Semipresencial Ordinária	22.03.2022
15ª. Reunião Semipresencial Ordinária	05.04.2022
16ª. Reunião Semipresencial Ordinária	19.04.2022
17ª. Reunião Semipresencial Ordinária	26.04.2022
18ª. Reunião Semipresencial Ordinária	03.05.2022
19ª. Reunião Semipresencial Ordinária	10.05.2022



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

20ª. Reunião Semipresencial Ordinária	17.05.2022
21ª. Reunião Semipresencial Ordinária	24.05.2022
22ª. Reunião Semipresencial Ordinária	31.05.2022
23ª. Reunião Semipresencial Ordinária	07.06.2022
24ª. Reunião Semipresencial Ordinária	14.06.2022
25ª. Reunião Semipresencial Ordinária	21.06.2022
26ª. Reunião Semipresencial Ordinária	28.06.2022
27ª. Reunião Semipresencial Ordinária	02.08.2022
28ª. Reunião Semipresencial Ordinária	09.08.2022
29ª. Reunião Semipresencial Ordinária	16.08.2022
30ª. Reunião Semipresencial Ordinária	23.08.2022
31ª. Reunião Semipresencial Ordinária	30.08.2022
32ª. Reunião Semipresencial Ordinária	13.09.2022
33ª. Reunião Semipresencial Ordinária	20.09.2022
34ª. Reunião Semipresencial Ordinária	04.10.2022
35ª. Reunião Semipresencial Ordinária	11.10.2022
36ª. Reunião Semipresencial Ordinária	18.10.2022
37ª. Reunião Semipresencial Ordinária	25.10.2022
38ª. Reunião Semipresencial Ordinária	01.11.2022
39ª. Reunião Semipresencial Ordinária	08.11.2022
40ª. Reunião Semipresencial Ordinária	22.11.2022

8.2. As oitivas

É sabido que em uma CPI, além das provas documentais colhidas no curso da investigação, a tomada de depoimentos de todos aqueles que, de alguma forma e em uma certa medida, possam trazer esclarecimentos sobre os fatos investigados, representa um dos instrumentos probatórios mais importantes para o convencimento dos membros da Comissão.

A prova testemunhal configura um elemento fundamental para se estabelecer a veracidade dos fatos conhecidos e para a avaliação da consistência das informações e documentos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Eis o motivo pelo qual a CPI dos Aplicativos se empenhou para que as testemunhas e os envolvidos nas acusações de possíveis irregularidades viessem, pessoalmente, prestar esclarecimentos, recorrendo, algumas vezes, até ao Poder Judiciário, a fim de compeli-los a comparecer sob condução coercitiva.

Para fins de manter um registro fidedigno dos debates realizados no curso desta CPI, foram extraídas notas taquigráficas que constam no processo em sua íntegra.

Para melhor compreensão das conclusões alcançadas e consolidando as informações obtidas ao longo dos trabalhos desta Comissão, são apresentados, a seguir, os aspectos mais relevantes extraídos das reuniões realizadas:

1ª. REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (05.10.2021)

A Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI dos Aplicativos, requerimento RDP nº 0006/2021, que foi suspensa em razão da pandemia da COVID 19, foi retomada no dia 05 de outubro de 2021, às 11h, na Câmara Municipal de São Paulo.

Estiveram presentes os vereadores Gilson Barreto, Senival Moura, Luana Alves, Sidney Cruz, Marlon Luz, Camilo Cristófar e Adilson Amadeu.

Após as informações sobre os procedimentos e orientações para o funcionamento dos trabalhos da CPI dos Aplicativos, divulgadas pelo Sr. Presidente, Vereador Adilson Amadeu, procedeu-se a eleição dos membros da Comissão.

Pelo Sr. Presidente da CPI dos Aplicativos, Vereador Adilson Amadeu, foi destacado que, para melhor direcionamento e foco dos trabalhos realizados pela CPI, todas ações deverão estar voltadas ao atendimento dos seguintes objetivos:

- a) compreender a relação de trabalho entre motoristas de apps e as plataformas (autônomos ou celetistas);
- b) verificar a ocorrência de suposta evasão de divisas e sonegação fiscal dos aplicativos;
- c) analisar as condições de segurança dos motoristas de apps e dos passageiros;
- d) compreender melhor sobre o quanto do viário urbano é usado pelos motoristas de apps (mobilidade urbana);
- e) verificar a utilização das plataformas de transportes para a facilitação de ocorrência de fraudes.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Para fins de investigação, foram intimadas as plataformas Uber, 99, inDriver, Wappa, Lady Driver e Sity, e empresas locadoras Localiza, Movida, Vai Car e Kovi. Ainda, o Banco Digio da Uber foi intimado. Também foi aprovado o aditamento do objeto da CPI dos Aplicativos.

De ser destacado, por oportuno, que o Sr. Marcelo Tannuri de Oliveira, auditor fiscal da Fazenda Pública do Município, que acompanhava a reunião, alertou que determinadas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs, submetidas a pedidos nos requerimentos aprovados, não estão inscritas no regime especial do ISS. Solicitou, ainda, que o prazo, para fins de diligência, fosse considerado em dias úteis.

Dentre outros aspectos, foi discutida a proposta de o aditamento do objeto da CPI dos Aplicativos (RDS 1.483/2021), de autoria do Edil Camilo Cristófar, para inclusão dos transportes de pequenas cargas, market place e delivery, realizada por motofretistas e motoboys. Aprovado pela CPI.

Após a aprovação de dezenas de requerimentos, o Presidente encerrou a sessão.

2ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (19/10/21)

No dia 16 de novembro de 2021, às 11h, iniciaram-se os trabalhos da segunda reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristófar, Dr. Sidney Cruz, Gilson Barreto, Luana Alves e Senival Moura.

Foi aprovado o aditamento do objeto da CPI dos Aplicativos.

Foi convocado a participar da reunião o Senhor Felipe Scigliano Pereira, Secretário Executivo do CMUV, que, em resposta aos questionamentos dos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- O CMUV detém competência para editar Resoluções para o transporte remunerado de passageiros.
- Existem 06 membros no CMUV (art. 27 do Decreto 56.981/2016), formados por representantes de Secretarias.
- No ano de 2021, o CMUV somente se reuniu ordinariamente no mês de setembro.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A plataforma inDriver não está devidamente cadastrada, conforme exigido pela legislação municipal (o credenciamento de empresas foi suspenso em novembro de 2020, em razão da pandemia).
 - O termo de credenciamento está regulado na Resolução 01 do CMUV.
 - Está em curso, no Banco Mundial, um estudo do viário compreendendo transporte público, individual de passageiros e circulação de pedestres.
 - A operadora Cabify finalizou suas operações, após punição administrativa; tanto a Uber quanto a 99 já sofreram autuações do poder público.
 - Os próprios aplicativos enviam relatórios mensais de corridas para a Fazenda Pública, já antecipando o cálculo do preço público por quilômetro rodado para fins de recolhimento (o preço varia entre 10 e 36 centavos por quilômetro rodado), sendo o recolhimento no formato progressivo e “pós-pago”.
 - Existem de mais de 500 mil motoristas de apps (cadastro desde 2016).
 - O CMUV gerencia o dado do motorista, armazenado pela Secretaria de Fazenda, que por sua vez, detém maior competência e informações relevantes e sigilosas.
 - Todo motorista que opera na cidade precisa tirar o CSVAPP e CONDUAPP. Hoje o certificado é obtido através das plataformas, que recebem, do parceiro, os dados, faz uma triagem e envia ao poder público. Ou seja, a própria plataforma faz a custódia dos documentos, analisa se atendem a legislação e envia ao município para autorização ou não.
 - Os dados de veículos de quatro rodas são de responsabilidade do CMUV e os de duas rodas no Departamento de Transporte Público (DTP).
 - O Comitê Municipal de Uso Viário - CMUV detém as informações de viagem: latitude, longitude e quilômetro rodado; e de motoristas: se estão regulares ou não, fazendo a verificação pelo CPF e placa.
 - O CMUV só tem a prerrogativa de punir as empresas, não penalizando os motoristas.
 - Não há um estudo efetivo para entender o quão efetivo o uso do solo municipal está sendo feito pelos aplicativos (se o veículo roda mais com ou sem passageiro).
 - O CMUV confirmou que a empresa Uber está sediada em Osasco.
 - Não existem informações precisas sobre quantas pessoas migraram do serviço de transporte público para o privado individual por intermédio de aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Não existe nenhum acompanhamento sobre os lucros das plataformas e os valores repassados aos condutores.
- Há estudos sobre redução/limitação do número de motoristas e não de plataformas tecnológicas.
- Não existem regulamentos para as empresas tecnológicas de entregas.
- O fato gerador do preço público é o relatório enviado mensalmente pelas plataformas a Fazenda Pública, e, portanto, se há eventual omissão da placa do veículo no cadastro feito pela plataforma deixar-se-á de recolher valores municipais.

Foi fixado, à CMUV, o prazo de 10 dias, para apresentação dos seguintes documentos e informações:

- (i) Relação de empresas credenciadas e descredenciadas pelo CMUV;
- (ii) Relatório de veículos cadastrados nos últimos anos;
- (iii) Relação de autuações aplicadas e agentes responsáveis, e operações de fiscalização;
- (iv) Informações sobre quantos veículos efetivos realizam as corridas registradas no sistema, por mês (já que os dados divulgados são desde 2016) e
- (v) Valores arrecadados de preço público pelo poder público; dentre outras informações.

Aprovados os requerimentos, o Presidente encerrou a sessão.

1ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL EXTRAORDINÁRIA (26/10/21)

No dia 26 de outubro de 2021 iniciaram-se os trabalhos da primeira reunião extraordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Gilson Barreto, Senival Moura, Luana Alves, Sidney Cruz,

Em preliminar, o vereador Marlon Luz apontou que:

- a) a locadora Vai Car se recusou a dar informações sobre os veículos alugados.
- b) presenciou crianças fazendo entregas pelo Mercado Livre;
- c) estaria ocorrendo uma precarização dos direitos mínimos e da dignidade de quem trabalha para as plataformas tecnológicas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Aprovado requerimento renovando o pedido de informações à empresa Vai Car, sob pena de intimação para comparecimento à CPI dos Aplicativos.

O Diretor do Departamento de Transportes Públicos – DTP, Senhor Roberto Cimatti, convocado a participar da reunião, respondeu aos questionamentos feitos pelos edis, esclarecendo, em síntese, que:

- Tem experiência no ramo de atividade de transportes e detém atribuições no Departamento de Transportes Públicos - DTP, com base no Decreto 60.448/2021.

- A emissão do CONDUAPP (Cadastro Municipal de Condutores) e obtenção de Certificado de Seguro do Veículo de Aplicativo (CSVAPP) por parte do DTP dependem das informações das plataformas, consoante o disposto nas Resoluções 16 e 21 do CMUV, sendo que as OTTCs passam a informação de regularidade ou irregularidade dos motoristas e veículos.

- A OTTC oferece informações diretamente para a Secretaria de Fazenda, que imputa a regularidade do condutor e veículo numa plataforma pública (sítio eletrônico web1.sf.Prefeitura.sp.gov.br/nmt/público/). A informação que aparece no sistema é o da consulta do CPF, para regularidade do condutor, e da placa, para verificação do veículo.

- O DTP, desde 2017, não tem acesso à documentação do condutor e veículo (Resolução 02 do CMUV regula os documentos exigidos).

- O processo SEI 6020210021035-4 foi aberto para a solicitação de informações pelo DTP para o processo de cadastro dos motoristas e veículos de apps, já que o art. 15-E do Decreto 56.981/2016 lhe passou algumas atribuições.

- Hoje, o DTP, conforme Resolução 16 de CMUV, apenas deve informar, à SEFAZ, os parâmetros necessários para a aferição dos motoristas e carros.

- O DTP, após a edição do Decreto nº 58.595/2019, que trouxe a exigência de emissão de CONDUAPPs, chegou a editar a Portaria nº 224/2017, determinando que as OTTCs teriam que passar as informações, via e-mail, com a documentação exigida na legislação. Contudo, em processo judicial, as plataformas alegaram que esse modus operandi era vulnerável para preservação dos dados, e conseguiram, judicialmente, a suspensão da Portaria em questão.

- Assim, informou que o DTP somente emitiu 20 CONDUAPPs para a Lady Driver.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Os documentos dos condutores e veículos estão todos sobre a posse e guarda das OTTCs, não permanecendo nada sob responsabilidade do poder público (Resoluções 16 e 21 do CMUV).
- A inspeção veicular não vem sendo realizada por conta dos processos judiciais movidos pelas plataformas, obtendo liminares que as desobrigam deste dever previsto na legislação local.
- Para fins de obtenção do CONDUAPP (Cadastro Municipal de Condutores) somente os CFCs (Centro de Formação de Condutores), entidades de ensino credenciados junto ao DTP, poderão fornecer o curso exigido na legislação.
- A Secretaria de Transportes é quem regulamenta os requisitos para credenciamento de interessados (Portaria 124/2020).
- Nenhuma OTTC credenciada buscou se cadastrar para fornecer o curso de formação de condutores.
- Relativamente à fiscalização feita pelo DTP, informou que é feita com base nos dados da plataforma da Secretaria de Fazenda (responsável pela documentação).
- Assim, o fiscal, por indícios, verifica o suporte de celular ou passageiros no banco de trás, apurando se se trata de serviço de transporte. Após, pede a parada do carro e apura pelo portal da SEFAZ, usando a placa do carro para verificar a regularidade do veículo, e o CPF para regularidade do condutor.
- O DTP, ao todo, possui 106 agentes de fiscalização, sendo que no período entre 2019 e 2021, foram feitas as seguintes ações:
 - a) 2019: 48.035 fiscalizações de veículos, sendo que 2310 foram apreendidos e 2360 autuações lançadas no sistema;
 - b) 2020: 121 veículos fiscalizados, sendo apreendidos 9 e foram lançadas 11 autuações; e
 - c) 2021: até setembro, foram fiscalizados 8.021 veículos, sendo apreendidos 87 e lançadas 130 autuações.
- Quanto aos aplicativos de motofretistas, informou que não existe um cadastro. O DTP só possui o cadastro das empresas que têm os seus motofretistas como funcionários, empregados. As empresas de tecnologia não estão cadastradas no município.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- No cadastro do DTP existem 8.168 motofretistas regularizados, mas estima-se que existam mais de 200 mil, na cidade de São Paulo.
- O DTP tem condições de saber se o motofretista detém antecedentes criminais ou se está em reabilitação criminal.
- Pela legislação em vigor, existe a autorização para um controle unilateral, amplo e irrestrito das OTTCs em relação aos condutores e veículos de apps.
- Há um contrato entre a SPTRANS e STM, disponibilizando a mão de obra necessária para dar base às fiscalizações do DTP, já que a Pasta sozinha não conseguiria desempenhar tal atividade contando, apenas, com o seu quadro de funcionários.
- O DTP não detém competência legal para fiscalização de patinetes e bicicletas; bem como sobre as mochilas que os motofretistas utilizam.

Em prosseguimento, procedeu-se à oitiva da Sra. Mariana Santana Pereira Santos, que acompanhou o Sr. Roberto durante os trabalhos. Após ler o termo de compromisso, esclareceu que:

- As normas que regulam a atividade de transporte de pequenas cargas (motofrete) são: a Lei Federal nº 12.009/2009, e a norma local, a Lei nº 14.491/2007.
- Após a Lei Federal entrar em vigor, explicou que a SMT publicou várias portarias, no período de 10 anos, regulamentando o tema, Portarias nºs 131/2011 até 136/2021.
- Sobre a questão da fiscalização das mochilas, esclareceu que a Portaria nº 133 exige a identidade visual da motocicleta, mas não contempla a mochila, vedada também pelo CONTRAN na Resolução 656.
- Em caso de uma fiscalização ocorrer antes da informação fornecida pela OTTC entrar efetivamente no sistema da Fazenda (CPF e placa do carro), poderá a autuação ser revertida administrativamente, evitando prejuízo ao motorista.
- Existem informações erradas no sistema, como um veículo que consta como “ano regular”, mas há tempos ultrapassou o limite da legislação;
- Em caso de irregularidade, os agentes fiscalizadores apreendem o veículo, que é deslocado até o pátio, sendo cobradas taxas de remoção e de estacionamento, bem como a multa da legislação;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A regulamentação municipal também deveria tratar sobre o estado dos pneus dos carros de motoristas, já que eles rodam demais pela cidade, desgastando-os rapidamente, o que coloca em risco a segurança viária.

Por sua vez, Dr. Fernando Vinicius Costa, que veio acompanhando o Sr. Roberto, foi questionado e ofereceu esclarecimentos sobre os seguintes temas:

- As Liminares obtidas pelas plataformas na Justiça são relativas às inspeções veiculares.
- Sobre a forma de pagamento por quilômetro rodado, foi dito ser de competência de CMUV e SEFAZ, e não do DTP (na forma da Res. nº 16).
- A SEFAZ é quem controla o preço público por quilômetro rodado.
- Na plataforma da Fazenda, aponta-se como principais infrações dos motoristas:
 - o Não possuir a CNH na categoria B com informação de que se exerce atividade remunerada;
 - o Não ter colocado no processo o comprovante de residência;
 - o Não ser inscrito no INSS;
 - o Não apresentar a certidão negativa de antecedentes criminais;
 - o Não comprovar a aprovação no curso de treinamento de condutores; e
 - o Não se comprometer a prestar serviço de passageiro remunerado em OTTCS credenciadas.
- Sobre os problemas de veículos, destacou que os mais comuns pela plataforma da Fazenda Pública são:
 - o Não comprovar ter o seguro;
 - o Operar com veículo fora da idade limite;
 - o Não ter o dístico identificador; e
 - o Não apresentar declaração firmada pelo proprietário do veículo permitindo laborar na atividade.
- Finalizou fazendo menção à necessidade de existir uma regulamentação melhor, passando mais responsabilidades para as OTTCS e reduzindo-as para os motoristas.

Por fim, instado pela Comissão, o Diretor do Departamento de Transportes Públicos – DTP, Senhor Roberto Cimatti, se comprometeu a apresentar:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- a) A lista de entidades autorizadas junto ao órgão para ministrar o curso, no prazo de 5 dias;
- b) O valor arrecadado com as multas aplicadas pelo setor de fiscalização do DTP e as apreensões realizadas, no prazo de 10 dias;
- c) O número exato das multas anuladas pelo Judiciário, bem como que administrativamente foram interpostos aproximadamente 1000 recursos de multas dentro do DTP, aos quais aproximadamente 16 foram dado provimento, no prazo de 10 dias.

Designou-se para a próxima reunião a oitava da Dra. Luciana Cecília de Barros Vieira dos Santos.

Aprovados os requerimentos pela Comissão.

A Presidência registrou que:

- a) O prefeito Ricardo Nunes solicitou uma reunião com a comissão e
- b) Foi solicitado ao TCM o envio de auditores para acompanhamento dos trabalhos da CPI dos Aplicativos.
- c) O Secretário da Fazenda será convocado para a próxima oitava.

Por fim, o Presidente encerrou a sessão.

3ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (09/11/21)

Foi aberta a terceira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos com a presença dos nobres Vereadores Gilson Barreto, Senival Moura, Luana Alves, Marlon Luz, Camilo Cristóforo e Adilson Amadeu. O edil Sidney Cruz compareceu posteriormente.

O Presidente Adilson Amadeu afirmou que, pelo tempo da reunião, não terá condição de realizar a oitava de todos os depoentes convocados para aquele dia. Assim, solicitou que no dia 16 de novembro de 2021 fosse ouvido o Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski, o que foi aceito por este e ratificado pelos demais vereadores. Dispensou-se, assim, o depoente Rodrigo.

Foi convocada a participar da reunião a Senhora Dra. Luciana Cecília de Barros Vieira dos Santos, Procuradora Municipal, que respondeu aos questionamentos feitos pelos edis, na seguinte conformidade:

- O STF fixou o Tema 967 de Repercussão Geral, vedando aos municípios proibir as atividades de motoristas por transporte de aplicativos, determinando que sigam os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

parâmetros fixados pela legislação federal (Lei nº 13.640/2018). Nesse sentido, informou que existia na cidade a Lei nº 16.279/2015, que foi declarada inconstitucional, justamente por extrapolar os limites legislativos municipais.

- A Lei Federal resguarda aos municípios, assim, o poder regulamentar, desde que não extrapole os parâmetros nacionais.

- Além de declarar inconstitucional, o STF proferiu acórdão que atingiu o município de SP, já que os aplicativos vêm se utilizando dele para suas ações na Justiça (existem 325 ações judiciais em SP que questionam sanções administrativas aplicadas, regulamentação feita na cidade, etc.).

- O TJ/SP vem afirmando que alguns dispositivos da Legislação Municipal extrapolam os parâmetros federais e Tema fixado pelo STF;

- Os limites de competência do município estão na Lei Federal, sendo que das 325 ações judiciais existem: (i) aproximadamente 03 que refletem mais a atividade municipal e de fiscalização; (ii) cerca de 320 ações individuais dos próprios motoristas e locadoras, e, por fim, (iii) 03 ações coletivas promovidas pela Uber e 99.

- Dessas 3 ações, duas tratam sobre dois temas: o primeiro se refere ao licenciamento no município de SP, que foi afastado mediante sentença mantida no TJ/SP, sob a alegação de extrapolar a competência municipal (todas as ações individuais de condutores para obstar essa exigência foram procedentes por conta do precedente da ação coletiva); e o segundo se refere à inspeção veicular, que foi entendida como ilegal, por não competir ao município.

- Esses são os 02 grandes temas que impedem a fiscalização municipal hoje. A 3ª ação suscita a ilegalidade do repasse dos dados pessoais dos condutores pelas plataformas ao poder público de SP. A questão foi resolvida com a nomeação de um Gestor de Dados pela SEFAZ, para organizar e gerir os dados recebidos das plataformas. Esses dados são armazenados e administrados por SEFAZ, que detém um sistema suficiente ao sigilo dos dados pessoais dos condutores.

- A SEFAZ faz a gestão dos dados dos motoristas credenciados nas plataformas cadastradas na Prefeitura de SP.

- O DTP poderá fiscalizar os veículos, embora não possa punir por questões de inspeção veicular, nem exigir o licenciamento do carro na cidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- No Decreto 56.981/2016 exige-se a emissão do CONDUAPP e CSVAPP, sendo que o § 2º, art. 15-E, coloca a faculdade do DTP exigir das OTTCs cópia dos condutores e veículos, que deverão ser remetidas de imediato. O artigo está em vigor e inexistente qualquer invalidade reconhecida pelo Judiciário.

- Sobre a cobrança de tributos, afirmou não ter conhecimento dos procedimentos arrecadatários.

- Quanto à cobrança progressiva por quilômetro rodado, a Uber ingressou com uma ação pedindo a ilegalidade da Resolução nº 12/2016 do CMUV, que foi liminarmente deferida, mas derrubada por Agravo de Instrumento no TJ/SP, que por sua vez, caiu pela sentença de procedência de 1ª instância, reformada, posteriormente, pelo TJ/SP, que reconheceu a legalidade da cobrança progressiva do preço público pelo município. Pendente recurso da Uber no STJ.

- Não sabe se o modelo de cobrança progressiva está sendo aplicado em outro município.

- Sobre o tema aplicativos, no dia a dia, a Procuradoria Municipal, recebe as citações judiciais das ações, e vem discutindo uma questão sobre as apreensões e aplicações de multa, em que se questiona se a multa lavrada antes do Judiciário invalidar a cobrança seria válida ou não para fins de cobrança pelo poder público. Assunto pendente ainda.

- A PGM apresentou defesa judicial na ação relativa à ilegalidade da cobrança progressiva, movida pelas OTTCs, e conseguiu reverter a sentença de procedência na segunda instância (TJ/SP).

- Sobre o licenciamento do veículo fora do Estado de SP, a Justiça determinou ser lícito. A PGM entende que a legalidade exige o licenciamento na cidade, mas a Justiça vedou esse ponto na regulamentação municipal.

- Não tem qualquer informação de execução fiscal de dívidas movida pela Prefeitura contra as OTTCs.

- A CPI da Evasão Fiscal cuidou da averiguação sobre algumas empresas transferirem o domicílio para se evadir de forma fiscal, mas não foi apurado algo conclusivo.

- A Uber está sediada em Osasco atualmente, tendo saído de SP no início deste ano, possuindo o mesmo objeto averiguado na CPI da Evasão Fiscal, mas não sabe afirmar se está havendo, de fato, qualquer fraude de domicílio.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- No momento pós-pandemia, com o teletrabalho preponderando, o objeto da CPI da Evasão Fiscal seria o mesmo da atual CPI dos Aplicativos, precisando demonstrar cabalmente que os aplicativos têm atividade principal em SP e não em Osasco, caracterizando a fraude.
- Sobre a relação de trabalho entre plataformas e motoristas, afirmou existir algumas decisões judiciais do Poder Judiciário reconhecendo o vínculo laboral.
- Existem aproximadamente 09 categorias de ações judiciais que se repetem. As mais relevantes foram as movidas coletivamente pela Uber e 99. Alguns temas foram: 70 ações que se referem aos requisitos prévios para o credenciamento, em especial à habilitação e sua categoria específica para ser condutor, etc.; 173 ações de inspeção veicular; 71 ações sobre o licenciamento; 16 ações sobre a idade veicular; 01 ação de curso de treinamento de condutores; 01 ação sobre informação cadastral; ações de fornecimento de informações pessoais de condutores, que depois perderam o objeto com a Res. CMUV; e 04 ações de indenização em razão de apreensão por falta de licenciamento. E, ainda, as ações das OTTCs sobre a cobrança progressiva.
- Do ponto de vista da PGM, se desconhece alguma ação relativa ao uso de “mochilões” nas bicicletas de entregadores de aplicativos.
- O município de SP não tem competência para legislar sobre as relações de trabalho, cabendo a União. Existe uma ação coletiva do MPT, movida recentemente, competindo-lhe trabalhar junto à União sobre a questão laboral entre motoristas e plataformas.
- Existem 625 inquéritos civis espalhadas pelo Brasil, visando investigar sobre os abusos legais e questões fiscais contra os aplicativos.
- As empresas de tecnologia de transportes privados divergem do transporte público e privado de interesse público. Todas divergem pela legislação.
- Não existe registro de nenhuma ação em que a OTTC exerça a sua atividade via Liminar. A princípio, todas que existem legalmente estão cadastradas regularmente para funcionar, sem necessidade de o Judiciário impor uma medida provisória de atuação.
- A PGM vem defendendo na Justiça a legislação municipal sobre o licenciamento na cidade de SP. Já sobre as questões relativas a existir prejuízo ou não ao erário, seria de competência da SEFAZ responder.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Foi convocado, novamente, a participar da reunião o Diretor do Departamento de Transportes Públicos – DTP, Senhor Roberto Cimatti, que respondeu os seguintes questionamentos feitos pelos edis:

- Explicou que, no Decreto 56.981/2016, exige-se a emissão do CONDUAPP e CSVAPP, sendo que o art. 15-E, par. 2º, faculta ao DTP solicitar a qualquer momento os documentos das OTTCs. O Decreto é regulamentado pela Resolução CMUV 21/2019, que somente determina ao DTP o direito a consultar o CPF e placa do carro, analisando a regularidade ou irregularidade. Isso inviabilizou qualquer pedido de documentos as OTTCs, que acabam ficando com a SEFAZ, inexistindo a comunicação, na íntegra, com o DTP.

- As apreensões de carros e aplicação de multas são feitas de acordo com a consulta da plataforma via CPF do condutor ou placa do carro. A logística é baseada no Decreto 56.981/2016, art. 15-E, onde a OTTC passa a informação para a SEFAZ declarando estar ou não regular, mas não se transmite nenhum documento. Poderá ter sim informação errônea enviadas pela OTTC para a SEFAZ, declarando-se como regular quem não está, por exemplo.

- O DTP poderá solicitar informações quando verificar alguma inconsistência, mas no dia-a-dia é muito difícil, fiscalizando-se por indícios, por ex.: passageiro com máscara no bando de trás; celular no painel do carro, etc.

- As empresas OTTCs devem ser penalizadas também pelos erros ou omissões das informações declaradas à SEFAZ.

Foram aprovados os diversos requerimentos pelos vereadores.

Foi convocado a participar da reunião o Senhor Marcelo Tannuri de Oliveira, Auditor Fiscal da Fazenda Pública, que respondeu os seguintes questionamentos feitos pelos edis:

- Tomou posse na SEFAZ em 05 de maio de 2007, sendo auditor fiscal, não tendo um cargo de chefia na Secretaria.

- Enquanto auditor fiscal participou de uma Comissão junto à Sec. de Fazenda do Estado de SP para verificar por meio dos “pardais” quais os carros que, insistentemente, de fora do município, rodavam na cidade de SP. A tecnologia de verificar o licenciamento dos veículos já existe na PRODAM, mas por conta da Justiça conceder liminares vedando esse item da regulamentação local não se consegue usá-la para fiscalizar.

- Representando a SEFAZ, como intermediário e porta-voz, afirmou nunca ter participado das intermediações que foram feitas no passado junto à OTTCs.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A SEFAZ não é proprietária, nem competente, para fiscalização das OTTCs, porém, por conta da Uber ter argumentado que os dados dos motoristas e veículos seriam sigilosos, se negando a entregar as informações à Sec. de Transportes, bem como conseguindo, na Justiça, uma Liminar, a Prefeitura designou um Gestor na Secretaria de Finanças (antes não era denominada Secretaria de Fazenda), que detém um sistema mais seguro para armazenamento (proteção de dados) e gestão das informações. Por isso a SEFAZ tem essa ingerência no processo dos aplicativos.

- A gestão da informação se dá com o recebimento das informações pelas OTTCs, colocando-as num diretório virtual da OTTC, com acesso de um sub-órgão da Fazenda, Coordenadoria de Tecnologia de Informação e Comunicação (COTEC), permitindo, assim, que a Prefeitura conheça dos dados, permitindo acessos e confecção de relatórios. O primeiro acesso gerado pela Fazenda se refere aos motoristas cadastrados; informações de natureza fiscal, de competência do DTP, dos motoristas e veículos; o Business Intelligence (BI) é gerado para que o CMUV faça consultas no banco de dados, sendo informações “mascaradas” por questão do sigilo fiscal dos dados. Existe um gestor desses dados da COTEC, que garante o sigilo das informações.

- O sigilo de informações é imposto pela CF, art. 5º. Como se trata de informação de particular, a administração pública deverá garantir o sigilo dos dados operacionais. O sigilo não é perante o DTP, já que ele poderá solicitar informações e acessos extras à SEFAZ, que verificará a legalidade do pedido e dará o acesso, se o caso. Se existir algum óbice, a SEFAZ esclarecerá o motivo, até para que a administração pública possa criar meios de viabilizar esse acesso.

- É preciso que a SEFAZ garanta o sigilo, até por conta do BI, preservando a própria concorrência das plataformas, para que uma não prejudique a outra.

- A SEFAZ, pelo Tesouro municipal, controla a arrecadação do preço público.
- O município arrecada o ISS e o uso do viário urbano das plataformas.
- As OTTCs, sob o ponto de vista da Fazenda, são enxergadas por sua atividade e não o CNAE. A Uber, 99, são empresas intermediárias de serviço de transporte. Por exemplo, existem várias operações realizadas, sendo a primeira a do ICMS (restaurante – circulação de mercadoria), a segunda da intermediação de transporte (plataforma iFood - ISS) e também o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

uso do viário da cidade pelo prestador de serviços (pessoa física – transportador/motoqueiro). São dois prestadores de serviços, nesse exemplo.

- Existe uma isenção de ISS para os prestadores de serviços diretos, por ex.: motoqueiro, motorista de Uber.

- A LC 116, art. 3º, diz que o ISS incide no local onde o prestador presta o serviço, exceto alguns pontos, que não citam as atividades de intermediação. Por conta desse fundamento jurídico, as plataformas se negam a recolher o ISS em SP, estando sediadas em Osasco. A questão de buscar verificar se o serviço existe, de fato, em Osasco é o grande segredo para fins de afirmar existir ou não fraude de domicílio.

- O ISS é um tributo lançado por homologação. São várias formas de lançamento de tributos: por ofício onde o FISCO, de posse das informações, faz o lançamento (por ex.: IPTU); por homologação onde o FISCO não tem as informações exatas, cabendo à prestadora de serviços emitir a NF (obrigação tributária acessória – de fazer algo), e com base nela incide o crédito tributário. Nesta última, só fiscalizando caberá apurar se as emissões de notas vêm ocorrendo (aparentemente existiu no passado uma fiscalização).

- A CPI dos Aplicativos poderá solicitar informações de recolhimento tributário por homologação, havendo a transferência de sigilo entre a SEFAZ e a CPI dos Aplicativos, mas não violação do sigilo.

- A SMT, aparentemente, contratou uma empresa de auditoria, no passado.

- Assim, como os tributos são lançados por homologação, ficando suscetível a posterior análise do FISCO, as OTTCs fornecem informações autodeclaratórias e depois se submetem a fiscalização. E a fiscalização do preço público é feita pelo próprio DTP.

- Na sequência, o Sr. Roberto Cimatti afirmou não ser de competência do DTP.

- A base de cálculo do preço público não é de competência da SEFAZ fiscalizar, mas sim fazer um cálculo por multiplicação, não cabendo a SEFAZ apurar o número exato de carros em circulação, e sim jogar um cálculo estimado no sistema.

- O preço público, pela Resolução nº 15 do CMUV, é calculado pela SEFAZ mediante multiplicador, por ex.: motorista feminina, veículo adaptado, veículo híbrido ou comum. É um valor por quilômetro rodado com o cálculo de multiplicadores na sequência. A OTTC fornece a informação com o quilômetro rodado e o multiplicado na forma da Res. 15 para a SEFAZ fazer o lançamento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O valor arrecadado pelo uso do viário entre 2020/2021 está para ser respondido por SEFAZ, em razão de um requerimento.
- Os dados armazenados na SEFAZ são arquivos gerados pelas OTTCs, que estão colocados nos diretórios virtuais abertos por elas no momento do seu cadastramento junto à Prefeitura, sendo tais acessados pela SEFAZ.
- Os dados das corridas são registrados nos diretórios virtuais de cada plataforma credenciada. Essa informação é usada para o cálculo do preço público, todavia não é a Secretaria que passa o cálculo do preço público para pagamento das OTTCs.
- A inadimplência somente existe pelo não cadastramento do veículo ou do motorista no poder público (sem o CSVAPP ou CONDUAPP). Essa é a inadimplência estruturada, e não aquela em que houve o cadastro e não foi posteriormente recolhido o preço público no relatório mensal.
- Existe a possibilidade das plataformas não cadastrarem veículos/motoristas, omitindo os dados a SEFAZ no momento do pagamento do preço público, e, no final, o motorista quem acaba sofrendo penalidades pela legislação (realidade: quem é punido por não ter cadastro, não pode pela legislação se cadastrar).
- A SEFAZ desconhece se existem penalidades aplicadas às plataformas por omissão de dados/informações ao poder público.
- A SEFAZ nunca precisou aplicar qualquer penalidade tributária às OTTCs, embora tenha ocorrido fiscalização.
- Talvez seja necessária uma nova regulamentação.
- Pelo BI (“mascarado” pelo sigilo empresarial concedido pela Justiça aos apps) é possível fazer consultas de quanto tempo o veículo roda sem passageiro pelo viário urbano da cidade, onerando o próprio trânsito, sem recolher o preço público. Esse BI está pronto e é fornecido por CMUV, por força de Resolução.

Aprovados requerimentos para que Uber e 99 estejam presentes para prestarem depoimentos nos dias 07/12/2021 e 14/12/2021, bem como no dia 23/11/2021 virão os representantes de motoristas e motofretistas.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

4ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (16/11/2021)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A quarta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos foi aberta com a presença dos nobres Vereadores Gilson Barreto, Senival Moura, Luana Alves, Sidney Cruz, Marlon Luz, Camilo Cristóforo e Adilson Amadeu.

Foi aprovado o aditamento do objeto da CPI dos Aplicativos.

Foi convocado a participar da reunião o Senhor Felipe Scigliano Pereira, Secretário Executivo do CMUV, que, em resposta aos questionamentos dos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

Preliminarmente, o Presidente informou que já existe uma programação para os dias 23/11, 30/11 e 07/12. No primeiro, virão os representantes dos sindicatos de taxistas e motoristas de aplicativos. Nos dias 30/11 e 07/12, virão os representantes das empresas Uber e 99, respectivamente. O edil Camilo Cristóforo solicitou o comparecimento dos representantes das empresas Rappi e Loggi no dia 14/12.

Foi convidado pela CPI dos Aplicativos para prestar o seu depoimento o Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski, ex-Presidente da SP Negócios (exercício 2015-2016), que assim respondeu aos questionamentos feitos pelo Edis:

- O depoente é bacharel e mestre em direito; foi assessor especial, Presidente da SP Negócios, Chefe de Gabinete da Secretaria de Desestatização, Secretário-Adjunto de Justiça.
- Quando Presidente da SP Negócios, afirmou ter participado da modelagem da regulação do serviço de transporte individual privado. Disse que, em 2015 o Município aprovou uma lei proibindo o transporte particular de passageiros, considerando-o como clandestino (Lei nº 13.640/2015). Quando o projeto foi para o prefeito sancionar, a equipe do Chefe do Executivo, entendendo que o serviço deveria ser regulado na cidade e não proibido, surgiu à ideia de regulação usando da Lei de Mobilidade Nacional. Inicialmente foi regulado o “táxi preto” e depois os transportes privados por aplicativos foram regulamentados pelo Decreto nº 56.981/2016.
- A SP Negócios abriu o diálogo com a iniciativa privada dos aplicativos para entender o funcionamento das suas atividades e as terminologias utilizadas pelo mercado, visando confeccionar a regulação mais adequada possível.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Nas reuniões foram tratados temas sobre os dados dos condutores, veículos para permitir uma política pública sobre mobilidade urbana pela Prefeitura. A condição para que as plataformas se credenciassem na Prefeitura era o fornecimento dos dados. A SPTRANS quem deveria recepcionar os dados e armazená-los (na prática, acabou ficando para a SEFAZ essa responsabilidade, por conta do seu sistema protegê-los de forma mais adequada).
- A lógica da época era que somente caberia à União regular a atividade de transporte privado, mas o poder público municipal conseguiu a constitucionalidade na regulação do viário urbano, permitindo a concorrência (não foi regulado o transporte ou serviço, e sim o “uso da rua”, com a lógica de que “quem usa mais, paga mais”).
- A natureza jurídica da cobrança foi de “preço público” e não “tributo”, admitindo, assim, a variação do preço de forma “dinâmica”, já que “quem usa mais, paga mais”.
- A lógica era permitir um preço diferente justamente para que pudesse justificar a diferenciação no uso do viário, da rua. A lógica era fazer política pública através de preço, fixando pagamento de que quem paga mais seria o que mais usa do viário.
- A regulação municipal pelo preço (usou, pagou) foi a lógica usada na época, não regulando o serviço das plataformas. Por isso o preço foi fixado por km rodado, permitindo, desse modo, aumentar o preço em certos lugares até que inviabilizasse o serviço em certas regiões da cidade.
- O estudo do viário nunca foi feito, nem na época da regulação. O CMUV se reunia regularmente para olhar os dados fornecidos pelas plataformas, visando ter um “termômetro” do uso do viário.
- Na época, o número de carros cadastrados e rodando na cidade era elevado, sendo a ideia melhor distribuí-los no viário.
- As empresas usavam muito do argumento do sigilo dos dados, inclusive mediante o ajuizamento de uma ação na justiça. O argumento do poder público não era de existir a quebra do sigilo e sim a sua transferência de responsabilidade para que pudesse ser feita política pública.
- Os sigilos seriam o comercial e da privacidade dos dados dos motoristas, sendo alegado pelas plataformas que o tratamento de dados não seria feito de forma adequada pela Prefeitura. Por isso, na época, o CMUV editou uma resolução sobre o “tratamento de dados”,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

tornando vários dados sigilosos, fixando senhas, cuidados com as reuniões, contratou-se um Gestor da Inovação (tudo isso foi fixado depois na LGPD).

- Existem Atas das reuniões/negociações da época, que deverão ser solicitadas ao Presidente do CMUV.

- Um dos objetivos da regulamentação era o de melhorar a política viária municipal nos setores de transporte público, via ônibus e metrô, bem como conseguir mapear melhor as “zonas de calor” do uso do viário urbano, visando maior controle e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

- O Daniel Mangabeira era quem representava a Uber e o Pedro Soma quem representava a 99 nas reuniões com o poder público.

- A lógica da época era integrar os diversos modais de transportes, tanto o privado de passageiros, táxis, ônibus, metrô. A lógica era integrar e não concorrer.

- O Decreto ou resoluções atuais, pela lógica da época, deveriam ser atualizados. A regulação deve ser infralegal, com os contornos legais feitos por Lei, e de forma mais flexível o Decreto ir acompanhando as mutações de mercado.

- A lógica no KM rodado baixo no início da atividade, era permitir o ingresso maior de players na atividade, gerando concorrência, e depois regular com mais peso, modulando o preço público.

- A lógica de toda a regulação inicial era permitir uma flexibilidade no preço público cobrado, permitindo uma racionalidade na política pública, incentivando ou desincentivando o serviço em certas regiões da cidade.

- A SP Negócios foi responsável por modelar a regulação das plataformas entre 2015-2016, sendo a primeira do Brasil. Na época, a Uber era quem funcionava na cidade, possuindo um número elevado de motoristas. Somente ela tinha condições de funcionar no mercado não regulado.

- A regulação da Prefeitura de SP foi “inteligente”, já que driblou o impedimento jurídico de competência federal sobre “trânsito e transportes”, focando no uso do viário por preço público dinâmico, e mantendo uma concorrência, já que depois da regulamentação vieram a 99, inDriver, Lady Driver, etc.

- A lógica do preço público era exatamente controlar o número de veículos rodando na cidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Na época se tratou dos apps de transportes de passageiros, mas, embora discutido sobre o motofrete, a regulação não tratou sobre o tema. A “regulação de gabinete” não dá certo, sendo sempre necessário começar por algo menor e ir aperfeiçoando com o tempo, numa calibragem permanente. A ideia, então, era começar com o transporte de passageiros e ir ampliando para outras atividades, como o motofrete, transporte de cargas, etc.

- O papel do CMUV era receber, tratar e usar de maneira inteligente os dados fornecidos pelas plataformas, visando políticas públicas, controle do uso do viário, fiscalização, etc.

- Na época foi muito difícil credenciar a Uber, por isso o foco na regulação inteligente, demonstrando que o prejuízo seria maior para a empresa sem estar cadastrada na Prefeitura. Que o cadastro seria melhor do que o transporte clandestino.

- A ideia de buscar regular o viário urbano e não o serviço de transporte foi de autoria do depoente, acrescentando que depois a Lei Federal de 2018 se inspirou no Decreto de São Paulo (o escritório das plataformas é a “malha viária”). O Banco Mundial considerou, inclusive, uma das melhores regulações do mundo. Nos EUA a regulação era liberatória focada na arrecadação, e na Europa mais proibitiva. Já a solução paulistana é intermediária entre ambas.

- O CMUV detinha, na época, a competência de acompanhar os dados e lançar políticas públicas para o viário urbano de SP.

- O depoente acredita no modelo econômico de transporte privado. É um modelo mundial, que precisa ser regulado por preço, e não por penalidades ou proibições. A forma de pagamento talvez não seja o lançamento por homologação e sim o cálculo pelo contribuinte e fiscalização pelo poder público (SPTRANS fiscalizaria, a SEFAZ arrecadaria e a CMUV regularia).

- O poder público, na época, não estava focado no dinheiro/preço público e ISS, mas sim nos dados para desenvolver políticas públicas no viário da cidade. E o mapa de calor por região da cidade era indispensável para que a política pública de mobilidade desse certo (isso não foi feito até hoje pelo CMUV).

- Os dados solicitados das plataformas por API eram o número de carros, de motoristas (nome, antecedentes criminais, número de cadastro), etc. O objetivo era adentrar no funcionamento da atividade econômica para regulação futura.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A regulação da cidade serviu até como um “cobertor” para os trabalhadores das plataformas em tempos graves de crise econômica e desemprego.
- O poder público não poderia regular o “direito do trabalho”, já que é de competência da União, mas sim caberia à municipalidade dar a segurança dos motoristas, por ex. Botão de pânico.
- O preço público por Km rodado, para fins de melhorar o ambiente de trabalho do motorista, foi considerado, por ex.: menor preço público para plataformas que dão botão do pânico aos motoristas; filmagens para fins de segurança e registros das viagens.
- A lógica do usuário pagador é “usar, pagar” e o recurso obtido pelo poder público ser aplicado no mesmo ramo de atividade, que no caso seria a mobilidade urbana (por exemplo: não dá para usar do valor, obtido pelo preço público em razão do uso do viário, na saúde).
- A ideia era punir pelo uso do viário, direcionando os funcionamentos das atividades em prol do bem comum da cidade de SP.
- Do ponto de vista do preço público vai-se buscando um acerto com base nas experiências práticas. Até por isso ele é dinâmico/flexível, permitindo mudá-lo rapidamente, calibrando-o enquanto não se atinge o resultado (só que CMUV não aplicou quase nenhuma mudança).
- As negativas dos aplicativos, em especial da Uber, em relação à regulação na cidade, foram diversas. O “risco de captura” é um conceito econômico de evitar confundir a regulação em prol do poder público com ser benéfica para a atividade privada, apenas.
- A forma de garantir o credenciamento da Uber foi quando se regulou o tratamento dos dados por resolução de CMUV.
- O desenvolvimento de API para a Prefeitura fiscalizar a atividade foi uma resistência das plataformas.
- As plataformas NÃO participaram da construção do Decreto municipal, que somente foi apresentado para as elas depois de feito. A Prefeitura não permitiu as plataformas obter dados do poder público, mas o contrário foi feito.
- Sobre o curso do motorista de aplicativo, a mudança para a modalidade on-line entendeu-se que seria mais fácil controlar, tendo a mesma eficácia.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O cadastro do motorista na Prefeitura, de forma direta, foi cogitado, mas entendeu-se que centralizar o dever na plataforma seria mais assertivo, até para fiscalização e punição da OTTC.

- Afirmou ser possível a sonegação de preço público pelas plataformas, que habilitam o motorista sem cadastrá-lo na Prefeitura. E, mais, disse que a lógica de punir o motorista sem CONDUAPP ou CSVAPP não é a mais adequada, devendo focar a punição nas OTTCS.

- Na época não foram ouvidos os motoristas de aplicativos para confecção do Decreto de 2016, e sim pós-decreto. Negou que soubesse quem seriam os motoristas, por isso não os trouxe para a oitiva e construção conjunta.

- Os aplicativos receberam com razoável aceitação a ideia de melhorar a segurança pelo “botão vermelho” para os motoristas.

- O maior incentivo para que a empresa se credenciasse na Prefeitura seria abrir a concorrência, e a partir disso se teriam mais dados para as políticas públicas.

- A alternativa não é proibir as plataformas de funcionarem, mas, no máximo, buscar limitar o número de motoristas.

- A transferência de responsabilidade de proteger os dados é devido, sendo recomendado que seja feita por “transferência de sigilo” e não “violação de sigilo”.

- O STF julgou a questão de transferência de sigilo de dados dos Bancos para a Receita Federal.

Foram aprovados os requerimentos.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

5ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (23/11/2021)

No dia 23 de novembro de 2021, às 11h, iniciaram-se os trabalhos da quinta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristóforo, Dr. Sidney Cruz, Gilson Barreto, Luana Alves e Senival Moura.

Dentre os 06 (seis) convidados, foi ouvido primeiramente o Sr. Eduardo Lima de Souza, Presidente da AMASP, tendo dito em resposta aos questionamentos que:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- É Presidente da AMASP desde sua fundação no ano de 2017, tendo sua associação caráter estadual e possuindo 30.068 associados.
- Entende que a relação prática da categoria é de vínculo empregatício, embora sejam tratados como parceiros.
- Afirmou que, como representante da AMASP, reivindicou explicações das plataformas Uber e 99 (pelos representantes Gabrieli e Pedro), em especial sobre as elevadas taxas de cancelamentos, que totalizaram mais de 1.600 recentemente.
- Sobre a transmissão de dados entre as plataformas e o poder público, esclareceu que existem falhas na transferência dessas informações, já que, no dia a dia, muitos motoristas estão sofrendo apreensões e multas por ausência de CONDUAPP e CSVAPP.
- Disse que, inclusive, nos anos de 2019-2020, cerca de 2.000 veículos foram apreendidos por falta de autorização de funcionamento. Em 21 dias deverá apresentar as informações à CPI dos Aplicativos.
- Afirmou que detém 30.068 motoristas associados na AMASP, bem como estima que rodam na cidade de São Paulo cerca de 90 mil veículos de aplicativos.
- Casos de acidente grave e/ou óbito as plataformas fornecem um “seguro app”, até por conta da resolução de CMUV exigir na cidade de São Paulo.
- Sabe de casos em que se demorou muito para o motorista reaver valores do seguro, mesmo tendo direito.
- Sobre os banimentos injustos, afirmou que vivenciando e presenciando a vida dos motoristas, identificou três modelos de exclusão: exclusão da plataforma, suspensão clássica e o bloqueio branco. O bloqueio branco ocorre quando o algoritmo identifica que o motorista possui nota baixa, passando a não enviar corridas para ele, deixando-o sem receber chamados. Isso dá ao motorista a sensação de baixa movimentação.
- Muitas suspensões ocorrem porque, o aplicativo obriga o motorista a realizar corridas satisfatoriamente, sob pena de pegar “ganchos” por minutos, horas, dias, meses e até anos. Ou seja, se o motorista não atende os requisitos da plataforma, poderá sofrer punição.
- Sobre as tarifas de direito dos motoristas, informou que desde 2015 as plataformas mantêm tarifas congeladas, negligenciando o aumento da inflação, gastos com o veículo e combustível.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O congelamento se dá somente para o motorista, e não plataforma. Recentemente, disse, até teve um reajuste, mas muito baixo, de 10 a 15%, todavia, a AMASP entende que o valor somente retornou ao que era antes, já que de uns anos para cá ela foi diminuída em grau significativo. Ou seja, na prática, não teve nenhum reajuste capaz de compor as perdas do valor do real na atualidade.

- O reajuste de tarifas ocorreu há uns 02 meses atrás, e, em conjunto, também houve a exclusão das corridas poupa/promo (Uber e 99), indicando, a princípio, existir um acordo dos dois principais players do mercado. O reajuste também se deu de maneira próxima entre ambas as plataformas.

- Informou que, as duas maiores empresas atuam quase sempre muito próximas no lançamento de projetos, indicando existir um combinado, acordo entre elas.

- Os motoristas são prejudicados por diversas situações, dentre elas: apps abaixam os valores das tarifas sem um acordo prévio com os motoristas; apps usam os seus Termos de Uso a todo e qualquer momento de acordo com o seu interesse, atuando em seu benefício, e os motoristas são obrigados a aceitar, sem qualquer negociação; as plataformas tiram o destino das corridas, deixando os profissionais sem direção/destino; às vezes os apps tiram a ferramenta chamada de “destino”, ou seja, o algoritmo poderá jogar o motorista para outras distâncias.

- Os cancelamentos se devem ao condutor precisar aceitar a corrida para então ver o seu destino, e, na sequência, calculando o prejuízo, acaba cancelando. Disse que, se o motorista tivesse um reajuste adequado das tarifas, não cancelaria tantas corridas, só que hoje em dia está difícil demais.

- O custo de deslocamento até o passageiro é sempre por conta do motorista, e só quando embarca o passageiro, passa a ser remunerado pela plataforma. Ficou de passar o print da 99;

- Sobre os abusos, informou que:

- o A plataforma 99 não faz o pagamento correto de indicações (como existe falta de motorista, a cada indicado o motorista ganha um valor determinado da OTTC). O pagamento, segundo ele, é obstruído, alegando questões genéricas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- o Também existem as promoções fraudulentas, em que os algoritmos sempre tiram corridas dos motoristas quando ele está prestes a concluir uma meta de promoção ou jogam corridas de longas distâncias;
 - o O “dinâmico” não é repassado ao motorista, mesmo com a coloração vermelha no sistema, deixando de mostrar o valor no início da corrida e no final o valor que aparece é o “normal”.
 - o Nestes casos, o motorista acaba sendo obrigado a cobrar do passageiro que acaba não tendo dinheiro ou formas de pagamentos ao término da corrida, só recebendo o seu valor quando o consumidor efetivamente quitar o seu débito (a taxa do app é descontada na próxima corrida em que se recebe o pagamento via cartão, sendo que o motorista acaba ficando no prejuízo).
 - o As contas bancárias das plataformas são outro abuso, já que obriga o motorista a se cadastrar na conta e depois este acaba tendo dificuldade de trocar de conta para uma convencional, sendo que essas contas digitais vêm dando muitos problemas.
- A AMASP tem o objetivo de representar o motorista de aplicativos, trazer melhorias, inibir as plataformas etc. Defende-se a regulamentação federal, bem como regulamentações em vários municípios, trazendo parcerias e dando suporte jurídicos aos motoristas.
 - A AMASP já realizou várias manifestações, principalmente incentivando os motoristas a desligar os seus apps. Também a associação incentiva à prática de cancelamentos para evitar mais prejuízo ainda aos motoristas, já que estariam, em certas situações, pagando para trabalhar. O resultado foi o reajuste de tarifa.
 - O motorista trabalha por necessidade, sendo sobreviventes.
 - Disse que existe vínculo trabalhista entre motoristas e plataformas, mas afirmou que defende a liberdade de trabalhar, sem o vínculo trabalhista.
 - A CLT, na sua opinião, tiraria a liberdade de motorista escolher. A categoria não deseja vínculo, mas sim melhores condições de trabalho. Vínculo empregatício é para a pessoa, sendo que o salário base gira próximo de R\$ 1.500 reais, o que não cobre os custos do carro.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O Congresso Nacional vem se mobilizando para criar o microempreendedor digital, que ajudará demais os motoristas por aplicativos.
- Na cidade de São Paulo rodam aproximadamente 90 mil motoristas.
- A taxa cobrada pelas plataformas de motoristas vai de 25 a 30%. Até 2017 as taxas eram padronizadas, e hoje é variável. A Uber parte de 25%, mas poderá cobrar aproximadamente 50% da tarifa. A Uber é a que cobra mais. A 99 cobra aproximadamente 20%. Outras plataformas operam com percentuais menores, porém não estão autorizadas pela Prefeitura.
- A homologação da plataforma é feita pela Prefeitura, através da SPTRANS.
- O transporte público individual de passageiros recebeu auxílio Covid-19 pelas plataformas, dando um valor ao motorista que contraiu o vírus; óbitos recebem o seguro app; as plataformas também dão higienizações veiculares. Só que na pandemia as plataformas trouxeram as modalidades promo/poupa (Uber e 99), que em nada ajudaram o motorista, que praticamente paga para trabalhar. O ruim é que o motorista precisa se mobilizar demais para receber o benefício. O motorista tem benefício, mas precisa lutar para receber.
- O DTP e SPTRANSP dificilmente dão acesso aos dados de apreensões de veículos dos motoristas, até porque a AMASP entende que a penalidade deveria recair sobre a plataforma e não o motorista. Sobre a segurança dos motoristas, a associação luta com as plataformas, governos estaduais e também se utiliza muito do mandato do Marlon.
- Os motoristas não mais passam por inspeção veicular, já que as plataformas detêm liminar na Justiça.
- Sobre o cálculo por “km rodado”, o depoente não tem conhecimento, nem conhece quem faz tal atividade.
- Sobre pautas da segurança, luta-se pela selfie dos passageiros, e criou-se um app com botão de pânico, bem como existem grupos virtuais montados para dar respaldo ao motorista quando necessário.
- Com relação aos assédios, roubos, agressões, se ocorrer por parte dos passageiros contra o motorista, não se sabe ao certo se existem punições por parte dos apps. Se for o motorista quem errar, ele é banido sumariamente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Existem casos em que o usuário relata algo desabonador contra o motorista e a plataforma, sem qualquer contraditório, acaba banindo o profissional. Essas decisões não levam em conta os custos, investimentos, despesas, tempo gasto, etc., pelos motoristas.
- O depoente afirmou que nunca viu nenhum relato de motorista ser ouvido e a plataforma considerar a sua opinião.
- Sobre os 1.600 banimentos, a AMASP leva em consideração uma nota de 22 de julho da Uber informando sobre que foram feitos em massa, no mesmo momento pelo app.
- Sobre os motoristas se sentirem desmotivados, existem vários que acabam deixando as plataformas, deixando de trabalhar.
- No quesito segurança, com relação ao botão de pânico, a AMASP intermediou várias reuniões, e depois de muito tempo foi sugerido um botão que acionaria a polícia militar na tela do celular, o que não iria ajudar em nada.
- As promoções fraudulentas acabam prejudicando muito os motoristas, tendo a AMASP pensado em lavrar BO contra essas fraudes.
- A categoria é contra o vínculo empregatício, já que prejudicará a liberdade do motorista, sendo que existem 560 mil motoristas cadastrados, mas nem todos estão operados na cidade de São Paulo.
- O auxílio app fornecido ao motorista vai até 30 mil reais, variando entre cada situação. O seguro é obrigatório pela lei paulista.
- O depoente ficou de fazer um levantamento de quantos associados conseguiram receber esse auxílio. Na prática, muitos motoristas tiveram dificuldades de obtê-lo, sendo obrigados a recorrer à associação AMASP.
- O seguro é terceirizado, e o depoente ficou de levantar e encaminhar o nome da empresa responsável.
- Sobre o auxílio Covid-19, informou que existia em casos de teste positivo, ou seja, mesmo com sintomas se o teste fosse negativo o motorista não tinha direitos.
- Na prática, muitos motoristas começaram a ter sintomas e não faziam exames, até porque quando entrava o benefício o app o bloqueava por 14 dias. O resultado final do auxílio Covid é que o motorista fingia não estar com o sintoma, já que era muito burocrático receber o auxílio e os 14 dias de auxílio não cobriam a remuneração que ele, em tese, ganharia trabalhando.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Encerrado o depoimento do Sr. Eduardo, iniciou-se a oitiva do Gerson Ferreira de Moraes, que ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- É motorista de aplicativo há aproximadamente 05 anos.
- Afirmou que as empresas de apps não colaboram em favor do motorista, sendo que as tarifas que sempre lhe foram descontadas giravam entre 50% a 60% do valor de cada corrida.
- Durante a pandemia disse soube de alguns motoristas que receberam o auxílio Covid fornecido pelas plataformas.
- Disse que é associado da AMASP.
- Afirmou que foi bloqueado pela plataforma 99 no dia 11 de novembro deste ano de 2021.
- Afirmou que ao ser bloqueado não lhe foi dado o direito de defesa, nem informado o motivo contratual do bloqueio, mesmo ele tendo informado da Lei de autoria do Vereador Marlon Luz que está em vigor no Município, exigindo os seus direitos de ciência da infração e contraditório (mostrou uma gravação da conversa com um representante da plataforma em seu celular).
- Disse que o valor de deslocamento do motorista até o passageiro fica 10% a cargo do profissional, sendo que só lhe é paga a corrida a partir do embarque do usuário.
- Completou que a 99 não atua em prol dos motoristas, bem como sua taxa varia entre 23% a 25%, dependendo da região da cidade em que se trabalha (por ex.: Jardim Europa é 40%, já a Zona Norte 25%).

Finalizados os depoimentos dos motoristas de aplicativos, iniciou-se a oitiva de motofretistas e sindicato da categoria, começando pela Sra. Juliana Iemaniara Janaína Nascimento dos Santos:

- Disse que foi recentemente bloqueada da plataforma iFood.
- Afirmou que existe um operador logístico (OL) que faz a relação entre a plataforma de entrega e o entregador (motofretista).
- Disse que era obrigada a aceitar todas corridas, sob pena do supervisor da Operadora entrar em contato e cobrá-la pelo não aceite.
- Acrescentou que hoje existem as “praças de entregas”, mantendo o profissional somente trabalhando numa determinada região da cidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Não existe um sistema de “trajeto” escolhido pelo motofretista, ficando este direcionado a uma determinada região.
- O trabalho na plataforma iFood foi para buscar uma renda nessa crise e desemprego crescente.
- Afirmou que, em certos dias não tinha dinheiro nem para a gasolina da motocicleta.
- Disse que a plataforma de entrega realiza o pagamento dos valores devidos pelas entregas realizadas a cada 15 dias.
- Afirmou que já sofreu assédio no exercício da profissional, existindo uma forte insegurança para as motofretistas mulheres.
- Complementou dizendo que os aplicativos de entregas não dão qualquer opção de apoio ou suporte para casos de assédios.
- Trouxe para a CPI dos Aplicativos a narrativa de caso em que um primeiro entregador se acidentou no trajeto entre a retirada da mercadoria até o consumidor, e que, ao acionar a plataforma, ao invés desta prestar algum socorro, simplesmente se limitou a enviar um segundo profissional para pegar a encomenda e concluir o pedido.
- Nisso disse à CPI dos Aplicativos que o entregador é tratado como um objeto, instrumentalizado.
- Disse também que existem horários de trabalho impostos pelas plataformas de entregas (“plantão”), e que isso acaba ligando ao vínculo trabalhista.
- Existe subordinação na atividade, principalmente por imposição de horário.
- Finalizou dizendo que o maior contato que teve com a plataforma foi com um robô, sendo muito pouco com ser humano.

Após, foi tomada a oitiva do motoboy Sr. Paulo Roberto da Silva Lima que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É motoboy desde 2012, e em 2019 começou a trabalhar com apps.
- Em 2020 entrou no bloqueio branco da Rappi e iFood, depois de realizar muitos protestos e lutar por direitos da categoria.
- Integra o movimento dos entregadores antifascistas.
- Organiza greves e manifestações da motofretistas, bem como “apagões” dos apps.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Complementando a sra. Janaína, disse que a O.L. é uma operadora logística que fecha um contrato com as plataformas de entregas, organizando os trabalhadores para que estejam logados no horário e garantindo às entregas aos usuários (o Presidente Adilson Amadeu pediu informações sobre as O.L.s).

- A O.L., complementou, poderá ser qualquer empresa, chamando motoboys para trabalharem com entregas vinculadas as plataformas tecnológicas, levando até estas os motofretistas de apps.

- Disse que a maior demanda de pedidos está na O.L., sendo que o entregador busca obter mais viagens nessas empresas contratadas pelas plataformas.

- Concluiu que, são milhares de O.L.s em funcionamento na cidade de São Paulo.

- Afirmou que o trabalho dos motoboys é intenso demais, existindo uma precarização muito grande dessa mão de obra.

- Disse que a “uberização da mão de obra” é uma realidade, acompanhada da grande exploração dos profissionais motofretistas.

- As promoções só aparecem quando há um grande risco de trabalhar, incentivando o trabalho mais intenso quando tem chuva, por exemplo; impulsionando os motoristas a arriscarem suas vidas para ganhar um pouco a mais no dia.

- Os apps de entrega cobram em média de 30% dos restaurantes, sendo que muitos apps têm restaurantes próprios também, dando preferência para estes.

Na sequência foi ouvido o Sr. Edgar Francisco da Silva, representando a AMABR, ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- É Presidente da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil -AMABR, sendo esta uma associação de motofretistas que conta com 2.500 associados. Em SP estima existir 280 mil motofretistas rodando no viário.

- Segundo o DTP, são 8178 motofretistas cadastrados/regularizados com placa vermelha (pjs).

- Existem os apps que contratam uma O.L. (mais rígida) ou também a “Nuvem” (dá mais liberdade para o motofretista). A OL tem mais exigências, como por ex. Plantões. Existem modalidades diferenciadas, variando bastante nos apps de entregas. Essas duas especialidades são usadas pelo iFood.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Existem os apps que trabalham com o serviço administrativo, como transporte de envelope; tem o delivery; o e-commerce que entregam objetos; compra em mercados.
- No app Rappi, para que o motofretista pudesse trabalhar em áreas melhores, na época, impunha a exigência de trabalho de 07 dias seguidos;
- O motofretista acaba ficando com o prejuízo se a entrega não é efetivada, ou seja, por exemplo, se o motorista vai até o local indicado e este está fechado, o app Rappi não reembolsa pelas despesas de trajeto, sendo que ao cancelar a entrega o app ainda vai lá e desconta o valor da compra, como se o motofretista tivesse retirado o pedido e não tivesse entregado devidamente.
- Nestes casos, para que o motofretista possa provar que é inocente precisa se deslocar até a sede da plataforma, esperar na fila e, no fim, tem que provar sua boa-fé.
- Se o motofretista vier a óbito, não existe nenhum seguro ou auxílio em caso de qualquer acidente ocorrer fora da entrega, só valendo dentro da entrega.
- Existe uma falta de manutenção/vistoria nas motocicletas que rodam na cidade.
- A lei dos motofretistas existe na cidade de São Paulo, porém não é cumprida para os motoboys que trabalham com plataformas.
- O app Loggi, no começo, só trabalhava com motofretistas regulamentados (placa vermelha).
- O ideal é que os profissionais sejam regulamentados, já que possuem qualificação e treino para o trabalho.
- Existem aproximadamente 20 apps de entregas funcionando na cidade de São Paulo, sendo que nenhum deles dá dignidade aos motofretistas.
- Desde que os apps entraram no mercado, afirmou que começou a ter um reajuste para baixo das tarifas devidas aos motofretistas, por exemplo, R\$ 0,75 centavos o quilômetro rodado, enquanto que antes era de aproximadamente R\$ 10 reais;
- Sobre o vínculo trabalhista, afirmou que existem apps que têm de forma expressa e outros que ainda dão mais liberdade.
- Deve-se levar em consideração a hora-homem e a depreciação do patrimônio no momento de se pagar a tarifa aos profissionais.
- Concluiu que precisa questionar os apps sobre “qual a relação existente efetivamente entre as plataformas, usuários e motofretistas?”.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Por fim, o Sr. Gilberto Almeida dos Santos, representante do SINDMOTO-SP, ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- Existe vínculo empregatício entre os apps e motofretistas.
- O sindicato de motofretistas está atuando como aliado do MPT nas ações coletivas movidas recentemente na justiça trabalhista.
- Existem fraudes trabalhista.
- O segmento de motofrete foi muito afetado com os apps.
- Existem muitas despesas para o poder público na área da saúde, por conta de acidentes dos motofretes, sendo que as plataformas em nada são responsabilizadas.

Foi apresentado aos membros da CPI dos Aplicativos um trecho de matéria jornalística.

Foram aprovados os requerimentos dos edis.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

6ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (30/11/2021)

No dia 30 de novembro de 2021, às 11h, iniciaram-se os trabalhos da sexta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristófar, Dr. Sidney Cruz, Gilson Barreto, Luana Alves e Senival Moura.

Foi convocado a participar da reunião o Senhor Ricardo Leite Ribeiro, representante legal da plataforma Uber (Uber app e Uber eats) - detentor de salvo-conduto expedido pela Justiça e acompanhado por causídicos -, que respondeu os seguintes questionamentos feitos pelos edis:

- O cargo ocupado atualmente na plataforma Uber é de Diretor de Políticas Públicas e Relações Governamentais do Brasil, estando no app desde junho/2016.
- Ocupou cargo de assessor parlamentar no Senado Federal (liderança do PT - nov/2009 a jun/2012) e, também, de Chefe de Gabinete do Presidente no CADE (jun/2012 a jun/2015).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Representa a Uber enquanto diretor, exercendo o trabalho de discussão regulatória junto aos poderes públicos, como CMUV, SPTRANS, SEFAZ.
- Na época da regulamentação na cidade de SP informou que participou não como diretor, sendo da equipe de Rel. Gov. da Uber. Na época, o Daniel Mangabeira é quem era o diretor de relações da plataforma Uber, tendo ele assessorado nos trabalhos.
- O sistema de cobrança de quilômetro rodado pago pelas OTTCS ao Município detém uma dinâmica própria, com preço fixo + valor do quilômetro + variações de caso a caso, como o formato dinâmico. Existem fatores progressivos e regressivos no preço.
- Na prática as OTTCS fazem um cálculo com base em todas as viagens feitas no mês e informa o poder público sobre o preço público, pagando mediante expedição de guia. O preço progressivo é bem variável, detendo inúmeros fatores incidentes.
- A cobrança do preço público é de Lançamento por Homologação, não sendo diferente de outras formas de cobrança, como o ISSQN e IR, onde o contribuinte declara e recolhe o percentual em cima do informado, arcando com as penas da lei se mentir.
- Todo o processo de discussão regulatória e cobrança do preço público de São Paulo, a Uber teve algumas divergências em relação à modelação, como a discussão sobre a Resolução 19 que fixa a cobrança progressiva; outra ação adveio questionando sobre o poder público poder estabelecer o preço público; e uma ação mais recente ainda adveio com base numa mudança de entendimento do STF em que no ano de 2015 SP foi a 1º cidade do Brasil que regulou o transporte por aplicativos, e desde lá muitas coisas mudaram.
- Em Brasília foi aprovada em 2018 uma Lei nacional, e em 2020 o STF deu uma decisão específica dizendo que é constitucional a Lei Federal e os municípios estão limitados à norma federal, levando ao questionamento do preço público de SP.
- A operação da Uber se dá em 71 países, sendo os que têm mais viagens: o Brasil, na cidade de SP; EUA e México.
- Sobre a parte de recolhimento de impostos nos mercados exteriores não soube explicar em detalhes, mas disse que no Brasil a Uber está sob as leis nacionais, e o recolhimento tributário sempre foi praticado.
- O modelo na Prefeitura de SP tem méritos e deméritos. A cidade foi pioneira ao olhar para a nova dinâmica de funcionamento e de buscar regulamentá-la (inscrição municipal



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

e demais organizações). Também poderá melhorar bastante, como o preço público progressivo, devendo ser objeto de revisão.

- Sobre a poluição urbana e número de veículos no viário, afirmou que desde 2013 o congestionamento na cidade de SP vem diminuindo gradativamente, podendo estar ligado ao aumento de transporte por app.

- Entende que a política pública municipal não deve interferir no número de veículos rodando no viário.

- Todos os valores declarados e pagos a título de preço público são levantados pelo sistema da Uber, que emite um relatório mensal ao final do mês e envia à SEFAZ e para analisar e emitir uma guia de pagamento.

- Além da cobrança por quilômetro rodado e ISSQN, inexistem outros recolhimentos por parte da Uber. Informou que, entre os anos de 2014-2020, a Uber recolheu R\$574 milhões de ISS, e de preço público R\$518 milhões (2016-2020).

- A Uber recolhe os valores municipais com o valor progressivo (que para a Uber é o mais alto), não arcando apenas com o preço mínimo.

- Desde a implantação da cobrança municipal, os valores foram majorados pelo preço público progressivo, que vem sendo questionado na Justiça.

- Com relação à arrecadação de tributos em outros estados pela Uber, existe o pagamento de todos os impostos existentes, sejam federais, estaduais e municipais.

- Como o serviço prestado é de tecnologia, paga-se o ISS sobre o modelo de negócios.

- O ISS é devido na cidade em que a empresa é sediada, sendo que a sede da empresa determina o local de pagamento deste imposto.

- No início da operação no Brasil, a Uber pagava vários ISS, até resolver concentrar na cidade de SP, e recentemente mudou a sede para Osasco, recolhendo aqui desde então.

- A mudança para Osasco foi estratégica, não por imposto, buscando um formato híbrido/remoto, para construir um campus (é um novo modelo de trabalho para os colaboradores).

- Sobre o repasse dos dados tributários na cidade de SP, a Uber irá orientar os advogados a apresentar a resposta.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A Uber detém parcerias com empresas locadoras de carros, cabendo ao diretor da área comercial tais acordos.
- A Uber já sofreu penalidades pela Prefeitura de SP e existem discussões em curso com o fisco.
- O recolhimento do preço público e ISS sempre se deu em cumprimento à legislação, seja do Decreto Executivo e das Resoluções do CMUV.
- Teve uma reunião com o atual prefeito de São Paulo (meados de maio), e com a SPTRANS a Uber possui reuniões constantes. Nunca foi discutido sobre a CPI dos Aplicativos, e sim questões regulatórias.
- Nas reuniões o depoente informou que a Sra. Gabriela Barbosa também coordena as reuniões.
- Informou que na cidade de SP existem cerca de 200 mil veículos cadastrados, e 566 mil motoristas habilitados. Todavia, os motoristas que fizeram ao menos uma viagem no mês anterior (outubro) é de 155 mil (indicativo de quantos trabalham na cidade).
- A Uber vem recrutando taxistas para a plataforma, já que a empresa está buscando desenvolver o serviço de táxi na cidade de SP (Uber táxi). Foi uma decisão comercial. Ficou de levantar o número exato para a CPI dos Aplicativos.
- A relação entre Uber e motoristas é de parceria de transporte, e os entregadores de motos ou bicicletas também o são (autônomos), que usam da tecnologia da Uber para efetuar o seu serviço.
- Sobre a identificação do motorista no painel do carro, que vem sendo discutido no projeto de autoria do Vereador Camilo Cristóforo, o depoente informou que, pela forma descrita, não é necessária.
- Pelos aplicativos existe a oportunidade de identificar o histórico do motorista, como a nota obtida; agradecimentos; imagem do motorista.
- Sobre os habilitados (motofretistas, carros, a pé, bicicleta) que fazem entregas pela Uber Eats existem cerca de 22 mil entregadores ativos que fizeram pelo menos uma entrega no último mês.
- A relação da Uber Eats com os restaurantes é de que este contrata o serviço daquela e o entregador também a contrata, e a plataforma faz a intermediação entre ambas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Sobre as viagens compartilhadas, a Uber recebeu uma recomendação das autoridades de saúde pública, e suspendeu o “uber juntos” enquanto viger as restrições mais severas.

- Sobre a “uberização” do serviço, que é análogo ao do escravo, a Uber discorda dessa visão. A leitura da plataforma é de que a tecnologia tem criado oportunidades para inúmeras pessoas, permitindo a renda e trabalho, bem como a velocidade como a sociedade passou a obter os bens de consumos e serviços.

- No Brasil são quase 1.5 milhão de pessoas que trabalham com os aplicativos.

- Sobre o cadastrado do usuário/passageiro que ofereça segurança ao motorista, existe por parte da Uber uma intensa preocupação. A segurança é um problema grave no Brasil, e a Uber busca melhorar sempre a tecnologia para garantir mais proteção aos usuários e motoristas. Algumas dessas ferramentas e tecnologias não são simples, mas citou sobre a dificuldade da identificação real de fotos dos usuários, obtenção do RG que é do sistema de segurança estadual, e o CPF que é solicitado pela plataforma não tem foto.

- Sobre as avaliações injustas de usuários contra motoristas, a Uber não interfere em nada. Os critérios são dados pelos usuários, cabendo também ao motorista fazer as avaliações dos passageiros. A Uber acredita que a média de notas irá expressar a realidade, sendo corrigida ao longo do tempo.

- A Uber não interfere na nota, ficando registrada e será imutável. A média é que a Uber verifica. Se um usuário reclamar sobre racismo ou vice-versa a Uber irá apurar e determinará os resultados que levará ao banimento de uma das partes.

- Tudo o que envolver violação dos Termos de Uso da Plataforma poderá ensejar banimento por parte da Uber.

- A Uber calcula os preços de tarifas tanto para motoristas quanto passageiros de forma a acompanhar a legislação de SP. O preço das viagens era calculado por Km e distância, não fornecendo nem o valor da viagem antecipadamente. Depois a metodologia foi alterada, buscando garantir um valor fixo para a Uber e motorista, e variável ao usuário (com taxas maiores ou menores conforme a categoria da viagem). Só que, como o preço final do usuário variava, tiveram muitas reclamações, e então passou ao preço fixo para ele, e a Uber variou a taxa de intermediação com o motorista, variando-a conforme a distância.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O motorista recebe uma conta fechada, com preço fixo de embarque, preço do quilômetro e minuto. Também existem as variáveis do preço dinâmico, por exemplo.
- A taxa média da Uber é de 15%, podendo chegar até 40%;
- A alta da inflação, insumos de trabalho e combustível não vêm sendo acompanhados pela taxa da Uber. O app busca compensar com descontos na gasolina mediante parcerias com postos de combustíveis; disse que o mercado que a Uber atua é de livre concorrência, pautado pelo equilíbrio de encontrar o ponto de oferta e demanda.
- Disse que, em algumas cidades, foram feitos os reajustes de preços aos motoristas.
- O edil Marlon Luz mostrou um print de uma corrida em que a Uber ficou com 40% do valor da corrida. Sobre o critério que a Uber utiliza, segundo o depoente, a corrida é calculada por quilômetro rodado, tempo da corrida e variantes, como o formato dinâmico; disse também que precisaria olhar no detalhe da corrida para entender melhor a cobrança de 40%;
- O edil Marlon Luz citou que atuou como motorista por 11 dias e a média dos descontos das corridas foi de 28%, longe dos 15% informado pelo depoente.
- O preço do passageiro varia bastante conforme o local e horário.
- Sobre ser justo ou não as taxas de 40%, disse que é o limite e esporádica por parte da Uber.
- A relação entre a Uber e autônomos não é exploratória, sendo tais trabalhadores independentes. O regime de trabalho atrai um modelo mais livre e dinâmico, sem prejuízo de futuras melhorias. O modelo específico do motorista contratar a plataforma, fazer ou não uma viagem, etc., não é exploratório.
- Os motoristas são autônomos, sendo livres para escolher quando ligam ou desligam o aplicativo, trabalham para qualquer empresa de aplicativo, aceitam ou não viagens.
- Sobre o Termo de Uso da Uber, item 7.4.1., que diz que o valor da corrida poderá ser negociado pelo motorista, precisa verificar o termo atual da plataforma. Disse que o Termo permite que o motorista cobre menos ou mais pela viagem, se assim o quiser.
- Em resposta à indagação do vereador Marlon no sentido de que, no passado, uma profissional da Uber tentou associar o item 7.4.1. às gorjetas, mas não seria crível, (o depoente) ficou de enviar à CPI dos Aplicativos uma explicação detalhada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Os critérios para banir motoristas da plataforma são os violadores dos Termos de Uso, sendo os mais comuns a verificação de segurança (por exemplo, antecedente criminal), incidente de segurança (por exemplo, comportamento inadequado mediante apuração) e também a fraude.
- Os passageiros também são banidos, em casos de incidentes de segurança ou fraude.
- A verificação para banimento é feita com base em denúncias e apurações da Uber.
- Existe atualmente um grupo de pessoas que verificam a possibilidade de veracidade das denúncias, podendo até levar a entrar em contato com a vítima, para então dar a decisão de desativação ou não.
- Hoje a Uber colocou em prática a possibilidade de recurso em casos de banimentos/suspensões, em linha com a Lei de autoria do edil Marlon.
- Desconhece casos de banimentos injustos, afirmando que tanto a segurança do app e a intolerância contra incidentes nas viagens, a postura sempre foi muito dura contra assédios, racismos, fraudes, etc.
- Sobre as reativações determinadas pela Justiça, disse que a Uber não questiona a ordem judicial, mas sim cumpre.
- A Uber não dá qualquer desconto para o passageiro que denuncia motoristas.
- Não existe o fornecimento de seguros de carros, além do seguro app em caso de acidente.
- Posteriormente se compromete a esclarecer sobre o ISSQN que a Uber recolheu no último ano para a cidade de SP.
- Em Osasco, o ISS é de 2% e, portanto, a Uber vem recolhendo menos do que em São Paulo, onde o ISS é de 5%, em que pese a cidade paulistana tenha reduzido o imposto recentemente.
- Sobre as locadoras de carros existem parcerias com a Uber, por exemplo, Localiza, Unidas.
- Sobre possíveis falhas éticas, como racismo, a Uber realiza investigações, e disse que informará posteriormente o número geral, sem maiores detalhes por questões de sigilos de dados.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A Uber tomou diversas medidas para mitigar os efeitos da Covid-19, como o uso de máscara, álcool em gel, reembolso aos motoristas para compra de álcool, colocar divisória entre motoristas e passageiros, higienização constante de veículos por parte da Uber. A Uber também deu auxílio financeiro para os parceiros que tiveram suspeita ou infecção. O parceiro precisava apresentar um atestado médico que atestasse a suspeita ou infecção por Covid. Não necessariamente exigia-se um PCR, e sim atestado apontando sobre o assunto.
- O auxílio por Covid não dependia do motorista testar positivo, bastando a mera suspeita.
- No começo da pandemia, existia uma orientação veemente de quem estiver suspeito ficar em casa 14 dias, pelo menos. E a Uber entendeu que, para que ficassem em casa 14 dias, a plataforma calculava a média de ganho diário dos últimos três meses, e promovia o pagamento do auxílio aos parceiros, bloqueando o acesso às viagens nesse prazo.
- A testagem em larga escala não existia no início da pandemia, bastando, na época do auxílio, o atestado médico.
- Muitos motoristas, todavia, comunicavam estar com Covid ou suspeita de Covid, mas não apresentavam o atestado médico. Nesses casos, a plataforma, por questões sanitárias, bloqueou o profissional por 14 dias, independentemente do pagamento do auxílio.
- Não soube informar quantos óbitos de motoristas aconteceram durante a pandemia.
- Mais de 70 mil motoristas no Brasil solicitaram a obtenção do auxílio, ficando de verificar e enviar à CPI dos Aplicativos o relatório da cidade de São Paulo.
- Com a liberdade existente, o motorista pode aceitar ou não corridas, sendo que a Uber não pune os motoristas por “não aceitar corridas” ou “cancelamentos de corridas”.
- A diferença entre o “aceite” e “cancelamento” de viagem, sendo o motorista livre por cancelar as viagens, podendo apontar suas razões no momento do cancelamento. O que poderá levar a punição é a fraude no “cancelamento de viagens”, exemplo: no caso em que o motorista “aceita” e “cancela” oito de cada dez viagens aceitas, caracterizando como comportamento fraudulento; mas não existe uma punição específica de aceitar ou não viagens.
- O aplicativo usa mecanismos para que o motorista aceite suas corridas, buscando tornar as viagens cada vez mais atrativas, todavia ele é livre para aceitar ou recusar.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A média de horas diárias dos motoristas e entregadores varia demais, existindo várias formas de engajamento com as plataformas. Uns motoristas usam para complementar renda, outros querem viver do serviço.
- O Banco Interamericano de Desenvolvimento no ano de 2019, num estudo do perfil de motoristas na América Latina, disse que a média de horas trabalhadas é de 10h semanais (34% dos entrevistados); de 10h até 30h semanais (44%); e mais de 40h semanais (22%).
- O BID apontou que a média de ganho é de 4 salários mínimos por horas trabalhadas (no Brasil seria de R\$ 20 reais).
- Não detém a faixa-etária predominante entre motoristas e entregadores, mas por gênero sabe que é de 6% mulheres. O BID apontou que a média de idade dos motoristas é de 37 anos.
- Sobre os entregadores do Uber Eats não é a atividade principal do app.
- Quanto às relações de trabalho, observou que o MPT de SP tem ajuizado ações para discutir a relação de trabalho entre parceiros e aplicativos, criticando os autônomos. O trabalho dos parceiros é muito diferente do previsto na CLT.
- Afirmou que existem 02 decisões de mérito do TST contra o vínculo, bem como mais de 1.200 ações na Justiça contra tais teses de vínculos.
- Disse que a seguridade-social poderia ser melhorada para os profissionais-parceiros, buscando uma proteção melhor aos trabalhadores.
- O vínculo empregatício do depoente com a Uber é com base na CLT.
- Disse que trabalhou no CADE por 03 anos.
- Não soube informar o percentual do faturamento atual da Uber no país em número de corridas, mas pelas dimensões disse ser um percentual elevado já que a cidade é grande e existe a necessidade constante de deslocamentos. Ficou de apurar e enviar à CPI dos Aplicativos.
- A Uber está na cidade de Osasco, e no Município de SP, da perspectiva tributária e regulatória, paga os impostos na forma da Lei. Disse que o ISS não é mais pago na cidade paulistana, mas sim o preço público por quilômetro rodado, que vem sendo cumprido desde o ano de 2016.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Não sabe informar o valor do último recolhimento de preço público para a cidade de São Paulo, mas informa que entre 2016-2020 foi de R\$ 518 milhões.
- Inexiste o "bloqueio branco ou oculto", mas sim em casos de violações aos Termos de Uso podem ocorrer exclusões de parceiros, ou até bloqueios enquanto se apura eventual infração, podendo levar ou não ao bloqueio depois.
- Existe uma Lei Municipal que dá o direito de defesa aos motoristas, que vem sendo respeitada no dia a dia pelo app.
- O DTP afirmou que existem mais de 2.600 apreensões e outras tantas multas aos motoristas por não terem o CONDUAPP, e o depoente informou que o compartilhamento de dados entre a Uber e a Prefeitura se dá dos veículos (CSVAPP) e motoristas cadastrados (CONDUAPP). Com a entrada dos dados na Prefeitura, existe um prazo para processamento e comunicação com os fiscais. A demora no processamento pela Prefeitura pode ter gerado um problema na comunicação com os fiscais, e isso acabou levando às penalizações.
- O preço público é um relatório emitido mensalmente com base nas viagens realizadas, independentemente de existir o cadastro do CSVAPP ou CONDUAPP. O cálculo leva em consideração os cadastrados na plataforma, e não na Prefeitura.
- A Uber não fornece nenhum curso de CONDUAPP, e sim apenas aponta os cursos credenciados na Prefeitura para os motoristas. Enviará à CPI dos Aplicativos o relatório das empresas que são indicadas.
- A CMUV não multou a Uber por erro no cadastro dos motoristas.
- O ISS pago pela Uber é com base na intermediação da sua tecnologia entre parceiros e usuário.
- Pode existir uma parcela do conjunto de motoristas que trabalhem mais de 14h por dia.
- A determinação de onde o ISS será recolhido advém da Lei, e a Uber, por logística, ao mudar sua sede para Osasco, passou a recolher o imposto nesta outra cidade.
- A Uber detém uma equipe de operações visando atender os parceiros.
- As entregas que são feitas pela Uber Eats são realizadas com carros, motos, a pé e bicicletas.
- A Justiça do Trabalho leva em consideração a realidade e já decidiu por milhares de vezes a inexistência de vínculo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Compromete-se a apresentar as pessoas e os assuntos tratados na última reunião com o prefeito da cidade de São Paulo.
- Os passageiros são punidos pela Uber, mas não soube informar a quantidade de usuários punidos, ficando de levantar à CPI dos Aplicativos. Todavia, por questão de sigilo disse que precisa obter autorização da Uber para enviar tais dados.
- A Uber detém um Termo de Conduta na Plataforma, que é o mesmo para motoristas e usuários, vinculando-os, sendo que a violação poderá ensejar na exclusão do app.
- A nomenclatura de parceiros e autônomos é válida para os profissionais vinculados da Uber.
- Deixou o CADE em junho de 2015, mas não participou das recomendações feitas as plataformas, e só depois acabou sendo contratado pela Uber;
- A Lei 13.640/2018 foi moldada pela Câmara dos Deputados, sendo modificada pelo Senado, e depois adveio da legislação. O CADE teve um estudo aprofundado que pode ter influenciado o processo legislativo.
- Entre os anos de 2014-2016 foi recolhido o ISS, e depois de 2016, junto com o imposto, também passou a ser recolhido o preço público, que adveio do Decreto.
- Existe um auto de infração datado de 2020 contra a Uber, constando uma pendência em aberto por falta de recurso do app.
- O motorista participa de um processo seletivo mediante inscrição, checagem criminal e o parceiro passa a ter acesso on-line aos conteúdos. A exigência quanto ao ano do veículo advém da legislação local, bem como sobre a aparelhagem de trabalho (celular) é de propriedade do parceiro.
- O condutor autorizado aceita um Termo de contrato com a Uber, que fornece a intermediação de tecnologia. A Uber é contratada.
- O pagamento é feito pelo usuário à Uber, que repassa a taxa de serviço ao motorista.
- Quanto à forma de tratamento, trajes, fornecimentos de atrativos como balas e doces, e os pedágios a Uber envia e-mail com recomendações aos parceiros. As viagens levam em consideração os valores de pedágios.
- As suspensões temporárias de motoristas, só se aplicam em períodos de averiguações; as desativações são permanentes;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Não existe relação de emprego entre a Uber e parceiros.
- 76% dos motoristas realizam menos de 30h semanais, segundo o BID, mas também existem pesquisas que apontam o inverso na internet.

- Em relação aos processos trabalhistas, não soube informar os percentuais de acordos feitos, impedindo o julgamento de mérito. Ficou de apresentar a CPI dos Aplicativos.

Observações em relação aos questionamentos específicos do vereador Marlon Luz ao depoente:

- Ante a apresentação, pelo vereador Marlon Luz, de um print de oferta de seguro de veículo, o depoente disse que precisa confirmar se a propaganda decorre de parceria da área comercial da Uber e verificar e informar a CPI dos Aplicativos.

- Em relação à promoção “grana-extra” o vereador Marlon observou que são critérios não executáveis no mundo real, que exigia mais de 140 viagens e taxa de aceitação e cancelamento semanal, bem como inexistente qualquer autorização do órgão SECAP. Nesse sentido, o depoente informou que não está familiarizado com a promoção específica, mas ficou aberto para melhorar a transparência da promoção.

- No que se refere ao “Uber Conta” afirmou que é um benefício existente entre a Digo e a Uber, para que os motoristas possam receber mais rapidamente os valores das viagens, ficando de averiguar os problemas apresentados pelo edil Marlon Luz. Lembrou que não é obrigatório ao motorista aceitar a modalidade “Uber Conta”;

- O edil Marlon Luz mostrou um print de uma corrida em que a Uber ficou com 40% do valor da corrida. Sobre o critério que a Uber utiliza, segundo o depoente, a corrida é calculada por quilômetro rodado, tempo da corrida e variantes, como o formato dinâmico; disse também que precisaria olhar no detalhe da corrida para entender melhor a cobrança de 40%;

- O edil Marlon Luz citou que atuou como motorista por 11 dias e a média dos descontos das corridas foi de 28%, longe dos 15% informado pelo depoente. O depoente explicou que o preço do passageiro varia bastante conforme o local e horário.

Por fim, foram aprovados os requerimentos pelos edis.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

7ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (07/12/2021)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

No dia 07 de dezembro de 2021, às 11h, iniciaram-se os trabalhos da sétima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do vice-presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristóforo, Dr. Sidney Cruz, Gilson Barreto, Luana Alves e Senival Moura.

Inicialmente, o presidente Adilson Amadeu, mediante a concordância dos demais pares, decidiu por prorrogar a oitava dos representantes das empresas Loggi Tecnologia Ltda., Rappi do Brasil Intermediação de Negócios Ltda., e Cooper Hood Brasil Motofrete.

Foi convocado a participar da reunião o Senhor Diogo Santos, representante legal da plataforma 99 - detentor de salvo-conduto expedido pela Justiça e acompanhado por advogados -, que respondeu aos seguintes questionamentos feitos pelos edis:

- É diretor de Relações Governamentais e Políticas Públicas, encontrando-se na empresa 99 desde o ano de 2021. Antes, o sr. Pedro Dallari quem exercia o cargo.
- Já ocupou cargo público na Prefeitura do Rio de Janeiro, e foi funcionário da ONU em outros países.
- Disse que representa a 99 perante a Prefeitura de São Paulo, sendo o responsável por fazer a interação dos poderes executivo e legislativo com a 99 (entre 08 e 10 pessoas).
- As demandas com a Prefeitura de São Paulo giram entorno de contribuir com o marco regulatório municipal e com as ações de políticas públicas.
- Na época da regulamentação do ano de 2016 não estava na plataforma 99, não sabendo informar quem participou.
- O sistema de cobrança que incide sobre a 99, é o previsto na legislação municipal, fazendo o recolhimento do preço público conforme decreto municipal e resoluções de CMUV desde o ano 2017.
- Entre os anos de 2017 e 2021 a 99 contribuiu com preço público no valor R\$125 milhões de reais na cidade de São Paulo, e seguindo com o protocolo indicado pelo município a empresa transmite até o dia 05 de cada mês o relatório de preço público para verificação do cálculo do valor e emissão da guia de recolhimento pela SEFAZ.
- O lançamento por homologação é o utilizado para pagamento do preço público. A 99 é quem faz o relatório mensal e envia para a SEFAZ emitir a guia visando o pagamento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A empresa faz um registro por quilômetro rodado, variando por horários. Após, a 99 faz um índice multiplicador que promove uma análise do gênero do motorista, veículo híbrido ou não, horários posteriores às 22h, etc., para então chegar ao cálculo final do preço público.
- Os números e informações são feitos pela 99 e depois a SEFAZ promove a checagem e emite uma guia para fins de recolhimento.
- O valor apresentado pela 99 sempre foi aceito pela SEFAZ, nunca tendo sido feito nenhum complemento ou retificação.
- Os cinco principais mercados da 99 no mundo são: São Paulo, Cidade do México, Bogotá, Nova York e Rio de Janeiro. A cidade paulista está entre as cinco maiores em número de corridas.
- O usuário do APP 99 usa 7,5 vezes a mais o aplicativo e transporte intermodal, segundo pesquisa. Isso traz benefícios para o transporte alternativo, impulsionando o combate à poluição e redução dos veículos no viário. Também existe a modalidade de uso de veículo compartilhado entre usuários (99 compartilha).
- Nunca foi feito o estudo do viário pela empresa 99, tendo a plataforma analisado estudos independentes de impactos econômicos; impactos no PIB; etc.
- Além do ISS e preço público, a 99 não recolhe nenhum outro valor ao poder público.
- No sistema de cobrança por quilômetro rodado existem mudanças de cobranças, variando por horário, região, etc. A empresa 99 não recolhe pelo valor mínimo, mas sim de acordo com a situação, por exemplo, das 11h ao 12h de 15 mil até 22 mil quilômetros, existe um preço por quilometro de 0,13 centavos. Conforme aumentar o quilômetro vai aumentando o centavo de preço público, até chegar a 40 centavos. Se for mulher, ou a rodagem do quilômetro se deu entre 22h e 05h vai variando o preço público; se o quilômetro rodado for fora do Centro expandido de SP tem outro valor, etc.
- Existem modelos de cobranças diferentes conforme o município, nos casos que há esta forma de cobrança. Nesses municípios a tabela costuma ser fixada em 10 centavos por quilômetro rodado (Curitiba, Vitória, etc.).
- O valor por quilômetro rodado varia entre 10 e 40 centavos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A empresa 99 tem veículos cadastrados-ativos no entorno de 363 mil carros (que fizeram corridas no ano de 2021), e de corridas diárias 415 mil, bem como de 256 motoristas cadastrados.

- Sobre os taxis (99 táxi) existem 32 mil cadastrados (quase toda a frota de taxi na cidade de São Paulo, que é de aproximadamente 45 mil), e detém de maneira ativa um número que precisará confirmar.

- A 99 está sediada em Osasco atualmente, em razão de decisão tomada pela empresa em 2020, visando criar um campus de tecnologia e unificar suas atividades num espaço de 30 mil metros naquele município.

- A 99 na cidade de São Paulo faz o recolhimento do preço público, e paga o ISS na nova sede da empresa.

- A 99 detém uma estação de trabalho em Osasco, seguindo com a proposta da empresa de ser instituir um labor em formato híbrido para os seus colaboradores.

- A 99 está quite com a cidade de SP.

- Sobre o setor de tributos, a 99 tem como funcionário grupos internos da empresa, inclusive o “time” de relações governamentais e políticas públicas.

- A 99 nunca foi autuada pela cidade de São Paulo.

- A 99 é uma empresa brasileira fundada em 2012, como um dos primeiros unicórnios do mundo, e depois cedeu aporte para investidores, com o maior volume decorrente de um investidor chinês.

- A governança da empresa 99 é composta por mais de 10 diretores.

- Com o início dos trabalhos a 99 focou no formato de táxi, e depois foi ampliando suas formas de atuação.

- Sobre as ações judiciais que pedem o vínculo empregatício, respondeu que é um tema recorrente, sendo que a empresa 99 entende que inexiste qualquer relação CLT, existindo, sim, os Termos de Uso que barram o labor celetista expressamente. A 99 não impõe nenhum número de horas, punições, obrigação de estar logado ou não.

- O depoente ficou de enviar os números e dados das ações judiciais.

- A 99 retirou sua sede da cidade de São Paulo no mês de outubro.

- Não sabe precisar em números o quanto a cidade de São Paulo representa em número de corridas, mas está entre às 05 maiores do mundo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O motivo da mudança para Osasco foi uma decisão tomada em 2020, sobretudo por conta da nova forma de trabalho (híbrida), bem como unir às 3 unidades da 99 num mesmo espaço, tamanho da área por preço competitivo, e ter a possibilidade de construir um campus de tecnologia.
- Por usar o viário entre os anos 2017 e 2021 foi pago R\$125 milhões de reais para a cidade de São Paulo. Neste ano de 2021, até então, foi pago R\$23 milhões.
- A proteção social existente é dar ao motorista a possibilidade de contribuir como MEI ao INSS ou também contribuinte individual (4% pelo pacote completo, ou o plano menor de R\$ 121 reais).
- A compra de máscaras, álcool em gel, higienização dos carros e escudos protetores foram fornecidos pela 99 durante a pandemia.
- Também foram concedidas corridas gratuitas aos profissionais de saúde no valor máximo de 4 milhões, bem como transportes gratuitos às gestantes, entregas de remédios e outras formas de auxílios.
- Um fundo Covid foi criado pela 99, podendo ser solicitado durante a quarentena pelos motoristas e para aqueles que contraíram a Covid, por um período mais longo. O motorista que estava contaminado recebia auxílio por 28 dias, e o que estava de quarentena por 14 dias.
- Os critérios para fixar a taxa das corridas e variações do percentual são dados com base na oferta, demanda e procura por passageiros na localidade, bem como em horário específico. A taxa média da empresa é de 14,5% e a máxima de 40%.
- A taxa varia conforme vários fatores, como, por exemplo, noite de chuva a taxa é menor para a 99, á dando incentivo para que o serviço pelos motoristas seja mais facilmente fornecido ao usuário e vice-versa; horário de trânsito têm muita oferta, aí sobe o valor da taxa da 99; quem regula o preço da taxa é a oferta e demanda.
- Sobre o cadastro dos motoristas na empresa 99, eles enviam os dados para a plataforma (CNH, residência, RG, docs. do carro) para que a empresa envie os dados à Prefeitura, e o motorista tem até 30 dias do cadastro inicial para fazer o curso homologado, iniciando depois as suas atividades; a 99 passa as informações (e não os documentos) à SEFAZ.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A 99 tem 363 mil veículos cadastrados em São Paulo, e reconhece que o sistema precisa melhorar. Sobre o sistema não ser integrado é que existe uma lentidão entre o envio das informações à Prefeitura para registro.
- Quando o motorista tem o carro apreendido, a 99 fornece canais como o app (central de ajuda), endereços físicos dos auxílios aos motoristas, atendimento telefônico, etc.
- A 99 está colocando em prática o “Selo Amiga da Justiça”, colocando em vigor o serviço de mediação digital para dar celeridade nas resoluções.
- A 99 está adequada a lei local, segundo o representante; o motorista entra em contato com a empresa, a equipe da 99 investiga o carro e depois exige uma decisão.
- Sobre a taxa de desempenho e de aceitação, observa que a taxa de cancelamento é abaixo de 5%, e o motorista que usa a plataforma sabe qual o destino final, o perfil do passageiro, pagamento em dinheiro, etc.; tudo isso permite que se abaixe o percentual da taxa de cancelamento.
- A 99 não cobra nenhum valor dos motoristas para reativar os profissionais em caso de bloqueio dos motoristas, sendo que 96% do total advém da fraude, segurança ou dados incorretos.
- Existe uma equipe de 190 pessoas capacitadas para analisar os casos de banimentos, nunca sendo somente uma análise do algoritmo, bem como sempre ouvindo o motorista.
- Sobre as reuniões da 99 com o CMUV, disse que não participou de nenhuma delas.
- A taxa da 99 gira em média 14,5%, podendo chegar até 40%, afirmando que não existe nenhum interesse da empresa em passar desse percentual considerado como teto, desconhecendo os valores acima de 40%.
- Quanto ao pagamento do ISSQNA, a 99 recolheu R\$ 223 milhões de reais entre 2014-2021;
- Não tem informações sobre os montantes de 10 até 40 centavos sobre as cobranças do preço público.
- Em relação aos crimes (roubos, assédios) existentes nos transportes por aplicativos na cidade de São Paulo, informou que a 99 detém todo o compromisso com a segurança dos motoristas e passageiros.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- No ano de 2021 a 99 recolheu R\$ 62 milhões de reais em ISSQN na cidade de São Paulo; sobre o mês de outubro de 2021 não detém nenhuma informação, mas o viário continua sendo remunerado pelo preço público na forma do Decreto Municipal (cerca de R\$ 33 milhões foram pagos em 2021).
- No que se refere às responsabilidades da 99, existe todo um aparato de segurança da viagem, bem como seguro app para motoristas e usuários.
- A média de horas de trabalho dos motoristas da 99 foram de 4h diárias nos últimos 3 meses; em média 18% dos motoristas atuam para complementar a renda.
- A 99 está elevando o valor da taxa de direito do motorista para 14%, em especial pelo aumento do preço da gasolina.
- A 99 teve no passado uma parceria com locadora, mas atualmente não detém nenhuma.
- O vínculo do depoente com a 99 é pautado na CLT.
- Disse que os parceiros não têm metas, horários fixos, sendo responsáveis por definirem os seus horários, etc., e a Justiça vem negando os vínculos trabalhistas em suas decisões.
- A 99 tem dois postos de conveniência na cidade de São Paulo, e sua sede fica em Osasco.
- As casas de conveniência e atendimento existem há algum tempo; cerca de mais de 02 anos na cidade de São Paulo.
- As casas de conveniência trazem informações aos motoristas, sobre dúvidas de cadastros, bloqueios e usos da plataforma.
- Os motoristas da 99 usam mais de uma plataforma, trabalhando no concorrente, cabendo a cada motorista usar da melhor maneira a sua plataforma.
- Irá entregar um relatório detalhado à CPI dos Aplicativos sobre as casas de apoio.
- O curso de CONDUAPP é fornecido por 01 ator homologado pela Prefeitura, sendo tal indicado pela 99.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Além do representante da 99, foi convocado a participar da reunião o Senhor João Sabino, representante legal da plataforma iFood Com. Agência e Restaurantes, que respondeu os seguintes questionamentos feitos pelos edis:

- Ocupa atualmente o cargo de diretor de relações institucionais e políticas públicas do iFood.
- Está no iFood desde 2019.
- Ocupou o cargo de Chefe de Gabinete na Câmara de Deputados de Brasília (Gabriel Chalita), diretor de companhia pública no Rio de Janeiro, assessor parlamentar do vereador Rubens Wagner Calvo e Chefe de Gabinete na Secretaria de Pessoas com Mobilidade Reduzida.
- Lidera um grupo da empresa 99 que atende todos os níveis de relações municipais, estado de São Paulo e nacional.
- Na Prefeitura de São Paulo participou de reuniões nos meses de fevereiro e julho de 2021.
- Inexistem os compromissos com o município de São Paulo, já que não existe regulação municipal para o pagamento de créditos por quilômetro rodado, contudo, quando indagado sobre o vertiginoso crescimento de seus serviços no município de São Paulo, sobretudo durante a pandemia sobre a possibilidade de pagamento de contrapartida pelo uso intensivo do viário urbano como cobrado para as OTTC's o mesmo se colocou favorável ao pagamento se regulamentado pelo município..
- O número de profissionais cadastrados no iFood foi enviado em sigilo para a CPI dos Aplicativos.
- Em média cada profissional autônomo do iFood fica menos de 60h por mês logado na plataforma, ou seja, no máximo 3h por dia na plataforma (70%); também existem profissionais que usam a plataforma por mais tempo.
- Já trabalhou no app Yellow e depois na 99, sempre na área de relgov.
- Soube das reivindicações dos motofretistas e tendências de greves, entretanto, afirma que o iFood respeita toda e qualquer forma de protestos e manifestações.
- As reivindicações são de melhores ganhos, relações de trabalho, pontos de apoios que hoje são 213 na cidade de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Menores de 18 anos estão se cadastrando clandestinamente, mas o iFood proíbe, bem como também implanta toda a legislação constitucional. Em muitos casos, o maior de idade se cadastra na plataforma e acaba pedindo para o menor de idade ir até o local fazer a entrega.
- O reconhecimento facial é a técnica que vem sendo desenvolvida pelo iFood, coibindo essas práticas.
- O sistema de entrega em locais com alta demanda, que detém certa continuidade ao longo do dia, o iFood permite que as O.L.s se cadastrem na plataforma para oferecer a intermediação de entregadores.
 - O iFood não tem motoristas, e sim vínculo com as O.L.s ou pessoas físicas;
 - As pessoas físicas (“nuvem”) podem fazer entregas por si ao longo da cidade, bem como as empresas O.L.s que se cadastram na plataforma para receber pedidos, estando normalmente cadastradas para atender demandas em regiões com pedidos contínuos.
 - O “nuvem” se conecta diretamente com a plataforma do iFood, e no caso de OL, é a própria empresa quem se conecta na plataforma do iFood.
 - Os pedidos nos casos de O.L.s são intermediados pelas empresas conectadas com o iFood e os motoristas, recebendo mais demandas pela plataforma.
 - A relação do iFood é de intermediação.
 - Qualquer denúncia relacionada a assédios ou relacionamentos indesejados entre motorista e OL o iFood investigará.
 - O cadastro e a desativação são de responsabilidade da OL, mas se houver algum questionamento do motorista ou entregador ao iFood, este investigará.
 - Existem centenas de O.L.s, que são empresas existentes há anos no Brasil.
 - Compromete-se a enviar a relação de O.L.s contratualmente relacionadas ao iFood.
 - Os entregadores são registrados pela OL.
 - As O.L.s não sabem se são credenciadas pelo DTP.
 - O entregador do iFood que usa motocicleta faz uma renda de três mil e trezentos reais mensais, trabalhando 05 dias por semana. Como ele tem autonomia, também poderá ter outras ocupações em sua vida privada.
 - O período é calculado pelo tempo de hora logada, não somente de entregas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O entregador do iFood, que trabalha de forma mais profissional, chega a ganhar 5 vezes o valor-hora salário-mínimo.
- O iFood surgiu em 2011.
- O iFood não tem e nunca teve uma sede administrativa em São Paulo, mas sim foi fundado na cidade de Jundiaí e depois passou a ser sediado em Osasco.
- O serviço prestado pelo iFood é de intermediação e na forma da Lei o ISSQN é pago no domicílio da sua sede.
- Compromete-se a informar sobre o valor total pago de ISS às duas cidades que já teve sede.
- Compromete-se a informar o percentual de entregas de São Paulo, dizendo que em cidades maiores o iFood faz mais entregas, estando SP entre as 3 maiores cidades.
- Informou que entre março de 2020 até setembro de 2021 foram registradas 11 mortes de entregadores enquanto faziam corridas.
- Sobre os acidentados em 2021, o iFood registrou 117; em 2020 foram 152 registros de acidentes.
- O iFood disponibiliza diversos seguros para quando ocorrem mortes dos entregadores, como de despesas médicas hospitalares e odontológicas, cobrindo todas as entregas feitas pelo iFood, incluindo um trajeto de volta para a casa; também tem o seguro de vida ou invalidez permanente total que indeniza até 100 mil reais; lesão temporária para até 70% dos ganhos auferidos nos últimos 30 dias; parceria com uma empresa de consulta e exames aos entregadores e seus familiares.
- Não tem conhecimento de que em uma mesma motocicleta estão viajando 2 pessoas para fazer entregas.

Observação: Em relação às oitivas, a Comissão fez as seguintes intervenções:

Depoente: SENHOR DIOGO SANTOS, REPRESENTANTE LEGAL DA PLATAFORMA 99:-

No que se refere à alegação de que a 99 sempre informou todos os seus motoristas à Prefeitura, o vereador Marlon Luz mostrou um print com a “tela” do motorista Thiago



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

indicando que não está com o seu CPF cadastrado no poder público, o que seria um erro da 99. O profissional foi punido com multa e apreensão do carro por não estar cadastrado na Prefeitura. O depoente disse que irá averiguar, já que o sistema não é integrado e por conta disso ocorrem erros, muitas das vezes da própria Prefeitura.

Sobre o cumprimento da lei de autoria do vereador Marlon Luz que dá direito a defesa, o depoente informou que vem cumprindo com a lei local; o motorista Gerson e outros casos, segundo o vereador Marlon, não vêm tendo direito a defesa mesmo após o vigor da lei.

Segundo o vereador Marlon Luz os responsáveis/atendentes da 99 estão tendo acesso aos dados sensíveis dos motoristas, assim como entrando em contato com os que foram banidos para venderem a reativação, e, diante disso, o depoente disse que a 99 segue a LGPD de forma estrita, não tendo conhecimento do caso trazido pelo edil, comprometendo-se em analisar.

Sobre as taxas medianas, o depoente informou que variam entre 14,5% e 40%, todavia foi mostrado pelo vereador Marlon Luz um percentual de 60% que ficou com a 99, ou seja, acima do limite máximo informado pelo representante da 99, que ficou de averiguar o caso.

A 99 faz a verificação do cadastro de passageiros, com um protocolo regular, bem como os Termos de Uso são usados para passageiros; a empresa faz constante a checagem de CPF ou cartão bancário, usando toda a tecnologia antes da corrida para identificar casos suspeitos de passageiros. O vereador Marlon Luz mostrou um print que identificou um perfil fake no sistema da 99 e o representante disse que irá averiguar, já que desconhece o documento apresentado.

A modalidade "99 poupa" foi encerrada no mesmo dia da extinção do "uber promo", formas de corridas onde o motorista recebia muito pouco pelos serviços prestados. Nesse sentido, após alegação de eventual cartel pelo vereador Marlon Luz, o depoente respondeu que cada empresa tem a sua estratégia de negócio, e a inclusão ou retirada de modalidades é feita por questão de estratégia, inexistindo acordos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Depoente: SENHOR JOÃO SABINO, REPRESENTANTE LEGAL DA PLATAFORMA IFOOD COM. AGÊNCIA E RESTAURANTES

Sobre as mochilas dos entregadores a informação do iFood é de que estão adequadas a Lei. O vereador Adilson Amadeu afirmou que não atendem, e a forma de publicidade estaria, em tese, violando a norma da Lei Cidade Limpa.

O Sr. Presidente afirmou também que a OTTC inDrive também estava na mesma situação, na medida em que explorava publicidade externa nos veículos cadastrados na plataforma. A Prefeitura de São Paulo, após ser oficial pela CPI dos Aplicativos quanto a esse fato enviou determinação a tal empresa, que imediatamente removeu tal publicidade dos veículos.

Foram aprovados os requerimentos apresentados pelos edis.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

8ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (01/02/2022)

Os convidados não compareceram na oitava.

Aberta a sessão, foram lidas as justificativas das empresas que viriam para a oitava e foi designado nova data.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

9ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (08/02/2022)

No dia 08 de fevereiro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da nona reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristófar, Luana Alves e Gilson Barreto.

Convidadas a participar da Reunião, a Cooper Hood (não compareceu), Loggi Tecnologia e Rappi do Brasil.

Em depoimento, a empresa Rappi do Brasil, representada por Ana Luiza Carvalhido respondeu aos seguintes questionamentos:

- A empresa alega que em caso o pedido não seja entregue ao destinatário não há qualquer ônus ao entregador.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A Matriz da empresa encontra-se em Osasco.
- Itens como Bag, capacete de proteção e adesivos luminosos para identificação não são fornecidos pela empresa.

- A empresa, mantém uma relação civil com os entregadores, porquanto, não existe um critério temporal de bloqueio.

- A média salarial recebida por entregador é de 1.800 reais (trabalhadas 5h/dia, 20 dias ao mês)

- Mantém 11 mil entregadores ativos. Encaminharam via ofício a quantidade de entregadores ativos que trabalham de bicicleta.

- Por fim a representante da Rappi afirmou que a modalidade “turbo” não pressiona os entregadores com relação a tempo (a empresa não opera com OL).

Na sequência, foi ouvida o Dr. Vitor Magnani, representante da empresa Loggi que deu os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- A empresa nasceu em 2013 com o objetivo de renovar o mercado de intermediação, possuem duas categorias, sendo elas a Prime (placa vermelha) e Start (placa cinza) justificada pela demanda dos entregadores que é muito oneroso para ter placa vermelha e um tempo médio de 8 anos para ter tal placa regularizada.

- A média de preço calculado por km rodado varia de 7,50 a 14 reais.

- A empresa funciona utilizando o seguinte método operacional:

- a) A empresa faz a intermediação do serviço de entrega, cadastramento apenas de motofretistas com MEI.

- b) Quando o destinatário recebe o produto, mas coloca que não recebe o produto, a empresa faz uma acareação onde ouve as partes (entregador e destinatário);

- c) Comprovado que o destinatário do produto foi lesado, no prazo de três dias, é notificado para o entregador que o produto não foi entregue.

- A Loggi afirma que não é uma empresa de entregas e que nesse sentido o entregador é cliente e opera apenas pela logística.

- O número de motos cadastradas hoje é de 53 mil e 42 mil ativos.

- Diferentemente da Rappi, a Loggi tem uma relação contratual, constando de 4 a 6 horas trabalhadas por dia, calculado por uma média salarial de 1.900 reais trabalhadas 4h/dia.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A empresa, opera com duas modalidades de pagamento: mensal ou semanal que são transferidos por uma empresa de pagamento.

10ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (15/02/2022)

No dia 15 de fevereiro de 2021 iniciaram-se os trabalhos da décima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristóforo, Luana Alves, Senival Moura e Gilson Barreto.

Foram convocados para depoimentos, os representantes das empresas: Localiza, Movida e Unidas.

A empresa Localiza, apresentou-se representada pelo Dr. Bruno Bassetto.

Contudo, ao ser iniciada a oitiva, constatou-se que o advogado não tinha a procuração necessária para prosseguir com os trabalhos, defendendo a empresa.

Entretanto, foi informado que:

- A empresa recolhe de IPVA em média 1,8 milhões de reais ao ano. Não souberam informar quantas agencias existem em São Paulo.
- A tarifação de seguro é menor para empresas com parcerias (OTTCS).
- Trata-se de empresa de capital aberto (constitui-se dentro da bolsa de valores).
- Possui 308 mil carros em todo País, porquanto, o advogado não soube informar o número de veículos em São Paulo.
- Quando perguntado sobre o rendimento da empresa depender apenas de faturamento de OTTCs, o advogado respondeu que a Localiza não depende exclusivamente de aluguéis para empresas de aplicativo, que o faturamento da empresa é muito diverso.

A empresa Unidas apresentou-se representada pelo Sr. Paulo Chequetti que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- A empresa recolhe seus impostos (PIS, COFINS e ICMS) em Belo Horizonte.
- Não soube informar a quantidade de IPVA recolhido no município. Enviará via ofício.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Possui uma frota de 68 mil carros, em São Paulo a empresa não divulga por motivos de segurança a quantidade de carros na cidade.
- Tem por principal segmentação a terceirização da frota e por segundo plano pessoas jurídicas.
- A empresa tem cerca de 20 agências no município.

Na sequência foi ouvida a empresa Movida, representada Sr. Jamyl Jarrus Junior que deu os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- A empresa recolhe seus impostos (PIS, COFINS e ICMS) na cidade (Sua sede também fica na capital) e é pertencente ao Grupo Simões.
- A empresa não sabe a quantidade de IPVA recolhido na cidade.
- Possui 180 mil carros no Brasil e, por motivos de segurança, não divulga a quantidade de veículos na cidade.
- O principal foco da empresa é pessoas físicas, mas também atende pessoas jurídicas (menos de 5% da frota destina-se a aplicativos).
- A maior frota de automóveis encontra-se no município.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

11ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (22/02/2022)

No dia 22 de fevereiro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima primeira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Gilson Barreto e Luana Alves.

Foram convidadas a prestar esclarecimentos as empresas: Kovi, 99 (declinou do convite) e Localiza (declinou do convite).

A empresa KOVI compareceu representada pelos Srs. Adhemar Milani e Isabella Coutinho que indagados responderam aos seguintes esclarecimentos:

- A empresa tem sede em Santo Amaro e não sabem informar o ISS recolhido (enviará por ofício)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Possui uma frota de 13 mil no Brasil inteiro e aproximadamente 11 mil em São Paulo.
- Todos os veículos que rodam em São Paulo são emplacados na cidade e, portanto, o IPVA recolhido é do município (em torno de 2 milhões).
- 60% dos usuários são condutores de aplicativos.
- Quanto aos bloqueios de carros em movimento, foi respondido que a empresa passou por um processo de evolução e que nesse sentido hoje, os bloqueios em movimento são quase zero.

A comissão de inquérito foi prorrogada por mais 120 dias.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

12ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (08/03/2022)

No dia 08 de março de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima segunda reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Luana Alves, Gilson Barreto e Sidney Cruz.

Foram convidados a prestar depoimento os representantes das empresas: 99, Uber e Zé Delivery.

Convocada a participar da reunião, a empresa 99, representada pela Sra. Tatitana Scatena, possui HC para permanecer em silêncio. Contudo, apresentou as seguintes informações:

- Com relação as medidas de segurança que a empresa adota para os motoristas, a 99 confirma ser dividida em duas etapas, sendo elas:

I – Identificação de motoristas e passageiros,

II – Confirmação de mudança de rota, zoneamento de áreas de risco e fácil acesso ao chamamento da polícia, câmeras veiculares e botão de pânico.

- A empresa não soube explicar quantas vezes o botão de pânico foi acionado, mas enviará via ofício.

- O número de corridas feitas na cidade é de 400 mil.
- Hoje a 99 tem cerca de 32 mil taxistas cadastrados na plataforma.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Em caso recente de invasão cibernética, a empresa foi questionada com relação a segurança de dados dos motoristas, em resposta frisou que a taxa base de 0,06 foi atingida por criminosos e que nesse sentido não prejudicaria os motoristas.

- Existem cerca de 99 mil motoristas cadastrados na plataforma.

Convocada a participar da reunião, a empresa Uber, representada pelo Sr. Ricardo Leite, possui HC para permanecer em silêncio. Contudo, apresentou as seguintes informações:

- A Uber se caracteriza como uma empresa de tecnologia.
- Quanto ao registro como empresa de transportes no INPI, não tem conhecimento disso e que irão corrigir.
- O ISS é recolhido em Osasco onde fica a sede da empresa.
- A definição de preço aplicada pela empresa é aplicada pela própria Uber.
- A empresa reconheceu que ficam em média com 40% do preço de uma corrida.
- A média trabalhada por motorista é de 10h/dia.
- Cerca de 3.600 taxistas trabalham na Uber.
- Quanto à plataforma Uber eats, o seu encerramento deu-se em razão da necessidade de seguir a estratégia global.

Convocada a participar da reunião, a empresa Zé Delivery, representada pelo Sr. Flavio Rafael, deu as seguintes respostas aos questionamentos:

- A empresa surgiu como um conceito dentro de uma empresa investida da cervejaria AMBEV.
- A plataforma conecta consumidores, entregadores, pontos de venda e empresas (mais de 90 empresas de bens de consumo). O lucro da empresa não vem dos três primeiros atores, mas sim das empresas.
- O Zé não é uma Nuvem, mas possui uma conexão entre os entregadores e os pontos de venda, ou seja, os entregadores estão conectados a um lugar onde irão retirar a bebida.
- Como não se cobra pelos pontos de venda, é exigido que ao menos eles tenham um serviço de entrega.
- O entregador, quando se cadastra no app, também precisa cadastrar o ponto de venda, e o ponto de venda precisará reconhecer aquele entregador, e só a partir desse momento o entregador conseguirá receber pedidos para entrega.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A empresa tem cerca de 6000 entregadores cadastrados na plataforma e 305 pontos de venda.
- A sede fica em Pinheiros.
- O pagamento do entregador é feito a partir de um acordo comercial entre o ponto de venda e o motofretista. O Zé Delivery é uma plataforma que apenas intermedia o ponto de venda e o entregador.
- A empresa possui um pico de atividade que vai de sexta a domingo, e portanto, coloca uma média de 100 reais ao dia (durante esses três dias) para o recebimento do entregador, nesse sentido, ganhando 1200 reais ao mês.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

13ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (15/03/2022)

No dia 15 de março de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima terceira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristóforo e Sidney Cruz.

Foram convidadas a prestar esclarecimentos as empresas iFood e SP Parcerias.

A empresa SP Parcerias, representada pelo Sr. Rogério Ceron de Oliveira, ofereceu os seguintes esclarecimentos em relação às indagações dos edis:

- É graduado e mestre em Economia e doutor em Administração Pública.
- É servidor de carreira da Prefeitura, tendo ocupado os cargos de Chefe de Assessoria Econômica, na Secretaria da Fazenda Municipal; Subsecretário do Tesouro Municipal; Secretário Adjunto de Finanças do Município de São Paulo; Secretário de Finanças do Município de São Paulo; Secretário Adjunto da Fazenda do Governo do Estado de São Paulo; Secretário Adjunto da Secretaria de Desestatização e Parcerias do Município de São Paulo e atualmente Diretor Presidente da São Paulo Parcerias.
- Participou da regulamentação dos APPS.
- O valor cobrado por quilômetro rodado foi de 10 centavos (na época era cobrado valores iguais para táxis e para motoristas de aplicativos).
- O modelo autodeclaratório é o mais bem visto no Brasil.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O valor por quilômetro rodado foi calculado pelo impacto do uso do viário e pela quantidade de veículos que usam o viário, nunca se constatou divergências de valores calculados, não teve correção do valor calculado desde 2017.

Na sequência, o representante da empresa iFood, Sr. João Paulo Nemoto Sabino de Freitas ofereceu os seguintes esclarecimentos em relação às indagações dos edis:

- Quantidade de entregadores em São Paulo foi informado sob sigilo para a CPI dos Aplicativos.

- A empresa tem duas modalidades - intermediação com restaurantes e com entregadores (OL), criada em 2011 e até 2019 só operava com o modelo de duas pontas (restaurantes e empresa).

- Todo o serviço de logística era prestado diretamente pelos estabelecimentos comerciais. Essa terceira modalidade, com três pontas, é uma modalidade bastante recente e que surgiu principalmente na pandemia.

- Existem OL que contratam entregadores por CLT em zonas da cidade com mais movimento onde compensa esse modelo.

- A empresa distribui gratuitamente itens de segurança como adesivo luminoso, bag, capacete.

- Em campanhas selecionadas, não existe mais a modalidade de receber mais por fazer corridas em menos tempo.

- A empresa fornece curso de primeiros socorros para entregadores, o seguro é feito por reembolso e por indenização.

- O iFood tem um contrato com uma seguradora, que oferece a cobertura para todos os entregadores, seja nuvem ou seja OL, independe de prêmios e coberturas, igual, independe da forma como ele está cadastrado no iFood, ele tem a mesma cobertura de seguro. É um seguro oferecido pelo iFood.

- Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

14ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (22/03/2022)

No dia 22 de março de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima quarta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristófaru,

Foi convidado a prestar esclarecimentos o Sr. Caio Megale, ex-Secretário da Fazenda Municipal, que ofereceu breves esclarecimentos:

- É formado em economia.
- Participou de 10 reuniões do CMUV, onde participou da regulamentação do preço do viário.
- Atas previstas no site do CMUV.
- A decisão final do comitê foi de fixar os 10 centavos por km rodado, tendo por teto, 40 centavos.

Convidada a prestar depoimento, a Empresa Autocab não compareceu à reunião.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

15ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (05/04/2022)

No dia 05 de abril de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima quinta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristófaru, e Gilson Barreto.

Foram convidados a prestar esclarecimentos os Dr. Rodrigo Barbosa Castilho - Procurador Ministério Público do Trabalho e Dra. Tatiana Leal Bivar Simonetti - Procuradora do Ministério Público do Trabalho

- Os procuradores caracterizaram o vínculo empregatício com a relação da empresa Uber.
- O Dr. Rodrigo colocou que em vários países do mundo inteiro estão regulamentando os aplicativos pelo legislativo.
- Foi afirmado que os motoristas de aplicativos deveriam ser CLT por encontrarem relação de empregador e empregado
- O MP afirmou que a Uber é de fato uma empresa de transporte, alegando isso em decisão feita pela House of Lords.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O Procurador afirmou que tais empresas ditas como marketplace não exercem tal qualificação, pois segundo ele, as empresas deveriam parar de intermediar a relação, assim que o contato entre autônomo e cliente for finalizado.

- O Dr. Rodrigo mencionou que a precificação da sua mão de obra deve ser a característica máxima dos autônomos, e que empresas onde se tem relação empregador/empregado é um contrato, onde prevê como comando, controle e preço.

- A Dra. Tatiana colocou sobre o caso iFood, que as ditas O.L.s não podem ser consideradas como uma pessoa jurídica cadastrada, não tem capital financeiro e muito menos uma sede.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

16ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (19/04/2022)

No dia 19 de abril de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima sexta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristóforo, Senival Moura e Gilson Barreto.

Convidado a prestar depoimento, compareceu o Sr. Fernando Aparecido de Souza - Presidente do SEDERSP - Sindicato das Empresas de Distribuição de Entregas Rápidas do Estado de São Paulo.

- Há quase uma década a regulamentação do motofrete veio para dar mais segurança para o entregador.

- Há 5 anos atrás existiam mais 12500 empresas cadastradas no Estado, hoje 2500 empresas formais.

- Cerca de 60 mil motofretistas estão cadastrados no sindicato.

- O DDP é quem faz o credenciamento dos motofretistas.

- As empresas de entrega do sindicato pagam cerca de 37% de tributos enquanto as O.L.s não pagam nada de tributos.

- A empresa do sindicato aluga a moto para o entregador no valor de 600 reais.

- Os entregadores do sindicato ganham em média 3000 reais mais os benefícios, como VR.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- O presidente do sindicato afirmou que acredita num terceiro modelo de regulamentação que não seria nem sobre autonomia nem para o modelo CLT.
 - No município de São Paulo, são mais de 40 O.L.s.
- Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

17ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (26/04/2022)

No dia 26 de abril de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima sétima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristóforo, Senival Moura e Gilson Barreto.

Aberta a sessão, os convidados não compareceram, foram lidas as justificativas das empresas que viriam para a oitiva e foi designado nova data.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

18ª REUNIÃO SEMIPRESENCIAL ORDINÁRIA (03/05/2022)

No dia 03 de maio de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima oitava reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristóforo, Luana Alves, Senival Moura e Gilson Barreto.

Foram convidados a prestar esclarecimentos os Srs: Claudia Woods (ex- CEO da Uber) - Possui HC e Tiago Lima (THL)

- Atualmente a Sra Claudia Woods representa a Wework.
- É CEO da Wework (empresa de escritórios compartilhados)
- Nunca participou de reuniões de atas da CMUV.
- Trouxe funcionários da Uber para a Wework.
- A sua relação com a Uber é quase zero (apenas como ex- funcionária)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Expôs algumas parcerias. como por exemplo, com o posto Ipiranga que acabou não dando certo, campanhas contra o racismo, homofobia, disparidade de gênero ou violência de gênero.
- Lançou projeto para a inclusão das mulheres, “mulheres na direção” no app (projeto do qual acabou não dando certo).
- Colocou bot para mulheres que sofriam assédio em corridas.
- O Centro de desenvolvimento começou a ser construído durante a sua gestão, para uma melhora da relação com o motorista.
- Programas globais que foram cancelados por ela no Brasil: Programa Mulher na Direção certa, parcerias com empresas brasileiras como Ipiranga (desconto de combustíveis).
- Não sabe informar o percentual da receita que foi “lucrada” com a ida da empresa para Osasco.
- Saiu da Uber pois sua carreira provém de passagens curtas.
- Afirmou que a Uber não tem preferência na empresa e que apenas é uma das 1500 empresas que fazem parte do convênio com a Wework.
- O Prédio da Uber em Osasco é gerido pela Wework, mas a empresa que se mantém lá.
- Formaliza contratos que têm uma fácil mobilidade de cláusulas como mudar de um andar para outro ou aumentar o espaço da empresa de alguns andares para o prédio inteiro.
- O novo prédio sendo construído pela Uber não é da Wework.
- O contrato do espaço da Uber em Osasco será enviado via ofício.
- Wework é uma das empresas investidas da Softbank (banco de investimento em unicórnios).
- O valor do aluguel dos andares do prédio em Osasco será enviado por ofício.
- Afirma não ter nenhuma relação com a nova CEO da Uber.
- Considera a Uber como uma empresa de tecnologia. O business de intermediação de tecnologia, na verdade, é uma junção entre o passageiro que está buscando um meio de transporte e o motorista que está disponível naquele momento.

Na sequência, passou-se a oitiva do Sr. Tiago Lima, sócio-proprietário da empresa THL Entregas Rápidas Ltda



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Entregadores não trabalham por regime CLT.
- Afirma que entregadores ganham entre 7 a 10 mil reais por mês.
- iFood marcou reuniões com o operador logístico para operar em São Paulo.
- Pediram para operar em São Paulo, sendo que o endereço da empresa está em S. Vicente.
- A empresa possui em média 1000 entregadores em São Paulo.
- A empresa consegue uma liberação mais rápida de cadastro no app de entrega.
- Colocou que os entregadores fazem seu horário, contrariando o que já foi posto pela CPI dos Aplicativos, em que as O.L.s pressionam os entregadores para obter bons resultados.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

19ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (10/05/2022)

No dia 10 de maio de 2022 iniciaram-se os trabalhos da décima nona reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Camilo Cristóforo, Luana Alves, com participação virtual do Dr. Roberto Cimatti; também dos Procuradores Drs. Luciana e Tannuri.

Foram convidados a prestar esclarecimentos: Dr. Jorge Pinheiro Castelo, Presidente da Comissão de Direito do Trabalho da OAB-SP, o Representante Legal das empresa Cozinhas do Futuro Administração de Imóveis Ltda., Representante Legal da empresa Facily Soluções e Tecnologia Ltda e Representante Legal da empresa CORNERSHOP. Entretanto, nenhum convidado compareceu a oitiva.

Durante a reunião após a insistência do Vereador Adilson Amadeu, compareceu o auditor do Tribunal de Contas do Município, Rafael Lins.

O Vereador Adilson Amadeu reforçou a importância do acompanhamento do Tribunal durante a CPI dos Aplicativos.

A Vereadora Luana Alves solicitou a cópia dos estudos sobre o impacto dos transportes por aplicativo no viário feito (processo 847) pelo TCM travado em 2017, o auditor ficará de enviar os dados posteriormente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Finalizada a pequena discussão, o Vereador Adilson e os demais membros fizeram uma reunião privada com o Procurador da Casa, que cuida das auditorias da Câmara.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

20ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (17/05/2022)

No dia 17 de maio de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Dr. Sidney Cruz e Luana Alves, com participação virtual do Dr. Roberto Cimatti; também dos Procuradores Drs. Luciana e Tannuri.

Foram convidados a dar depoimento perante a Comissão: Sr. Jorge Pilo que compareceu com Liminar no Habeas Corpus, Representante Legal das empresas: São Paulo Clélia 1813 Participações Ltda, Cozinhas Do Futuro Administração De Imóveis Ltda. Cozinhas Do Futuro II Administração De Imóveis Ltda.

O Dr. Gustavo Granadeiro Guimarães, Presidente da Comissão da Advocacia Trabalhista da OAB-SP - justificou ausência da mesma forma que o Representante Legal da empresa CORNERSHOP.

Inicialmente a Sessão foi suspensa. Após a retomada dos trabalhos, foi ouvido o Sr. Jorge Pilo, que ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- Ocupa o cargo de administrador da empresa e atua nessa área há 3 anos. Nunca ocupou nenhum cargo público. Representa as três empresas.
- Não mantém nenhuma relação com dirigentes da administração, como secretários, subprefeitos ou gestores do município.
- Possui alvará de funcionamento, possui por volta de 15 a 30 redes de restaurantes (enviarão a quantidade de restaurantes por inteiro via ofício)

O Vereador Adilson Amadeu colocou que, em diligência feita no dia 12 de abril, na rua Guararapes, 218, não foi possível conhecer o local e se o Sr. Jorge Pilo pode explicar um pouco sobre a estrutura do local.

O Sr. Jorge respondeu:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A unidade tem múltiplas cozinhas, onde vários restaurantes operam, possui área de descanso para os trabalhadores.
- Toda documentação está em ordem além do recolhimento de impostos está regular.
- A empresa foi multada relativamente ao funcionamento de um equipamento, mas nada além disso.
- Possui queixas de moradores do entorno, mas já estão entrando em contato com os moradores locais para sempre manter a política da boa vizinhança.
- Possui contato mínimo com os entregadores.
- A empresa possui em média 200 funcionários, com sede na rua Clélia.

(Observação: O Sr. Marcelo Tanuri recomendou à Presidência da CPI dos Aplicativos que oficiasse a Fazenda Municipal questionando se a atividade da empresa se resume a locação ou se é uma prestação de serviço - para recolhimento de ISS).

- A empresa enviará por ofício a quantidade de atendimento que fazem por mês (dado sigiloso).
- Possui investidores estrangeiros. Trata-se de Empresa de Capital fechado.
- Presta serviços de apoio a restaurantes. Quanto ao contrato de aluguel informa que o preço mensal será enviado via ofício.
- Possui integração com aplicativos de entrega. Possui sistema para avisar ao entregador quando o pedido do cliente está pronto.
- Não tem acesso a informações do iFood.
- Existe uma relação indireta com O.L.s, sendo assim, os restaurantes têm total interatividade com os operadores logísticos.
- Possui licença de funcionamento do imóvel como um todo (para operar diversas cozinhas), irá enviar por ofício tais documentos.
- Não possui relação de parceria comercial com iFood.

Houve aprovação de requerimentos. Após isso os Vereadores conversaram sobre o andamento que darão com a empresa e empresas do ramo.

Nada mais havendo a tratar, a Reunião foi encerrada.

21ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (24/05/2022)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

No dia 24 de maio de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima primeira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Dr. Sidney Cruz, Senival Moura e Luana Alves.

Foram convidados para prestar esclarecimentos: Hugo Vecchiato – Especialista de Políticas Públicas - confirmado e Sr. Guilherme Farid M. B. Chebl, Diretor Executivo da Fundação Procon, que indicou e confirmou a presença do Sr. Diretor de Atendimento e Orientação ao Consumidor, Dr. Rodrigo Tritapepe.

Compareceu o Sr. Rodrigo Tritapepe que ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- É advogado no PROCON há 4 anos, contando com 600 servidores.
- Atendem cerca de 3000 reclamações por dia, totalizando no ano passado 2 milhões de atendimentos.
- Ocorrem pequenos problemas de golpes por aplicativos de entrega (quase 90% dos casos com aplicativos de entrega de comida), referentes a taxas que não deveriam ser cobradas por aplicativos.
- Constatou-se um aumento por problemas relacionados à cobrança ou reembolso (relatam um tipo de reembolso errado, no sentido que a pessoa pagou de determinada forma, mas a empresa impõe uma outra maneira)
- Constatou-se um aumento dos casos de cancelamentos feitos por condutores de aplicativos.
- Identificou as principais empresas com recorde de reclamação: Uber, 99, iFood e Rappi (Vereador Adilson solicitou o relatório da Facility).
- Existem problemas com a Buser, que está construindo terminais de ônibus sem autorização do governo e tem diversos problemas relacionados à segurança.
- As Reclamações com aplicativos ano passado somaram 6000 (99 e Uber) e esse ano somam 2071.

(Observação: O Vereador Adilson Amadeu solicitou à CET e a SP Transportes que fiscalizem o ponto da Buser no shopping Eldorado).

- O Procon autuou a Uber em dois momentos, porém, o Sr Rodrigo não pode especificar como a empresa se posicionou em relação a isso.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Quanto à questão relatada sobre a atitude do Procon RJ que multou a Uber em 8 milhões com excesso de cancelamentos, observou que é um motivo sim para multa, mas evidentemente depois de investigações e decorrido processo, foi responsabilizada totalmente a empresa pelos cancelamentos.

- O Procon reafirmou aquilo que outros órgãos afirmaram, a Uber se enquadra sim em uma empresa de transporte.

- Quanto à situação da empresa mostrar o destino final e o valor da corrida, Sr Rodrigo respondeu que é algo a se refletir, pois isso pode ser um indicativo para que o parceiro cancele a corrida.

- As Plataformas de aplicativos não são claras nem transparentes com seus parceiros, gerando retenção de valores e banimentos.

- Colocou que a taxa de cancelamento cobrada pela empresa para pessoas que cancelaram suas corridas antes dos 5 minutos, previstos nos termos da empresa, possui diversos desdobramentos podendo gerar problemas ao consumidor.

- Encaminhará por ofício as nomenclaturas utilizadas para definir as OTTCs.

Na sequência, foram ouvidos o Srs Hugo Vecchiato - Representante legal e da empresa Facility e Igor Cordeiro, Diretor de Políticas Públicas para responder, para centralizar as respostas, oferecendo os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- (Sr. Hugo Vecchiato) É especialista em políticas públicas, atuando há 4 anos na área, não tendo ocupado cargos no poder público.

- (Sr. Higor Cordeiro) A empresa mantém uma relação muito republicana com o poder público, sendo tratados com muito respeito. Dialogam também com secretarias e com o próprio prefeito (como por exemplo, no caso do projeto de horta comunitária).

- A cidade tem mais de 180 hortas comunitárias.

- A empresa conecta o pequeno e médio produtor agrícola ao consumidor final.

- A empresa possui 780 funcionários (CLT), 500 colaboradores (terceirizados) e 110 entregadores (CLT).

- Possuem pontos de entrega onde as pessoas buscam o produto ou lá é levado ao cliente (famílias recebem esse produto para entregarem), nesse sentido, reduz o uso intensivo do viário.

- Emitem notas de ISS e ICMS.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A relação com as famílias que ficam nesse ponto de entrega se torna uma relação de parcerias (assim evitando a cobrança de frete)
 - A empresa tem por maioria de clientes as classes C, D e E.
 - A sede da empresa em Osasco (onde possuem um centro de distribuição), contando com cerca de 400 a 500 pessoas trabalhando diariamente.
 - O software foi produzido pela própria empresa.
 - Possuem mais centros de distribuição pelo Brasil.
- Nada mais havendo a tratar, o presidente encerrou a comissão.

22ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (31/05/2022)

No dia 31 de maio de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima segunda reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura, Sidney Cruz, Gilson Barreto e Luana Alves.

Foram convidados para prestar esclarecimentos: Sr. Tomas Elage Rodrigues, representante legal da empresa Cornershop – com “Habeas Corpus”, Srª Sílvia Penna, CEO da Empresa Uber– com “Habeas Corpus” e Sr. Paulo Pereira, representante legal da empresa Chubb Seguros - com “Habeas Corpus”

Iniciando a Reunião foi promovida a leitura dos HCs.

Pelo Sr. Tomas Elage foram apresentados os seguintes esclarecimentos:

- É responsável pela empresa no Brasil, dedicada à área de tecnologia.
- A empresa entrou no Brasil em 2019, lançaram ao público em 2020, tendo a intermediação de vendas o principal segmento. Trabalham na entrega do produto pronto, ou seja, produtos que o entregador não precisa ficar esperando para entregar (supermercados) como compras de abastecimento.
- Trabalham com 4 pontos: Lojas, Marcas (de inteligência de mercado), usuários e compradores, cada um possui uma plataforma.
- Desconhece reclamações no PROCON.
- A empresa possui a Sede em Vila Olímpia (São Paulo), possui 500 funcionários (modelo remoto), possui funcionários na sede, mas o representante legal nunca foi.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A empresa Chubb também é seguradora da empresa.
- Em resposta à indagação do Dr. Marcelo Tannuri sobre ser empresa de tecnologia ou intermediação (pois são alíquotas diferentes), observa que se trata de uma empresa de tecnologia.

- Os compradores são usuários com pagamento semanal, todos os seus colaboradores são profissionais autônomos, não emitem notas fiscais e é feito depósitos nas contas. No INPI está registrado como empresa de transportes.

- O Aplicativo da empresa pode ser acessado pelo aplicativo da Uber.
- Usuários são expulsos da plataforma por descumprirem os termos de condição.
- Será enviado via requerimento sobre acidentes, com relação a números e valores a serem ressarcidos aos motoristas.

Na sequência, foi tomado o depoimento da Sra. Silvia Penna, representante da Uber, que ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- Os motoristas pagam uma taxa de intermediação para a plataforma.
- Enviarão via ofício as exigências pelas empresas de transportes do município.
- Quanto à questão do Uber Flash, não sabe responder se o motorista for pego (sem dolo) carregando mercadoria ilícita lacrada, quem será responsabilizado: a Uber ou o motorista.

- Quanto à questão dos motoristas que deixam passageiros no meio do destino, não sabe responder.

- Não houve qualquer mudança na cobrança de taxas recentemente.
- Quanto à mudança do aplicativo, afirmou que essa mudança visou trazer mais transparência para o motorista.

- Os motoristas são “deslogados”, para preservar o funcionamento do sistema, para não ficar muito tempo aberto e para entender se no caso o aplicativo não ficou esquecido, ligado.

- Não existe punição para motorista que não aceitarem corridas.
- A taxa é variável e que em todas as corridas recebem sempre a maior parte do valor da corrida.

- O valor ofertado para o motorista, leva em consideração o trânsito, promoções, quilômetro rodado, etc.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Sobre a mudança no modelo do dinâmico, esclarece que essa mudança se deu globalmente, visando transparência e previsibilidade para o motorista.
- Quanto a ser adequada a remuneração do motorista ganhar bem ou não, entende que, como diretora executiva da empresa, não cabe a ela fazer esse juízo de valor.
- São feitas pesquisas de satisfação entre motoristas.
- A taxa variável segue de acordo com o contrato comercial da empresa.
- O motorista é livre para cancelar, desde de que não extrapole um número de cancelamentos estipulado pela empresa.
- Entende que a Uber é uma empresa de tecnologia.
- O seguro Uber cobre: acidentes, mortes, invalidez temporária e despesas médicas (veículos não são protegidos). Apenas durante a viagem.
- A empresa possui um programa de atendimento (um 0800) em casos de acidentes.
- A Lei 17596 está sendo seguida e dando ampla defesa para o motorista.
- Será construído um campus no lugar da concessionária.
- Continuarão com sede em Osasco.
- Quanto à periodicidade da inspeção veicular, a empresa atende a legislação vigente no que tange a segurança de veículos.

Convidado a participar da reunião, Sr. Paulo Pereira, representante legal da Chubb Seguros do Brasil, por sua vez, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- A empresa Uber paga o prêmio de seguro mensalmente, por quilômetro rodado. O motorista é coberto pelo seguro desde o momento em que aceita a corrida.
- Em 2021, foram acionados 2454 sinistros (a nível Brasil) - cerca de 75% são atendidos e os outros 25% não são atendidos por problemas de acionamento como não estar logado na plataforma durante o acidente.
- Os valores das apólices variam de acordo com o acidente, por morte são 100 mil reais (herdeiros legais que recebem), despesas médicas com valores variados e invalidez, cerca de 5500 reais.
- O motorista não é coberto se estiver usando a conta de outra pessoa ou uma conta “fake” para trabalhar.
- O seguro não cobre automóveis.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Possui o mesmo seguro para a Cornershop (sem cobertura para automóveis).
- Concorde com a ideia de que o motorista indicaria os parentes da família que receberiam o seguro.
- Será enviado via ofício o número de mortes de passageiros e motoristas.
- A checagem para detectar se o segurado é mesmo motorista é feita pela própria CHUBB.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão

23ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (07/06/2022)

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura e Gilson Barreto.

Os Vereadores discutiram o relatório de produtividade fornecido pela secretaria da CPI.

O Sr. Marcelo Tannuri (Auditor Fiscal da Fazenda) explanou suas colocações no tocante ao preço público e aos km rodados pelas empresas, em principal com a Uber.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos.

24ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (14/06/2022)

No dia 14 de junho de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima quarta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura, Luana Alves e Sidney Cruz.

Foram convidados para realização de oitivas: Sr. Caio Sartorelo Franco, representante legal da empresa Buser Brasil Tecnologia Ltda.; Sr. Ammar Hassan, representante legal da empresa Comuto Serviços De Tecnologia Ltda. – Blablacar

Iniciando as oitivas, o Sr. Caio Sartorelo Franco ofereceu os seguintes esclarecimentos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- É Diretor Jurídico e de políticas públicas da empresa Buser.
- Nunca ocupou cargo público.
- A Empresa é brasileira, e a sua principal plataforma é a de tecnologia, que tem por objetivo a intermediação do transporte rodoviário.
 - Conecta dois tipos de agentes: (i) Passageiros com viagens intermunicipais e interestaduais, (ii) Empresas, de fretamento ou linhas regulares com equipes e canais próprios.
 - Recolhem seu ISS no Município de São Paulo.
 - Também fazem parte do grupo que vende passagens, empresa oferece desconto considerável acima do esperado (60%).
 - A Empresa retirou o MS para que o governo não fizesse mais fiscalização.
 - São cerca de 8 milhões de passageiros cadastrados na plataforma.
 - Principal ponto fixo é dentro da feira da madrugada.
 - Possui duas concessões estaduais, sendo elas, uma no Parque Bruno Covas e outra no Parque viaduto Antártica.
 - Enviará por ofício a quantidade de acidentes fatais.
 - A empresa causa certa tensão nos mercados rodoviários convencionais.
 - Possui cerca de 500 funcionários.
 - O público da empresa se mantém como variado, entre fretamento e turismo.
 - Não fazem transporte individual de passageiros.
 - O embarque e desembarque de passageiros de veículos de fretamento é feito em locais públicos, supramencionados em portarias municipais.
 - A empresa Buser investe em acompanhamento por telemetria e demais outras, relativamente à segurança adicional, ou seja, acima do que é pedido em lei.
 - Atendem 150 cidades no Estado de SP.
 - Não se relaciona diretamente com motoristas, mas com empresas tomadoras (de transportes).
 - Afirma que é raro haver pessoas que juntam dinheiro e compram um ônibus pelo simples fato de que o capital social deve ser alto.
 - Na eventualidade do ônibus quebrar no meio do trajeto coloca-se dois aspectos: (i) a assistência primeira deve ser da empresa convencional fazendo o transbordo dos passageiros de um ônibus para o outro e (ii) depois seguir viagem.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A Buser coloca-se a disposição para prestar assistência em caso da empresa convencional não possuir ônibus para fazer o transbordo, podendo assim fretar outro ônibus de outra empresa para o conforto dos passageiros.

- A Buser não possui carros de aplicativos, mas sim, contrata em eventualidades para o maior conforto dos motoristas

- Sobre a mudança quase que repetitiva de local de embarque e desembarque, a empresa colocou que na verdade como o caso da Vila Guilherme foi um desencontro econômico entre as partes.

Na sequência, deu-se a oitiva do Sr. Ammar Abdelaziz Hassan, representante da empresa Blablacar, que prestou os seguintes esclarecimentos:

- Exerce a função de Gerente de relações governamentais, intermediando as relações com a Prefeitura de São Paulo, e promovendo a interação mais ampla do Estado.

- Não possui intermediação com o DTP.

- A plataforma é um aplicativo de carona, ou sejam, quem precisa de carona recorre ao aplicativo para buscar uma pessoa que vai até o mesmo destino que a pessoa.

- Nasceu na França, chegou ao Brasil em 2015 e possui mais de 12 milhões de usuários no País.

- Possui 700 mil membros ativos, também vendem passagem de ônibus do transporte regular.

- A sua sede é em São Paulo, onde recolhe o ISS.

- Conta com 30 funcionários.

- Possui 150 empresas parceiras.

- Trabalha com a modalidade de carona entre pessoas privadas.

- Não cobra por intermediação de carona, mas lucram sobre a venda de passagens.

- Precisam fornecer os dados de CNH e de inspeção para conseguir dar a carona.

- A carona não é uma atividade de transporte convencional.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

25ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (21/06/2022)

No dia 21 de junho de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima quinta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura e Gilson Barreto.

Foram convidados para realização de oitivas: Sr. Paulo Vicente da Silva, Representante legal – COVISA e a Secretária Municipal do Trabalho e Empreendedorismo, Sra. Aline Cardoso.

As Oitivas foram iniciadas com o Sr. Paulo Vicente da Silva, representante da COVISA, que prestou os seguintes esclarecimentos:

- É Farmacêutico bioquímico.
- Questionado sobre o número de dark kitchens abertas no município, respondeu que a vigilância sanitária está acompanhando o crescimento ilegal.
- Foi colocado que as licenças em saúde foram publicadas por uma unidade de vigilância específica.
- Explanou que as unidades tratam de cada ponto de maneira individual
- A portaria trata de forma ampla e isonômica, ou seja, iguais perante a legislação sanitária.

Os Vereadores colocaram que trouxeram as pessoas erradas para as oitivas, razão pela qual fizeram requerimento para corrigir a indicação das pessoas a serem ouvidas.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

26ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (28/06/2022)

No dia 28 de junho de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima sexta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Senival Moura e Gilson Barreto.

Foram convidados para realização de oitivas: Sra. Aline Cardoso, Secretária de Desenvolvimento Econômico e Trabalho da Prefeitura do Município de São Paulo e Debora de Freitas, Secretária Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário. Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV).

Nenhum dos convidados compareceu a oitiva,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os vereadores discutiram sobre o a falta de compromisso dos convidados em não comparecer esclarecimentos para a CPI dos Aplicativos e aprovaram requerimentos para novas convocações.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

27ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (02/08/2022)

No dia 02 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima sétima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente Marlon Luz, dos vereadores Camilo Cristóforo, Luana Alves, Siney Cruz e Senival Moura.

Foram convidados para realização de oitivas: Sra. Debora de Freitas, Secretária Executiva do CMUV; Sr. Douglas Tocuno, representante da empresa Google Brasil Internet Ltda e Sr. Luiz Flavio Guimarães Marques (Lula Guimarães) representante da Benjamin Comunicação Ltda.

Iniciando as oitivas, a Sra. Debora de Freitas, Secretária Executiva do CMUV apresentou os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- Colocou que quem estava agindo sem ser cadastrado (caso inDriver), a CMUV está buscando como compensar essa perda, e sobre a demora, que em sua maioria é uma demora do sistema de TI e que desde quando ela assumiu, não teve problemas nesse sentido.
- Sobre a entrada de motoristas na plataforma sem o curso, esclarece que é enviado e-mail para cada solicitante.
- Sobre o preço público que não é ajustado desde 2017, entende que pode ser objeto de estudo do novo grupo de trabalho.
- Quanto ao questionamento quanto à possibilidade do grupo de trabalho rever a nova regulamentação, ela coloca que está aberta a novas sugestões.
- Um grupo dentro da CMUV que confere o imposto autodeclaratório (atualmente existem 3 integrantes).

Pela Presidência da Comissão foi informado que os representantes das empresas citadas compareceram apresentando HC.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ato contínuo, foi ouvido o Sr. Douglas Tocuno - Diretor do Waze Google que ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- A Waze (Waze Carpool) oferece caronas compartilhadas. O aplicativo foi lançado em agosto de 2018.
- Não existe cadastro de motoristas, pois não existe motorista, alguém que procura uma carona, acha uma pessoa indo para o mesmo destino, assim então é feito.
- A Waze limita as caronas a 2 (duas) por dia.
- O aplicativo faz a intermediação de pagamento (custo de gasolina, pagamento tudo online).
- Não tem cadastro no município (e nunca foi feita uma tentativa de regulamentação).
- Estima cerca de 140 caronas por dia na Cidade de São Paulo.

Por fim, foi tomada a oitiva do Dr. Alexandre Pacheco, representando o iFood, que estava com HC, e relativamente ao assunto da CPI dos Aplicativos, em Razão do HC, apresentou uma carta com os seguintes esclarecimentos que foram lidos:

- É Agência de comunicação (tem vários clientes).
- Em 2020, a Benjamin foi chamada pelo iFood para ajudar a empresa a entender as principais demandas de seus stakeholders, restaurantes e entregadores.
- Havia, naquele momento de pandemia, uma série de reivindicações dos entregadores, que chegavam de maneira desorganizada pelos seus canais de atendimento que destoava da avaliação positiva que a empresa dispunha em suas pesquisas internas.
- O trabalho da Benjamin trouxe um enorme resultado para a qualidade da relação do iFood com os entregadores. Depois de mais de um ano ouvindo diversos grupos e demandas identificadas pela Benjamin, isso deu origem ao encontro nacional no final de 2021, no qual a empresa recebeu entregadores presencialmente e, em conjunto, redigiram uma série de compromissos que foram integralmente atendidos.
- O iFood não cometeu nenhuma irregularidade, nem a Benjamin, nem seus fornecedores.

Os representantes das empresas não responderam à nenhuma das perguntas, permanecendo em silêncio diante das perguntas dos vereadores, por possuir HC.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Em notas taquigráficas, foram registradas as perguntas que foram formuladas pelos vereadores Luana Alves, Dr. Sidney Cruz e a fala do nobre Vereador Marlon Luz.

Foram aprovadas novas convocações.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

28ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (09/08/2022)

No dia 09 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima oitava reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Sidney Cruz, Luana Alves, Camilo Cristóforo.

O Sr. Renato Meirelles, representante do Instituto Locomotiva apresentou os seguintes esclarecimentos, em resposta aos questionamentos dos edis:

- Trabalha com pesquisa de opinião e de mercado há 20 anos.
- Fundou a empresa Locomotiva há 6 anos, sendo seu Presidente.
- A empresa desenvolve dentro da pesquisa, dois parâmetros: A pesquisa de fato (opinião) e as pesquisas das condições concretas de trabalho, compreendendo diversas pesquisas para os entregadores (iFood) e começaram a desenvolver a pesquisa para o iFood durante a pandemia.
 - Não possuem contrato ativo de pesquisa com a empresa iFood.
 - As pesquisas online são feitas em todo Brasil – questionários são a base da empresa, sendo ela, os entregadores.
 - Na pesquisa presencial, são entrevistadores e pesquisadores nossos que vão diretamente a campo fazer isso.
 - A seleção de amostra não passa pela empresa pelo próprio código de ética da sociedade de pesquisa.
 - Quanto maior o quantitativo da pesquisa menor seria sua margem de erro, por isso que a margem de erro da pesquisa do iFood é de 2,5%, pois fora feito por todo o Brasil.
 - Enviou via ofício a estruturação de pesquisa.
 - Enviado o valor pago pelo iFood (valor médio de 300 mil reais).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Termo de consentimento garante que as respostas podem ser públicas, mas não expõe quem responde o quê.
- O interesse principal é saber a satisfação e o dia a dia dos entregadores
- Não fizeram pesquisa para a 99, mas sim para a Uber em questão social (racismo, feminicídio).

Nada havendo a tratar o trabalho foi encerrado.

29ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (16/08/2022)

No dia 16 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da vigésima nona reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Gilson Barreto, Luana Alves e Camilo Cristóforo.

Foram convidados a participar da Reunião, a Sra. Elizabete França, ex-Secretária Municipal de Mobiliário e Transportes, que foi Presidente do CMUV, de 2019 a 2020 e o Sr. Fernando Barrancos Chucre, ex-Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano e membro do CMUV, também em 2020.

A Sra. Elizabete França ofereceu os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- Participou de duas reuniões da CMUV.
- A demora para o cadastramento das OTTCS se justifica ante a necessidade de realização de estudo do viário para a melhoria. Exemplificando, citou o caso Safer que não foi cadastrado.
 - A função da Secretaria é técnica, é organizar o sistema viário da Cidade. Não tem a função de barrar, era uma situação recente com que a Prefeitura estava se defrontando, dos aplicativos, patinetes e outros. E os estudos são feitos para a organização do viário, não para barrar aplicativos que a gente sabe que, especialmente durante a pandemia, tiveram um papel muito importante aí na entrega de produtos para as famílias que estavam nas suas casas.
 - O estudo do viário não foi concluído.
 - Fez reuniões com os aplicativos, cujo assunto variava entre melhorias e cadastramento. Não foram extraídas Atas dessas reuniões.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Sobre o preço público ser reajustado, levantou que não teve contato com esse assunto e por isso não pode comentar.
- Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

30ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (23/08/2022)

No dia 23 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristófar e Luana Alves.

Participaram da Reunião, Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski - Ex-Diretor da SP Negócios; Lucilene Oshiro Correa, Subsecretária de Planejamento e Orçamento, de 2017 a 2018; Pedro Ivo Gândra, subsecretário da Receita, de 2017 a 2019; Rogério Ceron De Oliveira e Pedro Ivo Biancardi Barboza, Secretário Executivo da CMUV.

Foi ouvido, inicialmente, o Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski, que indagado pelos edis, prestou os seguintes esclarecimentos:

- Atuou na Prefeitura de São Paulo como Presidente da São Paulo Negócios e sendo Presidente da São Paulo Negócios era membro do CMUV.
- Teve contato com o Secretário Gilmar Tatto, que era o Secretário dos Transportes.
- Participou de todas as reuniões do CMUV, em 2016 (uma por mês).
- O Decreto [Decreto nº56.981/2016] veio com a intenção de regulamentar o transporte clandestino.
- O Decreto não regula os transportes, posto ser matéria da União, mas sim a mobilidade urbana.
- À época, entendia que esse serviço, se não for controlado, poderia distorcer totalmente a mobilidade urbana, causar tráfegos em locais que não se deseja, que já estão saturados. Portanto, ao invés de regular o serviço, a proposta era regular o uso do viário no exercício de uma atividade econômica.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Então foi invertida a lógica: ao invés de regular o serviço, vamos regular o uso da rua, a mobilidade municipal, como é que esse serviço vai ser distribuído no âmbito do município, da cidade. Então invertemos a lógica e não perdemos nenhuma liminar.
- A lógica da regulação por preço foi para termos mecanismos que não fossem nem proibitivos nem permissivos e que permitissem ao município variar, conforme a política pública de mobilidade urbana da ocasião.
- O CMUV foi criado para acompanhar e estabelecer as políticas regulatórias necessárias.
- Precisava ser um colegiado, um colegiado qualificado, por isso foi criado o CMUV. Isso era uma matéria que era intersecretarial, era mais do que uma secretaria. E precisava de um colegiado qualificado para legitimar a política pública de mobilidade urbana.
- Era importante limitar e regular o uso de um bem público, que era a rua. E a forma de limitar era preço. Essa é a lógica econômica.
- Foi estabelecido como requisito para o credenciamento, na Prefeitura, o fornecimento de espécie de API, que é um sistema em que eles compartilham dados on-line com a Prefeitura.
- Então, as empresas operadoras, para se credenciar, desenvolveriam API, mandariam para a Prefeitura, a Prefeitura checaria se esse API é suficiente para o controle.
- Não interessava só para a Prefeitura o mero controle do uso. A Prefeitura queria os dados para fazer outras políticas urbanas de mobilidade. E esse API, a depender das informações que ele tivesse, permitiria que a Prefeitura fizesse variadas políticas do gênero e tantas outras que ela poderia fazer.
- Se o serviço é prestado por aplicativo, a Prefeitura também tem que ter um mecanismo informatizado, eletrônico, digital de controle desse serviço. E por isso é que se condicionou o credenciamento ao fornecimento de um API por cada operadora.
- A Prefeitura checava se esse API era seguro, fornecia os dados necessários e uma vez validado, ratificado o API, a operadora passava a ser credenciada e operar na cidade.
- A ideia original foi inverter a lógica da fiscalização, como se faz muito em matéria tributária. Você passa para o contribuinte a obrigação dele declarar e o Poder Público fiscalizar e não a Administração, de início, fiscalizar.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Na sequência, foi ouvido o Sr. Rogério Ceron de Oliveira, ex-Secretário de Finanças do Município, que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- Em 2016, era Secretário de Finanças do Município.
- A lógica da regulação era: se previa um número de veículos que esse número era seguro, não afetaria o trânsito, a mobilidade urbana da cidade e acompanhar se aquilo era real.

- Se extrapolasse, se começasse a prejudicar a cidade, a ideia era ir aumentando o preço de forma a desestimular e chegar num equilíbrio efetivo, entre o número de veículos e aquilo que a cidade comporta para esse tipo de serviço.

- O controle (feito hoje por meio autodeclaratório) é justificado pois na época de sua implantação, o sistema da Prefeitura era totalmente manual, e nesse sentido, de modo digital e totalmente modernizado para o cruzamento de dados foi colocado esse sistema.

- Foi fixado um preço baixo para dar mais incentivo para os operadores (10 centavos)

- Não sabe explicar sobre a entrega do estudo do viário, que não foi feita até hoje.

- A lógica inicial era que o “preço de início” não fosse uma barreira de entrada.

Então, o preço estava para compensar o desgaste, e não inibir a entrada. Então, essa era a lógica. Mas claramente que isso não era um preço final.

- O aumento de carros pode prejudicar o viário, razão pela qual deveria ser aumentado o preço público.

- A SP Negócios não teve participação no aspecto tributário no quesito de elisão fiscal.

- Os dados enviados pelas OTTCs poderiam ser mascarados ou fraudados e nesse sentido a inteligência artificial deve cruzar os dados e verificar a incompatibilidade do pagamento.

- A ausência da regulamentação seria pior para o viário da cidade.

- O CMUV deveria ser totalmente técnico sem ideologia colocada (hoje posta por falta de uma lei)

- A lógica do autodeclaratório está centrada na ideia de passar ao contribuinte a obrigação dele pagar e o órgão fiscalizar (muito comum em matéria tributária)

- Não compareceu à Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Dando continuidade, foi ouvido o Sr. Pedro Ivo Biancardi Barboza, Secretário Executivo do CMVU, de 2020 a 2021, que, indagado pelos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É formado em Direito.
- Não é funcionário de carreira, tendo assumido o cargo no CMUV em agosto de 2020 até setembro de 2021, tendo participado de uma reunião como Secretário Executivo e algumas outras como Assessor.
- Diverge dos posicionamentos dos depoentes anteriores (Pirajá e Ceron), porque está colocando para a SMT e para o CMUV uma competência fiscalizatória de arrecadação, que não está clara no decreto.
- Até o final de 2016, a SP Negócios estruturou o sistema. Quando inicia a nova gestão, em 2017, toda a estrutura passa efetivamente, inclusive, a parte regulatória para a SMT. Nesse momento que foi minha chegada, da minha primeira passagem, até 2018.
- Assim, participando da assessoria técnica não era um contratado, era um técnico que apoiava a construção da regulamentação, as reuniões do CMUV, enfim, na qualidade de técnico.

A seguir, foram ouvidos conjuntamente a Sra. Lucilene Oshiro Correa e o Sr. Pedro Ivo Gandra, ambos ocuparam cargos na Secretaria da Fazenda.

Pela Sra. Lucilene foi esclarecido que:

- É servidora da Fazenda, Analista de Políticas na parte de Ciências Contábeis, especificamente. Em 2017/2018, foi Subsecretária de Planejamento e Orçamento. Atualmente, eu cedida aqui para a Câmara.
- Não acompanhava a parte da arrecadação, era responsável pela parte orçamentária, então, do gasto público. Então não fazia parte das suas atribuições essa matéria.
- Fez parte da Subsecretaria do Tesouro durante cinco anos na época em que o Rogério Ceron era Subsecretário do Tesouro. O Tesouro participa nesse processo por conta das obrigações de arrecadação através dos bancos. Então, a Secretaria da Fazenda tem contrato, por exemplo, com o Banco do Brasil que é o banco oficial, enfim, e tem a responsabilidade de fazer esse diálogo com os bancos através dos documentos de arrecadação.
- A Secretaria da Fazenda não tem a competência de verificar ou analisar se determinado preço público foi corretamente entrado o dinheiro de acordo com o que foi o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

serviço arrecadado, por exemplo, na prestação de um evento da SP Turismo. Se o evento aconteceu ou não, a Fazenda não tem como saber. Ela só sabe se o documento foi feito pagamento através do recolhimento, apenas isso, e se está vencido ou se, de fato, foi pago. Então, é essa a atribuição do Tesouro: verificar o quanto entra em caixa, se aquilo foi pago à vista ou a prazo, nas devidas parcelas.

Pelo Sr. Pedro Ivo Gândra foi esclarecido que:

- Foi Subsecretário da Receita Municipal de 2017 até 2019. Então essa temática não passava pela Subsecretaria da Receita, porque os valores entravam na Subsecretaria do Tesouro. Então, na Subsecretaria da Receita, a gente lidava com questões tributárias – fiscalização de IPTU, fiscalização de ITBI, de ISS –, e não tinha absolutamente nada relacionado com esse tema ou com arrecadação de preços públicos.

- Essa temática de arrecadação de preços públicos é tratada pela Subsecretaria do Tesouro – nunca foi Subsecretário do Tesouro e nem nunca teve contato, especificamente, com relação à temática da CPI dos Aplicativos, até por desconhecimento no sentido técnico, porque nunca trabalhou com isso, não fazia parte da Subsecretaria da Receita.

- É Auditor Fiscal de carreira, tendo ingressado na carreira em 2007. Trabalha hoje, como Auditor Fiscal na Coordenadoria Jurídica.

- Exerci o cargo de Subsecretário durante esse tempo. Saí em 2019.

- Nunca participou de nenhuma reunião e nem de nenhuma reunião que tratasse desse tema. Até porque o próprio CMUV, que foi mencionado aqui, tomou conhecimento do que era pelos trabalhos da CPI dos Aplicativos e por leitura em jornais, etc.

- Toda a arrecadação, seja de preços públicos, seja arrecadação tributária, ela é recepcionada pelo Tesouro.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

31ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (30/08/2022)

No dia 30 de agosto de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima primeira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristóforo e Luana Alves.

Participou da Reunião para Oitiva: o Sr. Luís Felipe Vidal Arellano - Secretário de Fazenda Adjunto que, em resposta aos questionamentos dos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É Mestre Doutor em Direito Econômico, pela Universidade de São Paulo; sou formado em Direito; formado em Contabilidade; sou especialista em Análise Econômica, pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas e tenho MBA em Finanças Públicas pela Fundação Dom Cabral.
- A competência da Secretaria da Fazenda, a respeito desse preço, é bastante limitada pela legislação. Contudo, pessoalmente, tem conhecimento porque acompanha as receitas públicas, em geral, do município.
- A respeito da cobrança progressiva entende que o objetivo dessa cobrança era principalmente o de fazer com que a tarifa básica do preço público fosse majorada conforme a maior utilização por cada uma das empresas do viário urbano. Ou seja, quanto maior o consumo de créditos de quilometragem, maior seria o preço unitário desses créditos.
- Quando perguntado sobre autoria, o Secretário respondeu que não tem competência jurídica para fazer isso, mas que sim a SMT poderia fazer, segundo o art. 40 do Decreto.
- Teve contato com o Secretário da Fazenda Caio Megale e não sabe se ele teve ou não reuniões com as OTTCS.
- Sobre pagamento de tributos, se estão em regularidade, afirmou que antes de se mudarem elas estavam em perfeito acordo com o pagamento de ISS, 99 tem previsão de recolhimento de ISS entre agosto/setembro
- Sobre o sistema de pagamento de crédito é que não tem muito conhecimento, mas que a SMF e a SMT têm uma custódia dos dados. Não soube informar quais servidores desenvolveram.
- Não tem conhecimento sobre a alteração do preço público.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Acredita que umas das razões do preço público não ser reajustado é porque ele está sendo discutido judicialmente (se ele pode ser reajustado ou não, ou se deve existir ou não).
- Pela legislação do ISS, legislação essa que é federal na sua maior parte, a arrecadação por esse tipo de serviço se dá no local da sede da empresa. Então, na medida em que essas empresas moveram a sua sede para municípios vizinhos, a cidade de São Paulo deixou de arrecadar o imposto sobre serviços dos serviços – ISS prestados por ela de intermediação.
 - Naturalmente, ao se aproveitar do território da cidade de São Paulo para exercer a sua atividade, elas trazem algum ônus também para a cidade de São Paulo, como, por exemplo, o desgaste do viário – ônus esse que, entendo eu, é justamente a tentativa de tratamento que é dada pela regulamentação do crédito de quilômetros.
 - Quanto ao regime especial, esclarece que processo de avaliação é protocolado na Secretaria da Fazenda, ele vai para análise de uma área específica, dentro da Subsecretaria de Administração Tributária (as grandes receitas municipais, na verdade) e vai receber uma análise por um conjunto de auditores fiscais que vão avaliar, entre outros aspectos, se existe segurança de que a informação necessária para fins de fiscalização tributária vai ser oferecida para a Prefeitura, para fins de avaliação.
 - Não existe ação integrada entre SMT e SMF.
 - Não sabe informar quando houve deferimento de regime especial, acredita que em 2019, mas que pode checar com facilidade, é um regime disponível para qualquer empresa e tende a facilitar a emissão de notas.
 - Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

32ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (13/09/2022)

No dia 13 de setembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima segunda reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristófar, Sidney Cruz, Senival Moura e Luana Alves



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Não havendo oitivas a serem realizadas, os Vereadores discutiram os trabalhos e o curso das investigações da CPI dos Aplicativos.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

33ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (20/09/2022)

No dia 20 de setembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima terceira reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Luana Alves, Gilson Barreto, Sidney Cruz

Foram convidados para oitiva os Srs. Wilson Poit, ex- Secretário de Turismo e Presidente da SP Negócios e Secretário de Desestatização e Parcerias, no ano de 2017 e 2018 e e Sr. Fernando Chucre, ex- Secretário de Habitação nos anos de 17 e 18; e Secretário de Desenvolvimento Urbano nos anos de 19 e 20.

Primeiramente foi ouvido o Sr. Wilson Point, que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É engenheiro eletricista.
- Exerceu os cargos Secretário de Turismo e Presidente da SP Negócios e, na Secretário de Desestatização e Parcerias, no ano de 2017 e 2018.
- Não teve contato com relação ao preço público
- Mantinha contato com as empresas de aplicativos
- Teve reuniões sobre o cadastramento dos motoristas e regulamentação com as empresas
- Lembrou que por parte do CMUV não houve flexibilização no tocante a vistoria dos carros
- Não chegou a tratar com os aplicativos sobre segurança cibernética mas em reunião do CMUV quando tratado sobre segurança cibernética comentou que as empresas de aplicativo se manteve bem atentas com relação a isso, porém não chegaram a pedir vantagem.
- Mencionou que quando chegou ao governo o cálculo já estava feito e que as empresas de aplicativo não o procuraram com relação a isso



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Tinha pouco contato com o Secretário Avelleda.
- Não tinha muito foco de trabalho na questão de trânsito e transporte com o CMUV.

Na sequência, foi ouvido o Sr. Fernando Chucre – Ex-membro do CMUV, que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É arquiteto e urbanista.
- Não participou de nenhuma reunião com relação a OTTCS.
- Participou de duas ou três reuniões da CMUV, especialmente no ano de 2019 e 2020, quando estava Secretário de Desenvolvimento Urbano, para tratar de assuntos ligados a mobilidade ativa, bicicletas e patinetes.

- Sobre o andamento um estudo de capacidade do viário, esclarece que esses estudos eram feitos pela Secretária de Transportes; à época, a gente não fazia nenhum tipo de estudo específico no Desenvolvimento Urbano sobre isso.

- Não se recorda de ter discutido em nenhum momento essa questão. Nem de alguma discussão a respeito de aplicativo, de fato, de aplicativos Uber e outros aplicativos que estão operando aqui no município de São Paulo.

- Mencionou sobre vagas reservadas para bicicletas com o pagamento do preço público.

- Pretendia utilizar vaga de zona azul para melhor locomoção dos motofretistas.
- As empresas iFood e Rappi foram os maiores interessados nessas vagas.
- O Município discutia sobre os ganhos da pouca emissão de carbono no caso de bicicletas e patinetes e que as vagas poderiam ser geradas (sem cobrança de taxa pelo custo barato).

- Os Aplicativos aguardavam uma regulamentação dos patinetes (que ficavam largados na rua).

Os vereadores discutiram sobre a revisão de pautas para as próximas reuniões.

Nada mais havendo a tratar foi encerrado a sessão.

34ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (04/10/2022)

No dia 04 de outubro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima quarta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristófar, Sidney Cruz e Gilson Barreto.

Foram convidados a participar da reunião os Srs. Luís Massonetto - ex Secretário de Negócios Jurídicos; Sr. Diogo Santos, representante da 99 e Sr. João Sabino, representante do iFood.

Iniciando as oitivas, compareceu o Sr. Luís Massonetto - ex Secretário de Negócios Jurídicos, que indagado pelos edis, ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- É graduado e Doutor em Direito, e Professor Catedrático na Faculdade de Direito da USP.
- Ocupou os cargos de Assessor de Planejamento da Secretaria de Finanças; Chefe de Gabinete da Secretaria de Negócios Jurídicos da Prefeitura (2013 - 2015) e Secretário Nacional da Regulação de Educação Superior do Ministério da Educação.
- Quanto às OTTCs, não era tema da Prefeitura Haddad.
- A Uber operava com o princípio de livre mercado sem a necessidade de uma regulação.
- Assessorou a Uber, e continua prestando serviço à Uber, não só em relação aos aspectos técnicos regulatórios daquilo que estava sendo discutido no âmbito da Prefeitura de São Paulo, como aquilo que estava sendo discutido no âmbito de outras câmaras municipais, no âmbito do Congresso Nacional, no âmbito das assembleias legislativas.
- Jamais teve qualquer envolvimento com o assunto, como agente público no Município de São Paulo, dado que a Uber não era litigante contra a Prefeitura há época.
- A Secretaria não tinha nenhum relacionamento com a empresa e o conflito ainda não se tornara uma discussão regulatória relevante, a ponto de envolver a Secretaria de Negócios Jurídicos.
- Afirma que a questão do preço público deve ser estudada, mas que não tem competência técnica para afirmar se o preço precisa ser variado ou não.
- Não fez qualquer interlocução pela Uber com a Prefeitura, nem tratou do assunto com qualquer agente público.

Na sequência, foi ouvido o Sr. Diogo Santos, representante da 99, que prestou os seguintes esclarecimentos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Quando questionado sobre os valores divergentes entre o preço mostrado e o preço real, observou que a tarifa continua sendo a mais barata do mercado e que isso se dá pelos termos de uso da plataforma.

- Tem sede fiscal em São Paulo.

- Todos os motoristas que usam a plataforma para entregas, por exemplo, um motorista que de boa-fé transporta produto ilícito em uma caixa lacrada, é encaminhado para avaliação de uma equipe técnica de suporte para motoristas.

- A empresa cumpre e segue o valor supramencionado no decreto com relação ao preço público.

- Não soube dizer com efetividade a data de mudança da sede tributária para São Paulo (mas afirma que está localizada na Bela Vista).

- Não sabe afirmar quantos funcionários existem na empresa na sede da Bela Vista, mas estima que existam cerca de 900 funcionários em todo País.

- A classificação de área de risco é feita por experts da empresa e por motoristas (alimentadas por pessoas que estão em campo).

- Relativamente às questões de seguro, observou que a empresa presta os devidos serviços para os motoristas, principalmente em caso de agressão.

- A plataforma não tem preferência entre renda extra ou fixa, mas que buscará mais informações sobre a nomenclatura que consta no app.

- Não tem conhecimento sobre os casos de carros não cadastrados e que irá averiguar, com relação ao CONDUAPP e ao DTP.

- Afirmou que a empresa segue o pagamento do preço público e houve divergência entre posicionamentos no que tange ao pagamento autodeclaratório, mas que não cabe à empresa opinar sobre o preço público.

- A empresa segue um padrão matricial e por conta disso não tem Diretor Geral.

- Não houve lavratura auto de infração contra a empresa.

Na sequência, foi colhida a oitiva do Sr. João Sabino, representante da empresa iFood, que apresentou os seguintes esclarecimentos:

- Quanto ao seguro para seus colaboradores, observa que estabeleceram: a) cobertura em casos de câncer de mama ou colo de útero (nesse caso passa a receber o valor do tratamento de até 2000 reais), b) auxílio maternidade de 500 reais para entregadoras com



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

segundo filho e c) auxílio por afastamento de filhos (quando o filho fica doente por exemplo)

- limitado a 2 vezes por mês.

- É favorável à discussão de uma regulação para entregadores.
- Os dados do instituto Locomotiva estão corretos.
- A média rodada por entregador é de 62h por mês, cerca de 3h por dia.
- O maior número de acidentes ocorre pela madrugada, ou seja, quando tem pouca

ou nenhuma entrega.

- Questionado pelos vereadores quanto ao uso da bag ser prejudicial à segurança do motoboy e integridade da moto, ponderou que não existem estudos que comprovem estes prejuízos em termos de seguridade.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

35ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (11/10/2022)

No dia 11 de novembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima quinta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Gilson Barreto, Camilo Cristófar e Luana Alves.

Foram convocados para as oitavas os Srs. Edson Caran, ex-Secretário de Transporte, Carlos Shigueo Nishikawa, representante da inDriver e Talita Veiga Cavallari, representando a CCPU.

Abertos os trabalhos de oitava, o Sr. Edson Caran apresentou os seguintes esclarecimentos às indagações dos edis:

- É Engenheiro civil, por formação.
- Trabalhou na CET e como Secretário de Transporte (2019-2020).
- Afirma que o estudo do viário não foi concluído.
- O preço público fora definido em conjunto com a Secretaria da Fazenda.
- Esclarece um conflito com as OTTCS no tocante a autoridade do prefeito, na

qual um diretor da Uber não reconhecia o Secretário como autoridade, devendo ser objeto de medida judicial a pretensão de informações sobre a operação e resultados dos aplicativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Ressaltou que motorista de aplicativo não é reconhecido como empregado.
- Colocou que a parte de cima do aeroporto de Congonhas foi desautorizada para utilização pelos motoristas de aplicativos, por conta do tempo de espera, tendo sido apresentado um projeto de bolsão para os motoristas de aplicativo, que foi aprovado pelo Prefeito, mas que não foi aprovado pelos aplicativos. Tal situação foi motivo de observação por parte do Vereador Marlon que pontuou sobre a confusão que se tem na área do desembarque.
 - Observou que a Infraero apresentou um projeto para equacionamento dessa situação, o qual não foi aprovado pelos aplicativos.
 - Colocou que existe uma briga com as OTTCS para fazer a aferição de quanto as empresas arrecadam e avaliar se está correto o valor que a empresa arrecada para a Prefeitura.
 - Tem conhecimento de uma negociação Prefeitura, Infraero, Estapar e aplicativo, mas os aplicativos não aceitaram pagar uma taxa para fazer uso desse espaço exclusivo.

(Observação: O Presidente Vereador Adilson Amadeu consignou que existe uma média de 2.500 carros a 3.500 carros que ficam nos bolsões, e vão vindo do Vermelho e Branco e do 606. Já os aplicativos são em média de 15, 20 mil, 30 mil, porque realmente é um serviço que foi vendido de uma maneira que realmente o público, mesmo que gaste milhões de reais, chega de viagem, pega um aplicativo, porque acha que está economizando.)

Na sequência, o Sr. Carlos Shiguelo Nishikawa, representante da inDriver, passou a oferecer seus esclarecimentos às indagações dos edis:

- É administrador de empresas e exerce na empresa o cargo de Gerente de Relações Governamentais.
 - Informa que veio acompanhado do Dr. William Ferreira, advogado da InDriver e gerente da empresa.
 - A empresa está cadastrada, no Município São Paulo, desde 31/05/2022.
 - Manteve contato direto com o CMUV, com a Sra. Débora e com a SMF para fazer o compartilhamento de dados das corridas para eles fazerem o cálculo do preço público também.
 - Para o cadastro do motorista é necessário a apresentação dos documentos de praxe como CNH, RG e a averiguação do carro.
 - A principal vantagem da empresa é o modelo de negócio: o passageiro oferece a demanda e cabe ao motorista aceitar ou não, ou seja, o passageiro faz uma precificação de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

uma corrida, esse valor aparece em um raio de motoristas próximos e dependendo de quantos aceitam, cabe ao passageiro escolher com qual motorista irá atendê-lo.

- A empresa trabalha com tarifa fixa de 9,5% independentemente do tamanho da corrida ou algo do tipo.

- A adesivação é feita de maneira voluntária (menos de 2000 adesivados).

- O Endereço fiscal da empresa é em São Paulo.

- Estão implementando dispositivos de segurança como a selfie do passageiro para conferir.

- Fica a critério do motorista e do passageiro a negociação para a realização das corridas.

- A empresa não faz inspeção de veículos.

- O cadastro no município foi categoricamente demorado.

- Em relação à questão da revogação da tabela do preço público, tabela progressiva e regressiva de descontos e tudo mais, em outubro deste ano, revela que a fixação do valor de 12 centavos por quilômetro rodado. Isso onera mais, em torno de 30 a 40%, empresas que como inDriver, são novas (entrantes) no mercado.

- Quem já está no mercado há mais tempo já tem todo um grupo de motoristas que já estão rodando aqui no Município; já tem uma base de motoristas, o que acaba sendo um poder de volume de corridas para o Município, e ele pouco consegue gerenciar sua margem com relação a isso, o que acaba sendo prejudicial.

Por fim, foi ouvida a Sra. Talita Veiga Cavallari Fonseca, Secretária Executiva da CPPU, que fez as seguintes considerações:

- Como Secretária Executiva da CPPU não tem competência técnica para explicar sobre a Lei Cidade Limpa.

- A Lei Cidade Limpa, Lei 14.223/2006, dispõe no inciso XIII, do artigo 7º, “não são considerados anúncios a identificação das empresas nos veículos automotores utilizados para a realização dos seus serviços.”

- Então, há necessidade de se analisar melhor, tecnicamente, o que aconteceu com esses veículos especificamente da Indriver para verificar se estão ou não descumprindo a legislação



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A identificação não é vedada, mas se você tem alguma questão de promoção da empresa na identificação dos veículos, aí você pode ter uma infringência da Lei Cidade Limpa. Nada mais tendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

36ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (18/10/2022)

No dia 18 de outubro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima sexta reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Luana Alves, Senival Moura, Gilson Barreto, Sidney Cruz e Camilo Cristóforo.

Foram convocados para as oitavas os Srs. Luiz Fernando Romano Devico, Diretor de Planejamento da CET, Ricardo Leite Ribeiro, representante da Uber.

Iniciando as oitavas, indagado pelos edis, o Sr. Luiz Fernando Romano Devico ofereceu os seguintes esclarecimentos:

- Foi funcionário de carreira, agora é comissionado na CET, assumindo a Diretoria de Projeto e Planejamento da CET.
- É geólogo de formação.
- Participa de reuniões frequentes com o CMUV
- Não soube informar o número de carros por aplicativo que rodam pela cidade de São Paulo.
- Não existe compartilhamento de informações entre a CET e a Secretaria, por isso não sabe quantos carros impactam no viário da cidade.
- Na sua diretoria, uma das funções é justamente fazer avaliações, simulações de tráfego, com relação ao impacto que uma medida ou outra medida possa ocasionar no viário.
- Estuda desde projetos que tendem a tirar o tráfego de uma determinada região, por exemplo, ou alterar uma região, como também o impacto de alguma outra ação que possa de alguma forma causar impacto no tráfego.
- São vários temas trabalhados internamente na CET.
- Possui estruturas pequenas para auxiliar motofretistas na hora das entregas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Em relação aos estudos técnicos relativos ao impacto do fluxo dos veículos dos aplicativos no viário da cidade, houve dificuldade na sua continuidade em razão da deficiência e precariedade dos dados encaminhados relativos ao fluxo, ida e vinda de cada veículo, onde começa e onde termina, mas faltavam dados mais precisos para a se poder avaliar efetivamente qual era o impacto na cidade.

- É preciso dispor de dados sobre quais são as viagens, qual a origem, qual o destino de cada carro para se poder computar isso dentro de toda a malha viária de São Paulo.

Na sequência, o Sr. Ricardo Leite Ribeiro, representante da Uber passou a responder aos questionamentos dos edis:

- Desde logo foi apresentada a informação de que estava protegido por liminar e acompanhado pelo seu advogado, Igor Tamasauskas.

- Quando questionado sobre a morte do motorista Vinicius, respondeu que não tem informações sobre o caso e que poderão enviar via ofício o que fora perguntado.

- Quanto à existência de um canal direto caso ocorra a morte de um motorista, a empresa possui uma equipe que trata diretamente sobre o falecimento do motorista.

- Quando perguntado sobre a data da mudança do termo de adesão (no referido caso após as eleições), foi respondido que não há motivo específico para a data.

- Questionado sobre a usar “cliente” para o motorista, respondeu que a empresa busca uma modalidade mais ampla e por isso a mudança do nome e que nesse sentido não teria implicação em relação de consumo.

- Não é uma ideia da Uber de trazer uma empresa de transportes.

- A empresa menciona que não há nenhuma mudança substantiva no texto do termo de adesão e que por isso mudou apenas algumas palavras

- Quando pontuado sobre a lei de defesa em caso de banimento, mencionou que a empresa já possuía esse setor de defesa e que nesse sentido apenas continuou no termo.

- Quanto à questão do cancelamento reiterado, caso o motorista cancele até 3 corridas ele será impedido de usar a plataforma.

- O objetivo da empresa é evitar os abusos da plataforma, ou seja, “aceita a viagem e cancela ela” e por isso vai contra o termo de boa-fé da empresa e que fere os termos que ele mesmo assinou.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- No que se refere ao fato de que em algumas cidades é possível cancelar infinitamente corridas e em algumas cidades não, mencionou que isso não é reconhecido pela empresa e que deva ser um certo erro do sistema.
- Com relação ao método de deixar para pagar na próxima corrida, disse que irão levar para averiguar e que assim que possível retornarão com essa informação.
- Além do transporte de passageiros, têm outros serviços, como entrega de supermercado. Tem outros serviços, outros modelos de negócio que podem vir a ser explorados, e que precisam ter uma previsão disso no contrato.
- Naquilo que é atinente aos motoristas e os serviços de transporte individual de passageiros por aplicativo, essas cláusulas não têm nenhum impacto, e a gente não tem nenhum planejamento de mudança de modelo de negócio, para ter uma contratação de empresa e essa empresa fornecer esse serviço de transporte de aplicativo.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

37ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (25/10/2022)

No dia 25 de outubro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima sétima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Luana Alves, Senival Moura, Gilson Barreto e Sidney Cruz.

Foram convocados para as oitavas os Srs. Sérgio Henrique Passos Avelleda, Ex-Membro do CMUV, Marina Magro Beringhs Martinez Procuradora Geral do Município, Débora de Freitas, Secretária Executiva do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV).

As Sras. Débora de Freitas e Marina Magro não compareceram em atenção à convocação da presente Comissão Parlamentar.

Antes do Ex-Secretário Avelleda ser inquirido, os vereadores demonstraram profundo repúdio em ofício enviado pela empresa Uber do qual pedia especificações de quais servidores tem acesso aos documentos sigilosos enviados pela empresa, nesse sentido, desconfiando da capacidade técnica e de confiança dos assessores.

Na sequência, iniciou-se a oitava do Sr. Sérgio Henrique Passos Avelleda, que apresentou os seguintes esclarecimentos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- É Bacharel em Direito.
- Exerceu os seguintes cargos na Administração Pública: Gerente jurídico do Metrô; Presidente do Metrô; Secretário de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo e Chefe de Gabinete do Ex prefeito Bruno Covas.
- Relatou que as reuniões do CMUV eram feitas de dois em dois meses.
- Nunca visitou uma OTTC fisicamente.
- Não tem conhecimento sobre o estudo de capacidade do viário.
- Em sua gestão aprovaram a progressividade do preço público (cobrado mais caro quanto mais quilômetro rodado era feito).
 - Pontuou que a Uber, em 2017, não fornecia os dados e que por conta disso abriram um processo administrativo contra a empresa. Paralelamente, a Uber ingressou com ação judicial para não ser instada a mandar esses dados, gerando assim uma dificuldade para cobrar o preço público.
 - A ideia da progressividade era gerar competitividade, ou seja, cobrar um valor maior para as empresas maiores e um valor menor para as empresas que estariam iniciando, assim gerando competitividade, porém, como o valor é repassado para o usuário, houve reação negativa da população.
 - A modernização feita para transpassar os dados que ocorria semanalmente, passou a ser feita com periodicidade mensal para facilitar a demanda e o envio.
 - Reafirmou aquilo dito pelo ex-Secretário Edson Caram, que a Waze tinha um convênio com a Prefeitura, mas que acabou não fornecendo os dados que eram devidos e que por conta disso tiveram que encerrar o processo.
 - Os dados de pagamento do preço público deveriam ser auditados por uma empresa de auditoria independente.
 - O desconto progressivo seria menor com desconto de 10% a cada ponto redutor previsto no decreto.
 - Não recorda a questão das faixas, mas supõe que a cada faixa rodada o preço irá aumentando.
 - A ideia do curso para motorista de aplicativo veio para trazer qualidade de serviço aos motoristas de aplicativos (sem mercado de escolas e o menos burocrático possível).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A ideia de inspeção veicular veio com a mesma ideia de não tornar burocrático e nesse sentido assegurando apenas o essencial como pneus e freios.
- As empresas como Uber entraram com liminares da Justiça para desobrigar a inspeção veicular, talvez uma maneira de baratear o pagamento das corridas e o valor que seria transpassado aos motoristas, como afirmou o Vereador Marlon.
- O valor da cobrança não era transpassado para a SMT, nem ao menos por compartilhamento de dados.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

38ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (01/11/2022)

No dia 01 de novembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima oitava reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristóforo.

Foram convocados para a realização de oitivas os Srs. Antonio Rudnei Denardi, ex-Secretário Executivo do CMUV, Daniel Mangabeira Dantas, Ciro Biderman - Professor na Fundação Getúlio Vargas e Shopper Comércio Alimentício Ltda., que, no entanto, justificaram suas ausências.

Nenhum dos convidados compareceu a CPI dos Aplicativos.

Os vereadores junto com a procuradoria fizeram uma reunião fechada ao público.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

39ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (08/11/2022)

No dia 08 de novembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da trigésima nona reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Camilo Cristóforo e Sidney Cruz.

Foram agendadas as seguintes oitivas: Antonio Rudnei Denardi - ex-Secretário Executivo do CMUV, Daniel Mangabeira Dantas, Ciro Biderman, Professor na Fundação



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Getúlio Vargas, Shopper Comércio Alimentício Ltda. e João Octaviano Machado Neto - Presidente do CMUV entre 2018 e 2019.

Dos convidados, somente o Sr Antonio Rudnei compareceu, e ante os questionamentos dos edis, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É advogado e funcionário comissionado como Secretário Adjunto da Secretaria de Transportes do Município.
- Edson Caram o nomeou como secretário executivo do CMUV.
- Ficou entre 2019 a 2020 no CMUV.
- Participou de reuniões semanais do CMUV.
- Afirma que não houve estudo conclusivo sobre o uso do viário.

Os vereadores encerraram as perguntas e pontuaram que tem uma sequência dentro do que é falado sobre o CMUV, onde existe divergências de informações, principalmente no que tange o estudo do viário.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

40ª REUNIÃO ORDINÁRIA SEMIPRESENCIAL (22/11/2022)

No dia 22 de novembro de 2022 iniciaram-se os trabalhos da quadragésima reunião ordinária da CPI dos Aplicativos.

Os trabalhos foram conduzidos pelo Presidente da CPI dos Aplicativos, vereador Adilson Amadeu, e contou com a participação do Vice-Presidente, vereador Marlon Luz, além dos vereadores Senival Moura, Camilo Cristófar e Sidney Cruz, on line.

Foram convocados para as respectivas oitivas: Sr. Daniel Mangabeira Dantas; o Sr. Ciro Biderman, representante da Shopper Comércio Alimentício; e o Sr. João Octaviano Machado Neto, presidente do CMUV entre 2018 a 2019.

Dos convidados, compareceu apenas o Dr. João Octaviano Machado Neto, o ex-Presidente da Prodam, ex-Presidente da CET, ex-Secretário dos Transportes do Município, ex-Secretário dos Transportes do Estado.

Em resposta às indagações dos edis, pelo Sr. João Otaviano, foram apresentadas as seguintes informações:

- É Engenheiro civil.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Na Prefeitura exerceu os cargos de: Presidente da Prodam por duas vezes, Secretário Municipal de Serviços e Obras, Secretário Municipal de Gestão, Secretário Adjunto de Planejamento, Secretário Municipal de Transportes, em 2018/2019 e Presidente da CET.

- Realizou as reuniões que estavam previstas no calendário da CMUV.

- Dentre os assuntos discutidos, entre os temas relevantes estava essa questão da regulamentação dos aplicativos e que nós estávamos estudando aí uma forma de manter uma coisa equalitária. E havia uma discussão em respeito também ao número de taxistas na cidade de São Paulo e que eles deveriam ser respeitados e ter uma condição de competição equivalente. Então muitas das questões que estavam discutindo ali se referiam justamente à questão da regulamentação dos aplicativos.

- Realizou reuniões com os representantes de OTTCs, sendo que alguns deles reclamaram até de uma entrevista que ele havia dado explicitando isso, que é o respeito, o direito de todos trabalharem é algo que precisa também ser regulamentado para que haja justiça, e que defendia, como defendo, a questão de haver um equilíbrio com os taxistas da cidade de São Paulo.

- Eles foram na CMUV fazer algumas reuniões com ele para mostrar a importância dessas questões dos aplicativos. Entende a importância do setor, mas desde que seja regulamentado e que se cumpra um rito legal. Não pode ser algo que fique aquém da regulamentação.

- A visão era da necessidade de atualizar todo o estudo viário de São Paulo, para que se pudesse ter uma atualização de todas essas situações críticas na Cidade inteira.

- A Cidade cresceu, algumas áreas da Cidade cresceram sem um planejamento viário e aí é necessário que se tenha uma revisão dessa questão do viário, sobretudo para respeitar também o transporte coletivo que é importante que se dê prioridade para o transporte coletivo de passageiros numa revisão da ocupação do viário de São Paulo.

- Estava sendo proposto que houvesse uma regulamentação. Porque havia um pagamento que era autodeclaratório e deveria ter um sistema de aferição desse pagamento.

- é fundamental que haja uma regulamentação dessa auditoria periódica, diária, de todas essas ações. Isso faz parte da regra.

- Você vai prestar um serviço na cidade de São Paulo. Você tem que ter uma regulamentação que proteja as ações desse serviço.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Como se está vivendo um mundo de alta tecnologia nos aplicativos, no próprio aplicativo tem que ter um sistema de auditoria.
- Esse próprio aplicativo, deve ter um log, onde você vai acompanhar isso. Isso deve ser feito. Isso é transparência, uma coisa absolutamente necessária e que está de acordo com o novo patamar de tecnologia que existe no mundo.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente Adilson Amadeu encerrou a sessão.

IX. As empresas de aplicativos e os principais esclarecimentos prestados

Tendo em vista que o objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito refere-se às empresas de aplicativo de transporte e entregas, a elas foi concedida a ampla oportunidade de serem ouvidas, prestarem esclarecimentos e expor os motivos pelos quais adotam determinadas medidas absolutamente questionáveis, seja na prestação de contas com o erário público, seja no trato e relação com os motoristas, motofretistas e passageiros.

Como já mencionado, algumas empresas utilizaram do remédio jurídico do Habeas Corpus, exercendo assim seu direito constitucional de não firmar compromisso com essa comissão com a leitura do termo e, assim, podendo se eximir de respostas que os pudessem responsabilizar. Porém, na prática, no decorrer das oitivas todas as perguntas acabaram sendo respondidas e algumas inverdades foram usadas na tentativa de eximir as empresas de responsabilidade que lhes cabem.

Para facilitar vamos pormenorizar alguns desses pontos tratando o tema individualmente por algumas das empresas ouvidas que bem evidenciam as incompatibilidades e brechas da operação.

9.1. Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

Em seu primeiro depoimento, em 30 de novembro de 2021, representada pelo Sr. Ricardo Leite Ribeiro, com Habeas Corpus, alguns pontos importantes foram confrontados e, também, gerou dados que constam anexo no relatório, com compromisso de confidencialidade desta comissão, o depoente disse que a empresa atua em 71 Países e que o Brasil, especificamente a cidade de São Paulo é um dos principais mercados da empresa, juntamente com Estados Unidos da América e México.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ele afirmou que são 566.000 veículos cadastrados no Município de São Paulo, 283.000 motoristas cadastrados e 155.000 ativos no último mês (outubro/2021), além de 22 mil entregadores em todos os modais.

De volta nesta comissão no dia 08 de março de 2022, novamente representada pelo Sr. Ricardo Leite Ribeiro e novamente beneficiada pelo Habeas Corpus, a empresa prestou esclarecimentos adicionais.

As divergências e irregularidades identificadas, contudo, não foram sanadas ou fundamentadas em nenhuma das oportunidades em que a empresa foi ouvida.

Primeiro ponto que se vislumbrou absolutamente prejudicial ao Município refere-se à relação prejudicial que referenciada empresa mantém com a Cidade e seus moradores.

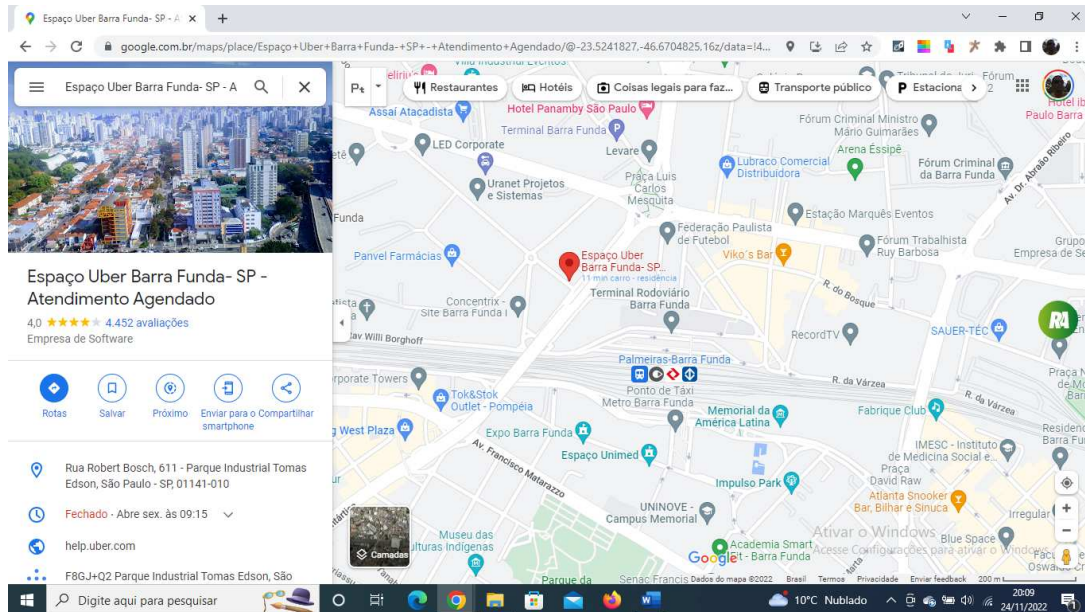
Algumas sessões antes o Sr. Roberto Cimatti, diretor do DTP – Departamento de Transporte Público, declarou que foram apreendidos e autuados 2.600 veículos, por não conter o cadastro no município, a multa é de quase R\$ 5.000,00 além de despesa de guincho e pátio. Ocorre que esse cadastro é de responsabilidade das empresas e não dos motoristas, sendo que, uma vez que o motorista está ativo no aplicativo da empresa, presume-se que está cadastrado no município.

Na primeira oitiva, a resposta do depoente sobre o tema, contudo, foi no sentido de que teria havido por parte do município um hiato entre o envio dos cadastros e o cadastro efetivo, o que não faz sentido vez que existem motoristas que já estavam cadastrados há 2, 3, 4 anos na plataforma. Evidenciou-se o descaso intencional, para ludibriar o poder público municipal e sonegar o valor do preço público, ou seja, o valor pago por km.

Vale destacar que, entre 2016 e 2020 foram recolhidos aos cofres do município o importe de R\$ 518.000.000,00 a título de preço público e entre 2014 e 2020 recolhidos R\$ 574.000.000,00 a título de ISS. Após 2020 a empresa mudou sua sede para Osasco, recolhendo o ISS naquele domicílio fiscal, mesmo tendo a esmagadora maior parte dos seus serviços prestados no município de São Paulo de modo a impactar o viário dessa metrópole que já é bastante sacrificado pelo excesso de veículos. Ademais, verificou-se que no Município de Osasco a empresa funciona em um *coworking* de nome Wework Serviços de Escritório que conta como CEO da empresa a Sra. Claudia Woods, que também foi CEO da empresa Uber. A empresa Uber possui um endereço sim em São Paulo, situado no bairro da Barra Funda conforme print abaixo:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



Mas a empresa, em suas oitavas, insistiu em negar, não obstante as inquestionáveis evidências.

Nesse sentido a mesma foi objeto de diligência dos membros desta Comissão, que produziu o seguinte relatório:

No dia 29 de março de 2022, eu Vereador Adilson Amadeu (União), presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Aplicativos, acompanhado de demais membros da CPI, sendo eles Vereadora Luana Alves (Psol), Vereador Marlon Luz (MDB) e Vereador Sidney Cruz (Cidadania), estivemos em diligência com o intuito de verificar “in loco” a real situação das instalações e locais apontados pela Empresa Uber bem como aquele endereço informado como sua sede no município de Osasco.

Além dos vereadores, estiveram nos acompanhando na diligência auditores, procuradores, assessores técnicos tanto da Câmara quanto da prefeitura onde destacamos:

Carlos Eduardo de Araujo – Procurador

Christina Samara Cgebib Lienert – Procuradora

Marcelo Tannuri Oliveira – Auditor da Fazenda

Bruno Nunes Medeiro – CTEO

Thiago Martiniano Couto – Auditor Fiscal do Tesouro Municipal

Em tempo, se encontravam presentes a TV Câmara e jornalistas que registravam a inspeção.

O comboio escoltado pelo IOPE da Guarda Civil Metropolitana de São Paulo, dirigiu-se ao primeiro endereço localizado no município vizinho, ou seja, Avenida Domingos Adália Filho, 301, sala 1501 e lá, os vereadores após esperar por 1:30 (uma hora e trinta minutos) para ser atendido por algum



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

representante da empresa Uber, observaram que não havia qualquer menção desta empresa na recepção bem como lojistas e frequentadores do edifício que abriga as salas desconhecia ali a sede da empresa.

O endereço citado da empresa conta como da WEWORK a empresa reconhecida como locadora de escritórios corporativos, que por sinal é gerida por uma ex- executiva da Uber.

Diante de intermediações e contatos telefônicos entre o Presidente e advogados que representam a empresa, fora franquiado a entrada dos vereadores acompanhado dos procuradores e representante da fazenda municipal, que após vistoria, observaram um diminuto quadro presencial de funcionários, muito desproporcional ao espaço físico bem como frente a grande operação desta plataforma.

Seguindo ao próximo endereço neste município, onde fora indicado como futura sede da Uber e propagado “campus Tecnológico da empresa), à Avenida dos Autonomistas, encontraram apenas uma antiga concessionária de automóveis da marca Fiat, conhecida como Auguri, e lá constataram não haver qualquer movimentação de pessoas, máquinas, reformas, construções ou qualquer menção de instalação da empresa Uber.

Saindo deste município, retornando a São Paulo fora visitado um dos endereços indicados como espaços Uber na cidade, sendo nesta oportunidade aquele situado à Rua Robert Bosh, 125 no bairro da Barra Funda.

Ali sim, após outra grande espera para adentrarem no espaço, encontraram uma estrutura funcional repleta de funcionários e movimento mais condizente com sua operação.

Ressaltamos que a diligência conta com um vasto material de vídeo desta operação para corroborar com o que aqui ora se relata.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



Na segunda oitiva, a empresa foi questionada pelo fato de se denominar como empresa de tecnologia enquanto, na verdade, presta um serviço final de transporte por meio da tecnologia, o que é bem diferente.

Nenhuma justificativa plausível, contudo, foi apresentada, evidenciando, mais uma vez, a falta de compromisso, além da clara intenção de esquivar-se do correto enquadramento em legislações tributárias, como, por exemplo, o ISS recolhido em Osasco, vez que se fosse reconhecida como empresa de transporte, a empresa teria que recolher no domicílio fiscal onde o serviço é prestado e, como declarado pela própria empresa, São Paulo é um dos principais polos geradores de demanda no mundo.

Verificou-se, ademais, que a empresa altera sua classificação de acordo com o que é mais conveniente no momento. Observe-se que:

- No item 1.2, no termo que tem com o motorista diz:

“nós somos uma empresa que fornece serviços de tecnologia e, portanto, desenvolve, licencia, atualiza programas de computador entre outras atividades, nós não prestamos serviço de transporte nem operamos como agentes para o transporte de passageiros”.

- Mas, na descrição no site da empresa, assim consta:

“A Uber não é uma empresa de transporte, a Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade, nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades”.

Verificou-se, ainda, que a empresa tentou um registro no INPI – Instituto Nacional de Propriedade Industrial que foi inicialmente indeferido, justificando a apresentação de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

recurso no qual se classifica como empresa de transporte, na descrição da atividade, conforme trechos abaixo em destaque:

“Primeiramente, a recorrente vem requerer a restrição do seu serviço passando a designar...”

“prestação de serviço de transporte de passageiros e reserva para serviço de transporte de passageiro, transporte de passageiros, organização de viagens”.

“Os produtos que a hora a recorrente visa proteger são: prestação de serviço de transporte de passageiros e reserva para serviço de transporte de passageiros, transporte de passageiros, organização de viagens”.

Inclusive, no tópico “Um Breve Histórico da Recorrente e sua Legitimidade”, não resta dúvidas de que a Uber é mundialmente classificada como uma empresa de TRANSPORTE, conforme trecho que também se destaca a seguir:

“Inicialmente cumpre esclarecer que a recorrente é uma empresa multinacional Americana de transporte privado urbano baseado em tecnologia disruptiva em rede através de um aplicativo E-Hailing que oferece um serviço semelhante ao táxi tradicional conhecido popularmente como serviços de “carona remunerada”.

A própria empresa admite ser uma empresa de Transporte por MEIO da tecnologia.

Ao serem confrontados a respeito da relação com os parceiros, a empresa afirmou que são “Profissionais independentes, motoristas autônomos que **CONTRATAM**” a plataforma da empresa com o objetivo de realizar entregas ou transporte de passageiros.

Ora, claramente se evidencia, nessa afirmação, uma inversão de conceitos objetivando, justamente, a isenção de responsabilidades, vez que quem contrata um serviço é considerado **CONSUMIDOR**. Porém, a empresa nega esse tipo de relação com claro intuito de que a relação que já não é regida pela Consolidação de Leis Trabalhistas – CLT, também não seja regida sequer pela lei 8.078 de 1990, conhecido como Código de Defesa do Consumidor, ou seja, essas empresas não admitem nenhum tipo de reponsabilidade, haja vista se denominarem “Plataformas de Tecnologia”, mesmo sendo uma empresa que presta serviço **FINAL** de transporte de passageiros e delivery, **POR MEIO DA TECNOLOGIA. A Tecnologia é uma ferramenta e um diferencial para a empresa oferecer sua atividade final que é transporte.**



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

O vereador e vice-presidente da Comissão, que também é motorista ativo na empresa, questionou acerca das taxas cobradas dos motoristas nas corridas, e a afirmação do depoente foi que a taxa varia de 1% a 40% e que no município de São Paulo a média seria de 15%.

A comissão, contudo, exibiu no telão um *print* de uma corrida de R\$ 307,00, aonde a taxa cobrada foi de R\$ 115,00, ou seja, 37,5%. O vereador ainda disse que tirou um dia para fazer 11 corridas e que a média de desconto foi de 28,81%. Vale ressaltar que todo custo da corrida fica a cargo do motorista, além da depreciação do veículo, combustível, óleo, pneus, freio, eventuais multas que podem ocorrer, principalmente no embarque e desembarque dos passageiros, etc.

No termo de uso à época da oitiva, no seu item 7.41 constava o seguinte:

“Ao aceitar uma Viagem, você declara sua concordância em cobrar do Usuário o valor recomendado por nós como seu agente limitado de cobrança. Além disso, você reconhece que o Preço é um valor sugerido por nós e que operará como o valor padrão, porém, após o encerramento de uma Viagem, você tem o direito de cobrar um Preço mais baixo ou mais alto e nós iremos considerar todas estas solicitações suas de boa-fé. (cada uma, um ‘Preço negociado’)”.

Ou seja, a empresa afirma no termo de uso que o motorista tem liberdade de discutir e negociar o valor da corrida, o que sabemos que não é possível. Claramente, trata-se de uma tentativa de justificar a alegada autonomia do motorista parceiro, se eximindo, assim, de toda e qualquer responsabilidade.

Mais um ponto importante abordado foram as promoções, em especial uma promoção que após 140 viagens semanais e um índice de aceitação acima de 60%, o motorista ganharia um bônus, porém o motorista não tem controle sobre esses dados, ou seja, ele não consegue consultar e muito menos provar que atendeu os requisitos da promoção, outro ponto, são que as promoções da empresa não são regulamentadas pela Cecap.

Foi constatado também propaganda enganosa ao cooptar motoristas para a plataforma, os anúncios nas páginas oficiais da empresa diziam para que os motoristas venham ganhar dinheiro com Uber e tenha seguro do seu veículo, porém foi admitido em depoimento que a empresa não oferece seguro do veículo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Na época da Pandemia, foi oferecido pela empresa um auxílio para motoristas com COVID-19 ou suspeita da doença, porém, quando o motorista reportava a suspeita, ele era imediatamente desligado ou suspenso.

Na segunda oitiva da empresa, foi abordado a questão da média mínima de nota de avaliação para que o motorista se mantenha na plataforma. No mês de outubro de 2021, muitos motoristas foram banidos da plataforma sem a opção de exercer seu direito constitucional de defesa. O depoente declarou que muitos deles foram banidos por altas taxas de cancelamento, o que claramente diverge com classificação de “Autônomos” que a empresa confere aos motoristas vez que, se houvesse autonomia, haveria possibilidade de negociar valores e cancelas que não exercem o direito a autonomia, pois não tem a possibilidade de discutir o valor cobrado pelo aplicativo e não tem a liberdade plena em recusar corridas que não lhe são favoráveis, é importante destacar que, as corridas até então tocavam sem que o motorista soubesse o destino antes de aceitar sem saber ao certo o quanto iriam faturar naquela corrida.

Os argumentos trazidos no depoimento prestado pelo representante da empresa, foi no sentido de ressaltar que um motorista que labora em média 40 horas semanais auferir uma renda média de R\$ 1.300,00 por semana, totalizando R\$ 5.200,00 mensais. Contudo, infelizmente, deixou de considerar que se trata de rendimento bruto, sendo que as despesas arcadas pelo motorista são exorbitantes. Por exemplo: o motorista para laborar 40 horas em velocidade de cruzeiro de 22,1 km/h (é a média que a própria CET -Companhia de Engenharia de Tráfego declara), ele percorreria 884 km por semana. Considerando um veículo que faz uma média na cidade de 10 km por litro de gasolina, tem-se em média o gasto de R\$ 384,54 só de combustível. Se esse mesmo motorista laborara apenas de segunda a sexta, gastando R\$ 20,00 de alimentação diária, serão menos R\$ 100,00 de faturamento semanal. Neste caso, sobraria apenas R\$ 815,46 por semana. Isso sem se falar nas demais despesas como limpeza do veículo, troca de óleo, pneus a serem substituídos, documentação, IPVA, eventual locação, etc..

Com base no acidente ocorrido com o Big Brother Rodrigo Mussi, no qual o motorista dormiu por acumular muitas horas de trabalho, na segunda reunião o representante da Uber foi questionado acerca do tempo que esses motoristas ficam laborando e foi informado pelo depoente que, após 12 horas ativos, o aplicativo fica bloqueado. Porém, também foi declarado que as empresas não têm o controle de frequência uma das outras, ou seja, o motorista pode



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ficar logado em uma determinada empresa e, após 12 horas, “logar” em outra. Claramente se evidenciou que inexistem políticas mais eficazes para esse controle de jornada.

Ainda sobre segurança, não restou suficientemente justificada a insistência da empresa em isentar-se da necessária responsabilidade de proceder vistorias nos veículos, ainda que seja notório que, uma das uma das principais causas de acidentes de trânsito é a falha mecânica ou em algum equipamento de segurança do veículo, por falta de manutenção.

Na legislação municipal, assim como acontece com os Taxis, os Escolares, os Motofretes e o Transporte coletivo, periodicamente os veículos de aplicativos DEVERIAM ser submetidos a inspeção veicular. Porém as duas principais empresas do setor, a Uber e a 99 obtiveram liminar judicial para que os veículos que estão cadastrados nas suas plataformas não se submetessem a vistoria. Ora, mas qual seria o interesse de uma medida tão descabida? Certamente angariar tickets ainda menores para o motorista e taxas mais altas para as plataformas nas corridas. E tudo as custas da segurança dos motoristas e dos passageiros.

9.2. 99 Tecnologia Ltda.

Em seu primeiro depoimento na data de 07 de dezembro de 2021, representada pelo Sr. Diogo Souto Maior França dos Santos, que também comparecer com o benefício do Habeas Corpus, pontos importantes foram confrontados e gerou dados que constam anexo no relatório, com compromisso de confidencialidade desta comissão, o depoente afirmou que a empresa atua em 16 Países e que a cidade de São Paulo é um dos 5 principais mercados da empresa, juntamente com a Cidade do México.

A empresa afirmou que são 363.000 veículos ativos no último ano (2021), além de 32 mil taxis, uma vez que a empresa iniciou como 99Taxi. Afirmou ainda que realiza 415 mil corridas diárias.

Os depoimentos, contudo, confrontaram a realidade da documentação obtida e das informações apuradas no decorrer desta CPI.

Assim como no caso da Uber, verificou-se que há falhas de cadastramento na 99 que também não se justificam, evidenciando-se a intenção da empresa de se esquivar do pagamento do preço público, ou seja o valor pago por km.

Reforçando tal conclusão tem-se que, assim como no caso da Uber, a 99 mudou sua sede para Osasco, reduzindo a mais da metade o preço público e o ISS até então recolhidos no



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Município de São Paulo, embora trate-se da Cidade de maior demanda desta espécie de transporte.

Neste aspecto, verificou-se uma divergência ou incoerência nos dados das duas principais empresas que atuam no transporte de passageiros por aplicativos, vez que a Uber declara que possui apenas 155 mil motoristas ativos e recolhe no mesmo período 518 milhões de preço público e 574 milhões de ISS e a 99 com 363 mil veículos ATIVOS, ou seja 133% a mais de veículos e motoristas, recolheu 125 milhões de preço público e 223 milhões de ISS. Ou seja, o preço público foi praticamente 1/4 do valor da concorrente e o ISS menos da metade.

Destaca-se que foi apurado que a empresa 99 possui endereços em São Paulo, assim como em outras cidades pelo Brasil, denominados Casa99 conforme prints abaixo:

The image shows two screenshots of a web browser displaying the 99 website. The top screenshot shows the main page for 'Casa99 - Atendimento Presencial' with a yellow background and the text 'Última atualização: 16/03/2022'. The bottom screenshot shows a list of 'Estacionamento no local' (on-site parking) locations:

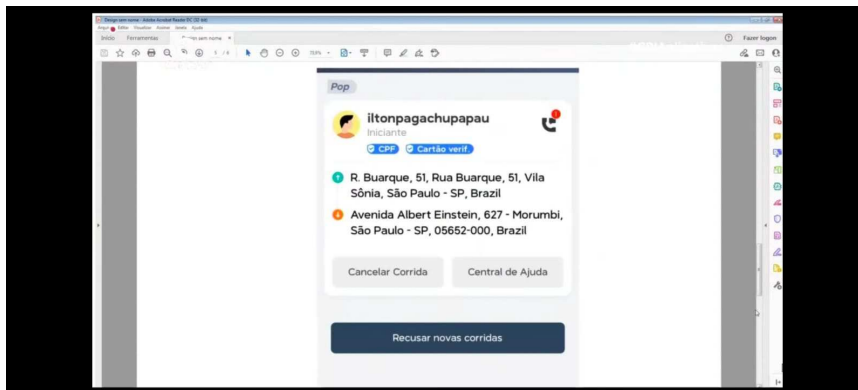
- São Luís, MA**
Av. Jerônimo de Albuquerque, 2000 – Loja 6A – Cohafuma
Horário de Funcionamento: Segunda a Sexta das 09h às 16h30
- São Paulo, SP**
Rua São Sebastião, 281 – Santo Amaro
Horário de funcionamento: Segunda a Sexta das 09h às 16h30
Estacionamento: Rua São Sebastião 276 – Estapar
- São Paulo, SP**
Rua Cantagalo, 74 – 4º andar – Sala 410 – Tatuapé
Horário de Funcionamento: Segunda a Sexta das 09h às 16h30
- Teresina, PI**
Av. João XXIII, 1517 – Jóquei
Horário de Funcionamento: Segunda a Sexta das 09h às 16h30
- Uberlândia, MG**
Av. Francisco Galassi, 980 – Loja 1 – Morada da Colina
Horário de Funcionamento: Segunda a Sexta das 09h às 16h30

Quando questionados acerca da segurança dos motoristas e passageiros, o depoente disse que a empresa é muito criteriosa ao realizar um cadastro, verificando checagem do CPF e cartão bancário. Ocorre que foi confrontado com um print de um usuário denominado



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

“ILTONPAGACHUPAPAU”, cujo CPF e Cartão constam como VERIFICADOS no aplicativo, o que não deixa quaisquer dúvidas sobre a absolutamente falta de segurança do aplicativo, sob todos os aspectos. Ao contrário dos depoimentos prestados, o que se verifica, de fato, é que a empresa não tem qualquer controle sobre seus cadastros:



A empresa, por seu representante, ainda foi questionada acerca das taxas cobradas dos motoristas nas corridas, e a afirmação do depoente foi que a taxa varia de 14% a 40% e que no Município de São Paulo a média seria de 14%. A comissão exibiu no telão dois prints de: a) uma corrida de R\$ 18,30, aonde a taxa cobrada foi de R\$ 10,37, ou seja, 56,7%; b) uma corrida de R\$ 15,06, aonde a taxa cobrada foi de R\$ 9,25, ou seja, 61,4%. Neste contexto, deve-se considerar que custo da corrida fica a cargo do motorista, sendo que, além da depreciação do veículo, tem combustível, óleo, pneus, freio, eventuais multas, manutenção, eventual locação, etc.

Outro ponto também explorado na oitiva foram os banimentos. Foi mencionado que 96% dos banimentos decorrem de fraudes ou contas falsas, e que existe um departamento específico para apurar caso a caso. Contudo, não se trouxe qualquer elemento concreto sobre esse tema, sendo de conhecimento notório que os banimentos são por base em algoritmos. Tanto que se verificou que mais da metade dos banimentos são cancelados quando alvos de ações judiciais. Ademais, verificou-se que as penalidades são aplicáveis, tal qual ocorre na Uber, sem que se possa exercer o direito constitucional de defesa, o que se demonstrou com o depoimento do motorista Gerson, para o qual a empresa se negou apresentar o motivo de seu bloqueio, diferente do que foi narrado pelo representante da empresa.

Os depoimentos prestados também foram contrapostos pelo grave caso do motorista Cleiton, exibido em vídeo de um funcionário oferecendo reativação de motorista bloqueado por R\$ 400,00, o que demonstra a vulnerabilidade do sistema que expõe os dados ali



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

cadastrados sem qualquer cuidado, de forma absolutamente diversa da segurança alegada pela empresa a essa Comissão.

No dia 08 de março de 2022, novamente com a ressalva do Habeas Corpus, veio a esta comissão a empresa 99, desta vez representada pela Sra. Tatiana Scatena Valle, que reiterou alguns pontos discutidos anteriormente e se comprometeu a entregar a comissão diversos documentos relacionados a segurança dos motoristas e passageiros.

Assim como a Uber, foi questionado o fato da empresa ingressar no judiciário com liminar para impedir que os motoristas cadastrados realizem inspeção veicular, como determina a regulamentação municipal, causando assim o sucateamento da frota de veículos por aplicativos que rodam no município de São Paulo. O que não foi suficientemente esclarecido.

Foi questionada a respeito dos casos de *hackeamento* de contas de motoristas para cometer crimes e fraudes e, apesar de tentar minimizar o problema, dizendo que se trata de questão que acometeu 0,06% da plataforma, TODOS esses motoristas foram banidos, mesmo após a empresa identificar o problema, ou seja, os motoristas pagaram por fraudes e crime de terceiros.

9.3. iFood Agência de Serviços de Restaurante Ltda.

O Sr. João Paulo Nemoto Sabino de Freitas esteve presente representando o IFOOD, no dia 07 de dezembro de 2021, quando alguns assuntos relevantes foram abordados e muitos documentos com compromisso de sigilo foram entregues a esta comissão.

A empresa está presente em 1500 municípios do Brasil e segundo o depoente o município de São Paulo está entre os 3 maiores em número de entregas.

O depoente afirmou que 70% dos entregadores trabalham em média 3 horas diárias e 5 dias na semana, o que causou estranheza a esta comissão. Outros 30% ficam em média 7 horas logados por dia, também 5 dias na semana, e auferem uma renda média de R\$ 3.030,00 mensais, o que também causou estranheza. Afinal, todos os relatos de entregadores de diversos modais são que laboram 13, 14, 15 horas diárias e, inclusive, aos finais de semana.

O que se verificou, neste aspecto, é que o cálculo feito pela empresa é apenas em rota, ou seja, o tempo entre um pedido e outro não é computado, embora o profissional fique à disposição para o atendimento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A empresa nasceu no Município de Jundiaí-SP e, em 2017, mudou-se para Osasco-SP, ou seja, nunca teve sede física no município de São Paulo apesar de concentrar na cidade a maioria dos seus serviços.

Foi perguntado ao representante da empresa quais as modalidades de entregador que a plataforma oferece e a empresa conta com entregadores pessoa física que se cadastram direto na plataforma, denominados “Nuvem”. Tais entregadores recebem o pedido diretamente no celular para coletar em determinado estabelecimento e entregar no consumidor final. Existem, também, os Operadores Logísticos, chamados popularmente de “OL”, que são empresas que se cadastram na plataforma e colocam todo seu plantel de funcionários a serviço da plataforma.

Inclusive, o depoente disse em oitiva, que essas empresas já existiam antes da realidade dos aplicativos. A verdade, contudo, é que a maioria das empresas foram constituídas após a atual realidade das entregas por aplicativos, além do que nenhuma delas tem cadastro no DTP – Departamento de Transporte Público, o que é necessário por força de lei municipal e federal. Destaca-se que cada entregador dessas empresas tem seu Login e Senha pessoal na plataforma, na sua esmagadora maioria não tem registro profissional e, com isso, não contam com direitos e garantias, mesmo tendo todos os requisitos para configuração de vínculo trabalhista.

Embora a empresa tenha alegado que há um canal de denúncia quanto aos abusos praticados nestes aspectos, o que se verificou no caso concreto é que todo relato de denúncia resultou na suspensão do entregador do aplicativo.

Comentou-se na oitiva, ainda, sobre denúncias de menores de 18 anos que estão realizando entregas da empresa no sentido que utilizam a conta de um maior, porém, é indiscutível a responsabilidade da empresa investigar esses casos e fiscalizar melhor sua operação para evitar essa espécie de atuação ilegal.

Foi questionado o fato de entregadores realizarem entregas com garupa, o que aumenta muito a insegurança no município de São Paulo. Os esclarecimentos fornecidos só serviram para demonstrar, mais uma vez, a absoluta falta de controle.

A empresa mencionou, ademais, que conta com 213 pontos de apoio na cidade com banheiro, espaço para refeições, carregamento de celular, e ao ser questionada sobre o endereço desses pontos, deu uma resposta evasiva, consignando que se trata de restaurantes parceiros. Ou seja, o descaso, ainda sobre as medidas de segurança, é absoluto.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Outro ponto que restou obscuro na oitiva em questão, refere-se ao fato de que a legislação municipal prevê que o motofretista para exercer a atividade de entregas tenha um seguro de vida com prêmio mínimo de R\$ 40.500,00 em caso de morte ou invalidez parcial e permanente. Para tentar burlar essa legislação, verificou-se que a empresa criou um seguro de vida no valor de R\$ 100.000,00, apenas EM ROTA, ou seja o entregador está coberto apenas durante o pedido do aplicativo. Ademais, criou-se um seguro de despesas médicas e hospitalares que paga até R\$ 15.000,00, porém, apenas por meio de reembolso, ou seja, o entregador necessita pagar as despesas médicas e hospitalares e depois solicitar reembolso, o que sabemos que não resolve o problema.

Vale destacar, que a sede do iFood no município de Osasco foi objeto de diligência dos membros desta Comissão, a fim de se verificar *in loco* sua estrutura, operações e instalações.

9.4. Rappi Brasil Intermediação de Negócios Ltda.

Estiveram presentes, no dia 08 de fevereiro de 2022, a empresa Rappi, representada pela Sra. Anna Luiza Carvalhido e Dra. Rachel Ximenes, que consignaram que a empresa existe desde 2015 na Colômbia e desde 2017 no Brasil, contando com uma base de 11.200 motofretista no Município de São Paulo.

A empresa está situada em São Paulo na Av. Lins de Vasconcelos na Vila Mariana, porém, mudou sua sede FISCAL em 2020 para a cidade de Osasco. Ao ser questionada se a depoente conhecia a sede de Osasco e quantas pessoas trabalhavam naquele local, ela respondeu que não conhecia e não sabia quantas pessoas trabalhavam de lá, pois, a empresa tinha uma política de trabalho remoto. Ficou claro, portanto, que a sede em Osasco é mais uma tentativa de recolher menos impostos municipais, pois, Osasco tem alíquota significativamente menor que São Paulo.

De plano, revela-se o absurdo dessa conduta, vez que a substancial operação de referenciada empresa está no Município de São Paulo, que arca com todo o ônus das entregas caóticas pelo uso e sobrecarga das vias pública sem a devida contrapartida.

Um ponto abordado foi a questão dos débitos que o entregador fica com o aplicativo quando tem um pedido cancelado. Todo entregador tem uma conta na plataforma, quando entra uma entrega de mercado, por exemplo, ele utiliza um cartão fornecido pela empresa para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

efetuar aquela compra. Ocorre que quando o pedido é cancelado, mesmo após o entregador passar esse cartão e pagar a compra, o crédito é devolvido para o cliente final e o entregador fica com essa dívida e automaticamente bloqueado. Nesse caso ele tem que se dirigir até a base da Vila Mariana, aguardar uma fila enorme apenas para que a empresa desbloqueie seu cadastro e remova o débito. Os entregadores costumam perder mais de meio dia nesse processo e não recebem nada a mais por isso.

A depoente não prestou informações convincentes sobre tal fato e o denominou não como débito ou dívida, mas como “retenção temporária”.

Afirmaram que não forneceria as bags, que seriam compradas por conta própria do entregados. Neste ponto, claramente se faltou com a verdade, pois, a empresa além de fornecer bags, faz esse processo de forma absolutamente tumultuada e desrespeitosa, existindo uma denominada *guerra das bags*, aonde aplicativos como Rappi e iFood levam caminhões a locais como o estádio do Pacaembu e quem leva uma bag do concorrente troca pela bag daquela empresa, além de fornecerem para sua base conforme print abaixo:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

6:22 PM 6:22 PM 6:22 PM

Sou Rappi

entregadores podem adquirir a sua mochila/bag Rappi de Graça?

Saiba como adquirir a sua mochila/bag Rappi de Graça

duquevaleria 1 semana atrás

Solicite aqui sua mochila Rappi

Você pode começar a fazer entregas com qualquer bag (as famosas mochilas térmicas)! Mas pode adquirir a bag da Rappi se precisar de uma para transportar a comida corretamente com a temperatura ideal.

Te recomendamos a ter a bag da Rappi pois:

- Ajuda que seus pedidos sejam transportados de maneira correta, em temperatura ideal e cheguem em melhor estado;
- Te ajuda a receber melhor avaliação por parte do restaurante e usuário;
- Te dá mais agilidade para fazer os pedidos.

Sabia que novos entregadores podem adquirir a sua mochila/bag Rappi de Graça?

Solicite aqui sua mochila Rappi

Você pode começar a fazer entregas com qualquer bag (as famosas mochilas térmicas)! Mas pode adquirir a bag da Rappi se precisar de uma para transportar a comida

© 2022 – Válido para o Brasil
#SomosTodosRappi

Categorias: [Quero ser Rappi entregador](#), [Meu Primeiro Pedido](#), [Novo Entregador](#)

Sou Rappi [Ir para o topo](#)

A empresa negou a relação consumerista e trabalhista, apesar de que pratica condutas que configuram os requisitos para vínculo em ambos os aspectos. Alegaram ser uma relação civil, o que não tem qualquer cabimento.

A relação empregatícia é claramente configurada no agendamento de entregas, em que o motofretista necessita ficar logado e aceitando pedidos um determinado período, as vezes diariamente, outras semanalmente, mas é muito usual nos finais de semana. Outra prática que configura a subordinação é o denominado Rappi Turbo, uma modalidade que privilegia curtas entregas, apesar do GPS e a geolocalização calcular em linha reta e dependendo da rota a entrega de 1,5 km vira 4 km. Para conseguir entregar nessa modalidade o entregador necessita usar uma ferramenta do aplicativo denominada “Autoaceite”, que é a aceitação automática de corridas, se não ativar esse recurso as corridas não tocam para esse entregador.

Revelaram que a corrida mínima é R\$ 5,00 e um motofretista que labora 5 horas e meia por dia, 22 dias por mês auferem em média R\$ 1.860,00 de renda.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A empresa, por suas representantes, foi questionada quanto a atuação de menores de idade para entregas e alegaram que isso seria fraude, que o menor estaria utilizando-se de conta de outra pessoa e que o setor de segurança faz o reconhecimento fácil no cadastro. Ora, neste aspecto revelou-se mais uma vez a falta de controle, pois, um maior de idade pode cadastrar e depois o menor utilizar à vontade o aplicativo até que tenha alguma denúncia.

Foi informado que a empresa oferece um seguro de vida apenas EM ROTA, ou seja, o entregador está coberto apenas durante o pedido do aplicativo. Há, também, um seguro de despesas médicas e hospitalares, mas também apenas por meio de reembolso, ou seja, o entregador necessita pagar as despesas médicas e hospitalares e depois solicitar reembolso, o que sabemos é absolutamente inadequado.

Um aspecto que causou estranheza aos membros da comissão foi o fato de a empresa declarar que de outubro de 2019 a novembro de 2021 houve 53 acidentes e 1 óbito. Questionada a respeito e com insistência dos membros dado o número relativamente baixo em um universo de 11.200 entregadores, foi revelado que esse número foi obtido pela seguradora as indenizações pagas. Portanto, se o entregador sofreu acidente logo após entregar um produto e aguardava outra corrida, o acidente desse entregador não é contabilizado, revelando a vulnerabilidade dos dados fornecidos.

9.5. Loggi Tecnologia Ltda. e L4B Logística Ltda.

Estiveram presentes no dia 08 de fevereiro de 2022 a empresa Loggi e L4B, representada pelo Sr. Vitor Magnani e Dr. Marco Aurelio de Carvalho, que disseram que a empresa existe de 2013, que conta com uma base de 53 mil motofretistas, sendo 42 mil ativos e, destes, cerca de 6 mil motofretistas regularizados só no município de São Paulo e 82 mil a em todo o Brasil.

Foi consignado que, em meados de 2018 a empresa era a única que tinha 100% da sua base regularizada e, também, era o aplicativo que melhor remunerava seus entregadores, tendo, em 2015, a corrida mínima fixada em R\$ 18,00. A L4B que é o braço de e-commerce da Loggi oferecia rotas com vários pontos e, na época, tinha a exigência de que se laborasse na plataforma com Baú Grande, de 135 litros, que era fornecido gratuitamente aos cadastrados como comodato não oneroso. Por esse motivo era muito raro ver um motofretista com carga fora do Baú.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Atualmente, revelou-se que a política da empresa mudou bastante, saindo de uma relação humanizada entre motoboys e empresa, para uma relação estritamente comercial e com foco na lucratividade. Apesar de investidores estrangeiros reafirmarem sempre o compromisso da responsabilidade social da empresa, isto há muito tempo não vem ocorrendo.

Neste cenário, foi criada a categoria Start, que iniciou como uma proposta de incentivo a regulamentação, aonde o motofretista não regulamentado tivesse a oportunidade de trabalhar e teria o prazo de 1 ano para se regulamentar. A categoria já existente foi denominada de categoria Prime, que eram aqueles que efetuavam os serviços mais lucrativos e de maior remuneração. Porém, como a realidade dos aplicativos tem como característica a precarização constante em nome do lucro, isso foi se perdendo. A tarifa mínima passou a ser R\$ 7,50 para a categoria start e R\$ 14,00 para a categoria prime, porém, a Prime vem perdendo espaço, pois serviços que eram exclusivos dessa categoria, hoje são compartilhados com toda base de motoboys, como o e-commerce por exemplo.

Uma rota pagava em média R\$ 2,00 o km rodado + adicional de R\$ 4,00 a cada ponto de parada, com limite de endereços para não sobrecarregar a motocicleta. Atualmente são rotas com 30, 40 pontos ou mais, valores que chegam a ser abaixo de 0,40 o km rodado e cada vez mais motofretistas saindo dos pontos de distribuição da empresa com caixas amarradas por todo canto na motocicleta.

Algumas informações são surreais, sendo esse o principal motivo de questionamento da comissão. Pelos depoentes foi respondido que a empresa oferece e é o entregador que decide se quer pegar uma ou inúmeras sacas, ou seja, mais uma vez a empresa se eximindo totalmente da responsabilidade. A verdade é que os entregadores acabam ganhando tão pouco que se sujeitam a essa situação para que possa auferir uma renda pouco maior. As fotos abaixo bem demonstram tal situação com duas motocicletas carregadas muito além da sua capacidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



A empresa deixou de exigir o uso do Baú e passou apenas a recomendar. Existiu um período em que a empresa forneceu baús em comodato oneroso de R\$ 9,90 mensais, o qual os depoentes declararam não existir mais. Porém, o que esta comissão apurou foi que quem aderiu ao comodato no passado, ainda continua, até a presente data, arcando com os descontos deste valor.

Apesar do depoente afirmar que existe uma equipe de 70 pessoas para atender os entregadores, revelou-se que os profissionais não conseguem falar com a empresa, sendo que o canal é acessado apenas por e-mail o que, certamente, é inviável com esse número reduzido de atendentes.

O Sr. Vitor, representante da empresa Loggi, ao ser questionado se a relação com os entregadores é trabalhista ou consumerista, afirmou ser contratual, destacando que tanto os usuários como os entregadores são clientes da plataforma, assumindo, assim, que existe sim uma relação consumerista e que o Código de Defesa do Consumidor não é observado. Não obstante o absurdo de se fugir do claro vínculo trabalhista, a própria incoerência da empresa revela o descabimento da simplória tentativa de reduzir tudo a uma relação contratual.

Assim como o IFOOD, traz a esta comissão dados que claramente não condizem com a realidade dos entregadores. Por exemplo, afirmam que a média de trabalho de um entregador



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

é de 4 a 6 horas por dia, 20 a 24 horas por semana. Mas a explicação é a mesma: o aplicativo só calcula o tempo EM ROTA, não o tempo entre um aceite e outro. Afirmam, ainda, que a média de ganho para quem trabalha 4 horas/dia, 20 dias/mês é de R\$ 1.900,00. Ao ser questionado quem define o valor das entregas respondeu ser a empresa e o entregador não participa da negociação, a empresa cobra uma taxa de 1 a 30 % de cada serviço segundo depoente.

Foi questionado sobre os motofretistas que participaram de manifestações homéricas contra a empresa e se foram aplicadas penalidades. A empresa afirmou categoricamente que não, porém, não foi esse o relato dos inúmeros motofretistas que foram bloqueados pela empresa por participarem de manifestação e de criticar a empresa nas redes sociais.

Foi questionado, ainda, a respeito de veículos de quatro rodas que efetuavam entregas, e o depoente tentou se esquivar da pergunta se referindo a parcerias com caminhões e aviões para acessar lugares mais afastados. Mas a realidade é que existe sim os veículos de quatro rodas, até motoristas de aplicativos que complementam a renda fazendo entregas, porém, sem nenhum controle de órgãos de transporte como Artesp ou ANTT.

Por fim, quando questionado a respeito de benefícios para os entregadores, declarou em alto e bom tom que a empresa não poderia oferecer certos benefícios para não configurar vínculo empregatício, ou seja, **a empresa sempre na busca de driblar qualquer tipo de responsabilidade com os entregadores.**

X. Do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV e sua atuação:

O Comitê Municipal de Uso do Viário foi instituído nos termos do art. 26 do Decreto Municipal 56.981, de 2016, para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas relacionadas ao uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, entre outros.

De acordo com as normas regulamentadoras do CMUV, são competências do colegiado:

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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 deste decreto, 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 de utilidade pública, nos termos do artigo 15, inciso II, deste decreto;*
- VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte individual de utilidade pública, nos termos do artigo 15, inciso III, deste decreto;*
- IX - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades econômicas privadas de 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 neste decreto, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos;*
- XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.*

Das oitavas realizadas durante o funcionamento da CPI dos Aplicativos, e do cotejo das atribuições do CMUV, constata-se que o órgão desempenhou atividades relevantes, mas poderia estar melhor estruturado para cumprir amplamente seus objetivos.

Considerando, assim, a importância das atividades do CMUV, destacamos as atas das reuniões que constam no site da Prefeitura de São Paulo

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/participacao_social/conselhos_e_organos_colegiados/index.php?p=301015):



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Tabela de quantidades de reuniões do CMUV realizadas desde 2016:

Ano	Reuniões
2016	<p>1ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 12 de maio de 2016</p> <p>2ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV). Data: 9 de junho de 2016</p> <p>3ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 7 de julho de 2016</p> <p>4ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 30 de agosto de 2016</p> <p>5ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 19 de setembro de 2016</p> <p>6ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 10 de outubro de 2016</p> <p>7ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 18 de novembro de 2016</p>
2017	<p>8ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 01 de março de 2017</p> <p>9ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 04 de maio de 2017</p> <p>10ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 6 de maio de 2017</p> <p>11ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 7 de junho de 2017</p> <p>12ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 7 de julho de 2017</p> <p>13ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 9 de outubro de 2017</p> <p>14ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 27 de novembro de 2017</p> <p>15ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 12 de dezembro de 2017</p>
2018	<p>16ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 05 de março de 2018</p> <p>17ª Reunião do Comité Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 11 de julho de 2018</p>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

	<p>18^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 17 de agosto de 2018</p> <p>19^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 04 de dezembro de 2018</p> <p>1^a reunião extraordinária Data: 8 de janeiro de 2018</p> <p>2^a reunião extraordinária Data: 10 de janeiro de 2018</p> <p>3^a reunião extraordinária Data: 5 de fevereiro de 2018</p>
2019	<p>20^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 18 de outubro de 2019</p> <p>4^a reunião extraordinária Data: 29 de outubro de 2019</p>
2020	<p>21^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 23 de novembro de 2020</p>
2021	<p>22^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 30 de setembro de 2021</p> <p>23^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 8 de outubro de 2021</p> <p>24^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 18 de novembro de 2021</p>
2022	<p><i>25^a e 26^a Reuniões do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) não foram realizadas por falta de pauta e com a anuência de todos os membros.</i></p> <p>27^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 19 de maio de 2022</p> <p>28^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 29 de junho de 2022</p> <p><i>29^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) não foi realizada por falta de pauta</i></p> <p><i>30^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) não foi realizada por falta de pauta</i></p> <p>31^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 15 de setembro de 2022</p> <p>32^a Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 26 de outubro de 2022</p>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

	33ª Reunião do Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) Data: 10 de novembro de 2022
	5ª reunião extraordinária Data: 05 de outubro de 2022

Fonte: sistematização feita pelo gabinete do vereador Sidney Cruz

A seguir apresentamos um resumo das principais constatações aferidas a partir da leitura das atas das reuniões do CMUV.

A análise das atas anteriormente descritas, nos permite pontuar que:

a) No ano de 2016 ocorreram 7 (sete) reuniões. O período foi marcado pela regulamentação complementar inicial, cuidando de assuntos como equilíbrio do viário, estipulação do preço público, funcionamento do compartilhamento de veículos, mensuração da meta de uso do viário, formas de auditoria dos serviços, segurança dos condutores, uso de estacionamento em zona azul, tratamento e transmissão dos dados das OTTCs.;

b) Já em no ano 2017 ocorreram 8 (oito) reuniões. Verificamos que com a troca no comando da gestão municipal e dos membros do CMUV, há uma nova discussão sobre a cobrança do preço público com a aplicação de um redutor, e revisões na regulamentação existente como a criação de um cadastro para condutores – CONDUAPP, exigências quanto a cursos, inspeção veicular e limite para idade e origem dos veículos, além de procedimentos para sanções;

c) No ano de 2018 ocorreram 7 (sete) reuniões, novos membros são nomeados e há uma intensa discussão quanto aos aplicativos de compartilhamento de bicicletas e patinetes, além do tema da carona solidária. Além disso surgem problemas tratados quanto à atrasos de pagamento por parte de empresa de aplicativo (Uber);

d) Em 2019, começa uma queda vertiginosa no número de reuniões. Apenas 2 (duas) reuniões foram realizadas. Além disso é importante pontuar que as reuniões aconteceram quase um ano depois da última, sem destaques;

e) Já em 2020 ocorreu apenas 1 (uma) reunião e depois de um ano da última;

f) No ano de 2021 ocorreram 3 (três) reuniões, nova gestão assume, assim como novos membros do CMUV que deixam de ser os próprios secretários municipais para serem representantes das secretarias, as reuniões são retomadas no 2º semestre e passam a tratar de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

assuntos como cadastros e descredenciamentos, e sanções. A CPI dos Aplicativos havia iniciado os trabalhos em março desse ano;

g) Por fim, em 2022 ocorreram 6 (seis) reuniões, sendo marcadas por reuniões retomadas, com a discussão sobre a terceirização de auditoria, por exemplo, destacando-se a edição da Resolução 30/22 que definiu nova metodologia e valor para o preço público.

XI. Conclusões e pontos críticos a serem combatidos e que justificam os encaminhamentos dados por essa Comissão

O objeto desta comissão parlamentar de inquérito são as empresas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, que foram ouvidas e tiveram a oportunidade de expor a esta comissão os motivos pelos quais adotam determinadas medidas, seja na prestação de contas com o erário público, seja no trato e relação com os motoristas, motofretistas e passageiros.

Algumas empresas utilizaram do remédio jurídico do Habeas Corpus, exercendo assim seu direito constitucional de não firmar compromisso com essa comissão com a leitura do termo e assim, podendo se eximir de respostas que pudessem os autoincriminar, porém, o que ocorreu, foi que todas as perguntas foram respondidas e algumas inverdades foram usadas na tentativa de se eximir da responsabilidade, porém todas as empresas que foram convidadas, a comissão já tinha conhecimento de todo modus operandi, através de relatos ou até mesmo o conhecimento empírico de vereadores e assessores desta comissão, algumas vezes as empresas foram confrontadas com imagens e depoimentos.

Neste tópico apresentaremos as conclusões das investigações realizadas pela CPI, tratando o tema individualmente, empresa por empresa.

11.1.O descaso dos aplicativos de transporte e motofrete com o Município de São Paulo – Crime de Evasão Fiscal e uso dos benefícios da Cidade sem a devida contrapartida

a) Da Evasão Fiscal e das inconsistências encontradas no pagamento do preço público

Fundada em 2009, na Califórnia, Estados Unidos, a Uber chegou ao Brasil em 2016 e se instalou inicialmente no Rio de Janeiro. Posteriormente, transferiu sua sede para São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Já a 99, foi fundada em 2012 em São Paulo, a princípio com o objetivo de conectar taxistas e passageiros e posteriormente trabalhando com motoristas parceiros.

A escolha de São Paulo para centralizar os negócios no Brasil era uma decisão natural e plenamente justificável a ambas as empresas, dado o fato que a Capital é o centro dos negócios no Estado de São Paulo e no Brasil e, também, que **mais de 80% das corridas geradas pelos aplicativos estava em nosso Município.**

No entanto, apesar de São Paulo registrar a maior quantidade de corridas para a UBER e a 99, a CPI apurou que ambas as empresas, no ano de 2021, decidiram, sorrateiramente, **mudar sua sede para o Município de Osasco, buscando uma alíquota menor relativamente ao Imposto Sobre Serviços – ISS.**

Ou seja, as empresas UBER e 99 funcionavam de forma absurda no Município de Osasco, quando suas principais atividades não se encontravam lá, mas sim aqui na Capital. Tudo isso, exclusivamente, para fugir da tributação devida aos cofres públicos de São Paulo, o que acabou por ocasionar um rombo astronômico na capital, conforme dados que se verificarão no documento anexo, denominado “Dos crimes contra a ordem tributária”

Ocorre que, na visão da CPI, tal prática é ilegal e constitui crime de evasão fiscal, que se caracteriza por manobras utilizadas pelos contribuintes para evitar o pagamento de impostos e pela violação frontal das leis tributárias.

É uma sonegação fiscal pura e simples, que não está de acordo com a lei, e que é, sem dúvida, ilegal.

A evasão fiscal acontece, por exemplo, quando um comerciante decide não declarar as vendas e serviços prestados por sua empresa para não exceder os limites que pertencem ao regime simplificado.

Pautado nesses entendimentos, é possível se constatar de forma cristalina que, uma vez considerado que a atividade exercida pelas OTTCs Uber e 99 é de transporte de pessoas, e esta atividade é prestada no Município de São Paulo, de forma que mudança da sede e domicílio fiscal para o município de Osasco caracteriza o crime de EVASÃO FISCAL, já que realizada com o intuito de obter vantagem onerosa.

Especificamente em relação à UBER, segundo depoimento prestado em novembro de 2021 pelo seu diretor de relações governamentais, Sr. Ricardo Leite Ribeiro, na condição de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

investigado, a empresa pagou cerca de R\$ 574 milhões em ISS ao Município de São Paulo entre os anos de 2014 e 2020.

Ainda segundo o Sr. Ricardo Leite Ribeiro, na média, a empresa recolheu cerca de R\$ 82 milhões por ano ao Município de São Paulo desde 2014.

Este, portanto, é o valor que a cidade PERDEU de arrecadação da empresa anualmente, já que a Uber se mudou em maio de 2021 para a cidade de Osasco, apenas com o intuito de esquivar-se da sua obrigação tributária, já que tem a sua operação central no município de São Paulo.

Após a corajosa atuação desta CPI, que em diligência realizada na sede da Uber em Osasco, desmascarou os fantasiosos fundamentos utilizados para tentar justificar a alteração de endereço da sua sede, a empresa anunciou, em outubro de 2022, o retorno do seu domicílio fiscal para a Cidade de São Paulo, e deverá passar a recolher, a partir de janeiro (conforme compromisso assumido publicamente na sede da Prefeitura, no dia do anúncio do retorno), novamente ISS em nosso Município.

O mesmo ocorreu com a 99, que, também em razão da atuação desta CPI, anunciou o retorno da sua sede para São Paulo, 10 meses após ter se mudado para Osasco.

Pois bem, apesar de ambas as empresas retornarem ao nosso Município, isso não muda o fato delas, por período significativo, terem realizado o pagamento do ISS em um Município que não detinha tal competência para tanto, simplesmente porque havia ali uma alíquota menor de imposto.

O que se conclui, de forma cristalina e evidente, é que, no que tange à EVASÃO FISCAL, as empresas agiram com dolo e de fato deverão recolher retroativamente por todo o período que deixaram de recolher ISS ao Município de São Paulo.

SOBRE O AUMENTO DA ARRECADAÇÃO - Em estimativas contabilizadas por esta Comissão, e diante do iminente retorno à cidade das duas empresas citadas, considerando-se ainda o aumento do número de corridas neste período pós-pandemia e mesmo com a alteração da lei municipal que trata da tributação de ISS para empresas de transporte e de entregas (alterando de 5% para 2%), é pressuposto que a arrecadação somente dessas duas empresas deverá incrementar as receitas dos cofres públicos em mais de R\$ 150 milhões anuais, somente com ISS, podendo ultrapassar os R\$ 200 milhões anuais.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

b) Das fraudes encontradas no pagamento do preço público

Por fim, mas não menos importante, salutar revisitar a questão atinente ao Preço Público e levantar a seguinte questão: Já que são as próprias OTTCs que declaram quantos KMs foram rodados, explorando o viário de São Paulo, para a então utilização dos créditos de quilômetros, o que impediria ela de dizer que roda MUITO menos do que de fato roda, já que não há qualquer tipo de fiscalização sobre os valores pagos.

Uma coisa é fato: **UBER e 99 cometeram diversos ilícitos**, violando as Resoluções 02, 03, 04, 12 e 14 do CMUV, visto que propositalmente ou não, **DEIXARAM DE CONTABILIZAR CENTENAS DE KMS RODADOS**, explica-se:

Como exhaustivamente exposto, a forma de declaração da utilização do viário é por autodeclaração, ou seja, a própria OTTC informa quantos KM rodou, e com base nesses KMs, paga o valor devido. Pois bem, ela faz isso simplesmente somando todos aqueles que estão em uma base de dados, corrida a corrida, e chegam num valor final.

Ocorre que, com base em estudos desta CPI, pode se verificar que a Uber e a 99 deixaram de enviar centenas de motoristas para o Departamento de Transportes Públicos (DTP), justamente para diminuir os seus KMs rodados, e esta conclusão se chegou da seguinte forma:

Centenas de motoristas reportaram a esta CPI que, apesar de estarem devidamente cadastrados na plataforma (Uber ou 99), inclusive com esta dando o aval de que ele poderia realizar corridas já que inexistia qualquer pendência. A título de contextualização: para que possa realizar a sua atividade dentro das plataformas de transporte de passageiros por aplicativo, é necessário que o motorista, dentre diversos outros requisitos, envie um conjunto de documentações, e a plataforma, em posse dessa documentação, as encaminha para a prefeitura para que o motorista possa obter o chamado: Cadastro Municipal de Condutores de Aplicativo – CONDUAPP E SÓ ENTÃO, ser aprovado na plataforma.

Este procedimento, é bem explicitado no site de própria UBER, senão vejamos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

E como eles são emitidos?

Basicamente, o processo é o mesmo tanto para emissão do CONDUAPP quanto para o CSVAPP. Você não precisa fazer nada para emitir os documentos diretamente na prefeitura: todo o processo é feito entre a Uber e a prefeitura, por isso, é importante você cumprir com os passos que explicamos e enviar seus documentos para a Uber.

Veja o processo de emissão para CONDUAPP e CSVAPP:

- 1 **Primeiro passo:** o motorista parceiro envia os documentos para a Uber.
- 2 **Segundo passo:** a Uber avalia esses documentos e verifica se eles estão válidos.
- 3 **Terceiro passo:** a Uber envia esses dados para a prefeitura – (no caso de CONDUAPP, por exemplo, a Uber compartilha os dados somente quando o parceiro conclui as duas etapas: enviar a declaração de endereço e concluir o curso de formação). No caso de CSVAPP, a Uber envia a confirmação da aprovação do parceiro na Inspeção Veicular.
- 4 **Quarto passo:** a Prefeitura recebe os dados, avalia, cadastra os motoristas (ou veículos, no caso do CSVAPP) e devolve essa informação para a Uber.
- 5 **Quinto passo:** a Uber recebe a lista de motoristas e veículos cadastrados da prefeitura e envia uma confirmação para os motoristas parceiros.

Ou seja, cabe ao motorista encaminhar a documentação obrigatória aos aplicativos e os aplicativos, por sua vez, são os responsáveis por encaminhar a documentação dos motoristas à Prefeitura, garantido que estes possam exercer livremente sua atividade econômica.

Do contrário, sem a aprovação da Plataforma, que DEPENDE do CONDUAPP, o motorista **NÃO PODE REALIZAR CORRIDAS**, sob pena de violação à lei municipal nº 15.676 em seus artigos 1º e 2º, que prevê uma multa inicial de R\$4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais), realizando “*transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim*”.

Ocorre que, devido à uma falha na prestação de serviços por parte das empresas, por incontáveis vezes, os motoristas não tem os seus dados enviados à Prefeitura, o que por consequência final acaba acarretando na imposição da multa prevista na Lei nº. 16.344/2016.

Tal informação inclusive foi validada pelo representante da empresa Uber, em reunião desta CPI, quando o mesmo comunicou que existiu uma “falha sistêmica” que levou com que a comunicação do sistema da Uber para com o DTP tivesse um “gap”/vão, onde vários motoristas não foram enviados para o sistema da Prefeitura.

Em uma ordem cronológica, temos a seguinte problemática:

1. Motoristas acreditam que estão regularizados e começam a atuar pela plataforma;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

2. Motoristas são abordados e em uma checagem, é verificado que os mesmos não estão cadastrado no DTP para a realização de corridas (Verificação no site: <https://web1.sf.prefeitura.sp.gov.br/NMT/Publico/>, através do CPF e da Placa do veículo) inclusive recebendo a multa prevista no Artigo 2º da Lei nº. 15.676/2012;
3. Logo, se não está cadastrado, os motoristas não tem os seus KMs rodados contabilizados a título de pagamento do preço público. Ou seja, se as plataformas deixarem de cadastrar, por exemplo, 3000 motoristas, TODOS os KMs rodados destes motoristas deixarão de integrar o valor total que as OTTCs devem pagar pela utilização do viário;

Reitera-se: o próprio Sr. Roberto Cimatti, diretor do DTP – Departamento de Transporte Público, declarou publicamente que foram apreendidos e autuados **2.600 veículos, por não conter o cadastro no município**, sendo que como já visto, este cadastro é de responsabilidade das empresas e não dos motoristas, pois uma vez que o motorista está ativo no aplicativo da empresa, presume-se que está cadastrado no município

Desta forma, façamos um rápido cálculo com base nas médias obtidas por esta CPI:

- Média de 200 quilômetros rodados por motorista de aplicativo na plataforma ao dia X 27 dias X 12 Meses = 64.800 quilômetros rodados;
- Considerando-se o valor MÍNIMO de R\$ 0,10 centavos por km rodado temos uma média de R\$ 6.480,00 (seis mil, quatrocentos e oitenta reais) por motorista em um período de apenas UM ANO;
- Multiplicando-se este valor pelos 2600 carros apreendidos e autuados, temos um montante SONEGADO de R\$16.848.000,00 (dezesesseis milhões, oitocentos e quarenta e oito reais);
- Isso se for considerar que os motoristas de aplicativo dirigem apenas por um ano, o que certamente não é o caso, já que grande maioria está há anos nos aplicativos.
- Se fossemos calcular que os aplicativos cometem essa sonegação desde a data da edição da Resolução do preço público (2016) - o que não seria nenhuma surpresa - teríamos uma surpreendente quantia de R\$117.936.000,00 (cento e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

dezessete milhões, novecentos e trinta e seis mil reais), que deixaram de ser arrecadados simplesmente deixando de enviar alguns motoristas ao sistema de contagem de quilometragem.

Concluiu-se em inquirições realizadas pela CPI, com base nas informações cedidas pela Prefeitura, Secretaria da Fazenda e pelas próprias OTTCS, que de fato, estas, embora autorizem que os motoristas dirijam em suas plataformas, não estavam enviando os dados destes para a Prefeitura regularizá-los, fraudando assim, o cálculo dos créditos de quilômetros, razão pela qual esta CPI encaminhará cópia deste relatório à todos previstos no Capítulo V (dos encaminhamentos), para análise e providências cabíveis no intuito de cobrar os KMs rodados retroativos fraudados.

c) Das conclusões alcançadas quanto à remuneração do Município de São Paulo pelo uso intensivo do viário municipal

As OTTCs exercem uma atividade econômica privada, consistente na prestação de serviço de transporte individual. Para tanto, utilizam-se do viário urbano, inegavelmente sujeito ao domínio do Município, cabendo-lhe, portanto, disciplinar o seu uso ordinário e extraordinário, bem como estabelecer as premissas para sua exploração econômica

A Lei Federal nº 13.640/2018 disciplinou o transporte remunerado privado individual de passageiros, mas, atribuiu competência exclusiva aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar a atividade, inclusive no que diz respeito à remuneração e à cobrança de tributos municipais pela prestação dos serviços.

Nesse contexto, por meio do Decreto Municipal nº 56.981/2016 – e suas posteriores alterações –, o Município de São Paulo regulamentou a atividade, tendo o art. 8º e seguintes fixado o pagamento de preço público por quilômetro rodado, de acordo com a distância percorrida na viagem como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

A redação daquela norma previa que:

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

§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 intensivo do viário na prestação dos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública 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 do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

Em julho de 2016, o Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV) da Secretaria Municipal de Mobilidade, por meio da Resolução nº 09, instituiu o regime especial de credenciamento, acompanhamento e monitoramento das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs que adotem modelo de auditoria operacional por verificador independente para as atividades de uso intensivo do viário urbano.

Por sua vez, a Resolução nº 12 do CMUV, de 10 de outubro de 2016, calcada no Decreto Municipal nº 56.981/2016, instituiu a sistemática de meta de utilização intensiva do viário pelas OTTCs, com o objetivo de:

- (i) inibir a superexploração da malha viária;
- (ii) compatibilizar o uso do viário com a capacidade instalada, evitando-se efeitos indesejados como danos ambientais, fluidez do tráfego e dano à estrutura viária;
- (iii) racionalizar o uso pelos demais modais de transporte individual de passageiros

Ou seja, para que as empresas possam se utilizar do viário de São Paulo, é necessário que façam o recolhimento dos créditos de quilômetros em forma de contrapartida.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

O reajuste do preço público pelo uso do viário é atribuição do CMUV, que procede a correção por meio de resoluções.

Abaixo listamos as resoluções que estabeleceram o preço público pelo uso do viário editadas pelo CMUV em diferentes momentos até a instalação da CPI:

<i>Resolução</i>	<i>Preço</i>	<i>Disponível em:</i>
<i>Resolução 3/2016 (de 12 de maio de 2016) Disponível em:</i>	<i>Fixou o preço do uso do viário em R\$0,10 (dez centavos) por km rodado.</i>	https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/resolucao-03_2016-fixacao-preco-publico_1482508877.pdf
<i>Resolução 12/2016 (de 10 de outubro de 2016)</i>	<i>Estabeleceu cobrança progressiva pelo uso do viário, fixando tabela de faixas de cobrança por uso do viário. Inicialmente parte de R\$0,10 e o máximo é R\$0,40 na maior faixa.</i>	https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/resolucao-03_2016-fixacao-preco-publico_1482508877.pdf
<i>Resolução 15/2017 (de 05 de maio de 2017)</i>	<i>Alterou a tabela de cobrança progressiva pelo uso do viário. Nesta nova tabela a tarifa máxima baixou. Continuou sendo cobrado o mínimo de R\$0,10 e o máximo ficou em R\$0,36. Além disso alterou as faixas limites para progredir o preço público. Ficou mais difícil para as empresas pagarem pelo preço máximo.</i>	https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Resolucao%20CMUV%2015-17.pdf

Como visto, quando do início das atividades da CPI, a contrapartida era fixada pela Resolução CMUV nº 15, de 05 de maio de 2017, que previa remuneração mínima à Municipalidade por quilômetro rodado em cada corrida iniciada pelos aplicativos a partir de uma faixa estipulada levando em consideração o consumo de quilômetro rodado por hora pelos veículos. Isso nos seguintes termos:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Consumo de km por hora	Percentual de consumo da meta	Acréscimo no preço	Preço por km
Até 15.083,33	0,00% - 20%	0%	R\$ 0,10
15.083,33 – 30.166,66	20,01% - 40%	10%	R\$ 0,11
30.166,66 – 45.250,00	40,01% - 60%	30%	R\$ 0,13
45.250,00 – 60.233,34	60,01% - 80%	60%	R\$ 0,16
60.233,34 – 75.416,66	80,01% - 100%	130%	R\$ 0,23
Acima de 75.416,66	> 100%	260%	R\$ 0,36

Sobre tal remuneração havia uma política de incentivo ou desincentivo de uso do viário regulamentada pela Resolução nº 14, de 1º de março de 2017, a depender do perfil e características do condutor e da corrida:

Código do fator multiplicador	Categoria de incentivo e desincentivo	Fator multiplicador
M1	Quilômetro rodado por condutor do gênero feminino	10%
M2	Quilômetro rodado por carros acessíveis nos termos do art. 12 do Decreto 56.981/2016	10%
M3	Quilômetro rodado por veículo híbrido ou não poluente	10%
M4	Quilômetro rodado fora do centro expandido	50%
M5	Quilômetro rodado entre 10h e 17h	70%
M6	Quilômetro rodado entre 20h e 22h	50%
M7	Quilômetro rodado entre 22h e 7h	10%
M8	Quilômetro rodado em domingos e feriados	70%
M9	Quilômetro rodado por meio de sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes realizado por 1 (uma) chamada	50%
M10	Quilômetro rodado por meio de sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes realizado por 2 (duas) chamadas	30%



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

M11	Quilômetro rodado por meio de sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes realizado por 3 (três) chamadas	20%
M12	Quilômetro rodado por meio de sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes realizado por 4 (quatro) chamadas	10

Na visão da CPI, a forma de cálculo instituída pelo Município para o cálculo da contrapartida devida pelo uso intensivo do viário municipal era complexa e demandava um robusto sistema de apuração, ainda mais diante da magnitude dos valores referentes a essa contrapartida, que apenas em 2021 foi superior a R\$ 200 milhões.

Ocorre que, quando a CPI dos Aplicativos iniciou a análise desse tema, deparou-se com uma situação estarrecedora, que foi a constatação de que a apuração dos valores é feita exclusiva e diretamente pelas OTTCs, por meio de um sistema autodeclaratório.

Ou seja, a própria empresa declara a quantidade de quilômetros que, supostamente os motoristas vinculados à plataforma rodaram e utilizaram do viário de São Paulo e, com base nisso, efetuavam o pagamento do quantum reputavam devido. Um verdadeiro escândalo!

Também causou imensa surpresa aos membros da CPI a constatação que **NÃO HÁ UM ENTE RESPONSÁVEL** por receber, tratar e analisar detidamente essas importantíssimas informações enviadas pelas OTTCs para o pagamento dos tributos necessários, visto que:

- (i) A Secretaria Municipal do Transporte diz que a responsabilidade é da Secretaria da Fazenda; e
- (ii) A Secretaria da Fazenda diz que a responsabilidade é da Secretaria Municipal do Transporte.

Em outras palavras, não existe um mecanismo eficiente de coleta a análise dos dados constantes das planilhas dos serviços prestados enviadas pelas OTTCs à Prefeitura de São Paulo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Enquanto isso, as plataformas seguiram pagando os valores que queriam, sem qualquer análise técnica sobre a veracidade das informações.

Ocorre que, apesar da contrapartida fixada pelo CMUV variar entre R\$ 0,10 e R\$ 0,36, as informações oficiais que nos foram disponibilizadas dão conta que o valor máximo pago por quilômetro pela Uber ou pela 99 nunca superou R\$ 0,16.

Para se ter uma ideia, as empresas Uber e 99 fazem uma média superior a 20 milhões de corridas por mês e jamais chegaram próximo de pagar remuneração de R\$ 0,36 por quilômetro rodado. Na visão da CPI isso é uma afronta!

Esses números foram confirmados pela Uber em notas taquigráficas na CPI, quando informou que têm em seu cadastrado mais de 580.000 (quinhentos e oitenta mil) veículos e que entre 230.000 (duzentos e trinta mil) e 250.000 (duzentos e cinquenta mil) veículos rodam diariamente no viário da Cidade de São Paulo.

Já a empresa 99, também na CPI, conforme dados registrados em notas taquigráficas, informou que tem 280.000 (duzentos e oitenta mil) veículos cadastrados no seu aplicativo, sendo que de 80.000 (oitenta mil) a 120.000 (cento e vinte mil) rodam diariamente no sistema viário da cidade de São Paulo. Cada veículo, por sua vez, roda acima de 200 (duzentos) quilômetros por dia.

Para tornar o problema ainda mais grave, o próprio Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), órgão responsável por acompanhar e estabelecer as políticas regulatórias necessárias, demonstrou total despreparo no que tange a qualquer entendimento voltado a validade e eficácia do valor que estava sendo pago, a título do “preço público”, em todos esses anos.

Por sua vez, a Secretaria Municipal da Fazenda também não possui controles efetivos sobre tais pagamentos devidos pelas OTTCs, embora a Divisão de Serviços Especiais daquela Pasta tenha emitido, em 29 de abril de 2019, Decisão Tributária no Processo Administrativo nº 6017.2019/0001975-1, estabelecendo que a Uber deveria:

- Elaborar e manter relatórios internos DIÁRIOS consolidando registro individual de clientes (tomadores de serviço) com indicação do CPF e/ou CNPJ e o respectivo valor do serviço prestado pela empresa em cada uma dessas operações (que servirá de base de cálculo para a emissão de NFS-e);



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Manter em arquivo contratos de prestação de serviço com clientes, que contenham a perfeita identificação das partes permitindo-se a correlação entre tais contratos e os respectivos registros contábeis, sendo possível correlacionar cada tomador de serviço ao documento fiscal emitido e ao(s) correspondente (s) contrato(s) de prestação de serviços;
- Segregar as informações acerca das receitas tributáveis e não tributáveis pelo ISS;
- Fazer constar de todos os relatórios os dados que identifiquem o estabelecimento da requerente (nome, CCM, CNPJ) e o número deste processo na seguinte conformidade: "Autorização de Regime especial — SEI 6017.2019/0001975-1";
- Manter arquivo eletrônico armazenado ou gravado em mídia não regravável (CDROM OU DVD-ROM) dos relatórios exigidos, conjugado com software e programa autoexecutável, se for o caso, que possibilite a abertura dos arquivos em qualquer equipamento, bem como a impressão parcial ou total dos mesmos, permanecendo à disposição da fiscalização pelo prazo decadencial;
- Emitir DIARIAMENTE uma NFS-e para cada código de serviço prestado, consignando como base de cálculo do ISS aquela apurada no relatório, fazendo constar no campo "Outras informações" os dizeres: "Autorização de Regime especial — SEI 6017.2019/0001975-1";
- Manter registros contábeis auxiliares que possibilitem a perfeita identificação das receitas sujeitas à tributação do ISS;
- A base de cálculo do ISS é o preço do serviço, assim considerada a receita a ele correspondente, sem qualquer dedução (exceto descontos e abatimentos concedidos independentemente de qualquer condição), inclusive a título de despesas reembolsáveis ou não, e dele faz parte integrante e indissociável o próprio imposto;
- O regime especial ora concedido é válido até deliberação em contrário, e poderá ser a qualquer tempo alterado ou suspenso a critério do Fisco; ..."

Como tudo na Cidade de São Paulo, os números referentes às corridas disponibilizadas por veículos cadastrados em OTTCs são grandiosos e a CPI considera inadmissível que o sistema de arrecadação seja autodeclaratório pelas empresas e sem qualquer fiscalização pela Municipalidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Observe-se que desde a regulamentação e fixação do valor da contrapartida, passaram-se aproximadamente 6 (seis) anos e jamais houve qualquer correção monetária no tocante aos valores de contrapartida, sendo que a inflação apurada pelo IPCA/IBGE no período foi de 34,77% e de 80,39% quando considerado o IGP-M/FGV.

Ao ser questionado, o CMUV informou que não foi feito nenhum estudo sobre o impacto que o viário estava sofrendo com o passar dos anos, e, por isso, não houve alteração na Resolução que previu a primeira progressão do preço dinâmico.

Isso quer dizer que, embora as empresas Uber e 99 utilizem sistemas digitais muito sofisticados, que interligam meios de pagamento, com rotas e trajetos de trânsito, com cadastramento on line de passageiros, acionamento por GPS, identificação de motoristas e veículos, as informações sobre as corridas, especialmente quilometragem percorrida, não são disponibilizadas ou não são auditadas pelo Município de São Paulo para aferição e cálculo do valor devido por quilometro rodado (contrapartida).

Nada obstaría, por exemplo, da empresa dizer que rodou uma quantidade infinitamente menor de quilômetros, para justamente pagar um valor a menor, já que se trata de um sistema autodeclaratório, razão pela qual a CPI fez um requerimento ao BACEN e à Receita Federal para a quebra de sigilo bancário e fiscal das maiores empresas no ramo, logicamente a Uber e 99, no intuito de se fazer um cruzamento de informações com relação ao que recebido, por exemplo, pela Secretaria da Fazenda e pelos documentos obtidos com a quebra do sigilo, todavia, como se verá, o pedido foi indeferido pelos órgãos.

Outro ponto de igual relevância é que os dados das corridas dos motoristas não são georreferenciados, o que significa que não se tem desenhado o caminho efetivamente utilizado, e por conseguinte, não se sabe quais vias que o veículo de aplicativo utilizou ou usa com maior frequência. O prejuízo imediato disso é a impossibilidade de, por meio dos dados enviados pelas OTTCs, se mensurar o uso do viário ou até mesmo desenhar políticas públicas a partir das informações de origem e destino.

No entendimento da CPI, o sistema autodeclaratório é completamente ilegal, na medida em que coloca o Município de São Paulo à mercê da informação prestada pelas próprias empresas que são as entidades devedoras da contrapartida, abrindo brecha para o interesse privado sobrepor o interesse público em serviço cuja regulamentação é Municipal.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ademais, com base em estudos desta CPI, pôde-se constatar que a Uber e a 99 deixam de enviar centenas de motoristas para o Departamento de Transportes Públicos (DTP), justamente para diminuir a contabilização de quilômetros rodados.

Isso porque, para que possa realizar a sua atividade dentro das plataformas de transporte de passageiros por aplicativo, é necessário que o motorista, dentre diversos outros requisitos, envie um conjunto de documentos, e a plataforma, em posse deles, os encaminhe para a Prefeitura para que o motorista possa obter o chamado Cadastro Municipal de Condutores de Aplicativo – CONDUAPP.

Ou seja, cabe ao motorista encaminhar a documentação obrigatória aos aplicativos e os aplicativos, por sua vez, são os responsáveis por encaminhar a documentação dos motoristas à Prefeitura, garantido que estes possam exercer livremente sua atividade econômica.

Do contrário, sem a aprovação da Plataforma, que DEPENDE do CONDUAPP, o motorista NÃO PODERIA REALIZAR CORRIDAS, sob pena de violação à lei municipal nº 15.676 em seus artigos 1º e 2º, que prevê uma multa inicial de R\$4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais), realizando “transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim”.

Ocorre que, devido à uma falha na prestação de serviços por parte das empresas, por incontáveis vezes, os motoristas não têm os seus dados enviados à Prefeitura, o que por consequência final acaba acarretando na imposição da multa prevista na Lei nº. 16.344/2016.

Tal informação inclusive foi validada pelo representante da empresa Uber, em reunião desta CPI, quando o mesmo reconheceu que existiu uma “falha sistêmica” que levou com que a comunicação do sistema da Uber para com o DTP tivesse um “gap”/vão, onde vários motoristas não foram enviados para o sistema da Prefeitura.

Entretanto, em inquirições realizadas pela CPI, constatou-se junto a motoristas vinculados às OTTCs e também validadas pela Prefeitura, que, de fato, as OTTCs, embora não estivessem enviando os dados destes para cadastramento junto à Prefeitura, acabaram por permitir que eles realizassem corridas, fraudando o cálculo da contrapartida devida pela utilização do viário municipal.

Em uma ordem cronológica, temos a seguinte problemática:

- (1) Motoristas acreditam que estão regularizados e começam a atuar pela plataforma;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- (2) Motoristas são abordados e em uma checagem, é verificado que os mesmos não estão cadastrado no DTP para a realização de corridas (Verificação no site: <https://web1.sf.prefeitura.sp.gov.br/NMT/Publico/>, através do CPF e da Placa do veículo) inclusive recebendo a multa prevista no Artigo 2º da Lei nº. 15.676/2012;
- (3) Logo, se não está cadastrado, os motoristas não tem os seus quilômetros rodados contabilizados a título de pagamento do preço público.

A CPI solicitou à Consultoria Técnica de Economia e Orçamento – CTEO a análise dos dados disponibilizados pelas empresas e pela Prefeitura do Município de São Paulo para simular a forma de cálculo da contrapartida.

A CTEO se debruçou sobre os dados e as aplicou em consonância com a metodologia de cobrança fixada pelo CMUV à época. No entanto, em razão da falta de algumas informações que não foram disponibilizadas pelas OTTCs e a extrema complexidade de parâmetros de cobrança estabelecidos tornaram inconclusiva qualquer possibilidade de aferição precisa do valor devido.

Frente a essa informação apresentada pela CTEO, a CPI chegou à conclusão que a forma de cálculo do valor da contrapartida fixada na regulamentação municipal era inaudível e precisava de ajustes, dado o enorme risco de prejuízos ao Erário.

Assim, após essa incisiva atuação da CPI em defesa do interesse público, que incluiu diversos estudos, diligências e recomendações aos órgãos da Administração Pública Municipal, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito passou a analisar o tema de forma mais cuidadosa e promoveu alterações normativas visando aperfeiçoar a fiscalização do pagamento da contrapartida pelo uso intensivo do viário municipal.

Assim, a CMUV, por meio da edição da Resolução nº 30, de 05 de outubro de 2022, revogou a complexa sistemática anterior e definiu novas premissas mais claras relacionadas ao pagamento da contrapartida pelas OTTCs, a saber:

- (i) Fixação do valor de R\$ 0,12 (doze centavos de real) para o preço público da outorga dos créditos de quilômetros estabelecido pelo regime de uso intensivo do viário urbano estabelecido no Decreto Municipal nº 56.981/2016;
- (ii) Determinação para que as empresas (OTTCs) encaminhem anualmente relatório de asseguarção emitido por Auditoria Independente, que havia sido estranhamente removida na Resolução CMUV nº 21, assegurando que:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- As informações prestadas pelas empresas estão livres de distorções relevantes;
- Os valores efetivamente recolhidos pelas empresas correspondem aos valores previstos na regulamentação; e
- As empresas implantaram e está em efetivo funcionamento o sistema de controle interno com potencial para reduzir os principais riscos de distorções relevantes nas informações prestadas à PMSP e outras desconformidades em relação a regulamentação decorrente do Decreto nº 56.981/16.

Embora a Portaria CMUV nº 30 tenha corrigido alguns graves problemas criados desde a regulamentação inicial ocorrida em 2016, na visão da CPI ainda existem 2 tópicos que não foram tratados de maneira satisfatória e eles são de suma importância por estarem afetos à arrecadação municipal.

O primeiro diz respeito ao valor de R\$ 0,12 fixado por quilômetro rodado para remuneração pela contrapartida do uso do viário municipal.

Na visão da CPI, o valor de R\$ 0,12 foi subavaliado e não representa a correta contrapartida pelo uso do viário municipal, afinal trata-se de valor muito próximo da base de R\$ 0,10 fixada ainda em outubro de 2016 pela Resolução CMUV nº 12.

O incremento no valor sequer recompõe a inflação medida no mesmo período, que medida pelo IPCA/IBGE foi de 34,77% e pelo IGP-M/FGV foi de 80,39%.

Em outras palavras, a atualização do preço, não veio acompanhado de nenhum estudo técnico que desse suporte a majoração e a CPI não pode afirmar que o novo valor estabelecido efetivamente atendeu ao interesse público.

Portanto, o entendimento da CPI é que o valor definido na Portaria CMUV nº 30 está subavaliado e precisa ser reconsiderado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e pelo CMUV a fim de refletir, pelo menos, a inflação apurada no País entre 2016 e 2022.

Nesse sentido, a CPI aprova a expedição de recomendação àquela Pasta para que adote as providências necessárias visando os ajustes no valor definido na Portaria CMUV nº 30 para que o valor fixado represente, de forma correta, a real contrapartida pelo uso do viário municipal e, assim, haja a preservação do Erário.

O segundo tópico diz respeito ao período em que as empresas se utilizaram do sistema autodeclaratório para recolhimento da contrapartida sem que houvesse a fiscalização pelo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Município de São Paulo sobre a aferição dos valores pagos. Esse tema causou muita repercussão negativa!

As conclusões alcançadas indicam que a Uber e a 99 faturaram bilhões de reais com a prestação de serviços de transporte a partir da utilização das vias públicas do Município de São Paulo, mas repassam aos cofres públicos uma contribuição insignificante e sem nenhum tipo de auditoria por parte da Municipalidade.

Eventuais valores sonegados e desviados dos cofres públicos desde 2016 poderiam auxiliar na educação, na saúde, e em diversas outras áreas tão carentes de nossa Cidade, de forma que em relação a esse tema, a CPI entende ser indispensável a adoção de todas as providências necessárias para a recuperação dos valores devidos.

Para esta CPI, o Município de São Paulo não pode abrir dos valores que deixaram de ser arrecadados por práticas verdadeiramente escusas das empresas Uber e 99.

Assim, na Sessão de 08 de novembro de 2022, a CPI aprovou o encaminhamento de Representação ao Ministério Público do Estado de São Paulo, endereçada à Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social, visando, também, a apuração das informações e formulação de pedido de ressarcimento ao Erário pelos prejuízos sofridos.

Essa Representação foi distribuída em 11 de novembro de 2022 para o 3º Promotor de Justiça do Patrimônio Público e Social, Dr. Paulo Destro, tendo recebido o número 66.0695.0000894/2022.

Naquele procedimento, dada a gravidade dos fatos ali narrados, houve a adoção de imediatas providências pelo Ministério Público, com a requisição de informações por parte da Uber e 99, além da Secretaria Municipal da Fazenda e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

Feitas essas considerações, que demonstram as irregularidades praticadas pela Uber e pela 99, esta CPI encaminhará cópia deste relatório a todos os entes indicados no nos encaminhamentos, para análise e providências cabíveis no intuito de cobrar, retroativamente, a contrapartida devida pela utilização do viário municipal.

d) Da necessidade de aperfeiçoamento do CMUV:

Conforme ficou evidente na atividade desenvolvida pela CPI, o funcionamento sustentável das OTTCs pressupõe o pleno funcionamento dos órgãos fiscalizatórios de seus



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

serviços. Nesse contexto, o CMUV, como já anteriormente descrito, desempenha papel singular.

É que cabe ao CMUV, deliberar sobre o funcionamento das OTTCs a partir de diversas dimensões, como no estabelecimento de metas de equilíbrio da utilização da infraestrutura urbana, definição dos preços públicos cobrados destas empresas, desenvolvimento parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço, estabelecimento de requisitos de formação dos motoristas de aplicativos; recebimento de representações de abuso de poder de mercado, bem como monitoramento da política público.

Como se vê, são atribuições de alto relevo e importância ímpar para o bom funcionamento e compatibilidade dos serviços prestados pelas OTTCs e o adequado funcionamento das políticas do uso do viário.

Entretanto, o que ficou evidente durante as oitivas realizadas pela CPI dos Aplicativos é que apesar da relevante missão, o CMUV não está devidamente equipado para dar contas das suas atribuições. Além disso, nota-se, que há sub-representação dos órgãos e entidades que integram o colegiado, uma vez que nem todos os atores com atribuições conexas ao trânsito, mobilidade e utilização do viário municipal têm assento no CMUV.

Veja-se a composição

<i>Decretos sobre composição do CMUV</i>	<i>Descrição da composição</i>
<i>Decreto Nº 57.750/2017</i>	<ul style="list-style-type: none">- o Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, que o presidirá;- o Secretário Municipal da Fazenda;- o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais;- o Secretário Municipal de Desestatização e Parceiras;- o Secretário Municipal de Inovação e Tecnologia;- o Secretário do Governo Municipal;- o Secretário Municipal de Serviços e Obras
<i>Decreto 58.167/2018</i>	<ul style="list-style-type: none">- o Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, que o presidirá;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

	<ul style="list-style-type: none">- o Secretário Municipal da Fazenda;- o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais;- o Secretário Municipal de Desestatização e Parceiras;- o Secretário do Governo Municipal;- o Secretário Municipal de Serviços e Obras
<i>Decreto 58.967/2019</i>	<ul style="list-style-type: none">- o Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, que o presidirá;- o Secretário do Governo Municipal;- o Secretário Municipal da Fazenda;- o Secretário Municipal das Subprefeituras;- o Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras;- o Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano
<i>Decreto 59.105/2019</i>	Inseriu na estrutura do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV a função de secretário executivo, com as respectivas atribuições.
<i>Decreto nº 60.448/2021</i>	<ul style="list-style-type: none">- Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM, que o presidirá;- Secretaria de Governo Municipal;- Secretaria Municipal da Fazenda;- Secretaria Municipal das Subprefeituras;- Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras;- Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Como se vê da descrição da composição, o CMUV era inicialmente composto pelos titulares das Secretarias, e posteriormente, com a última alteração, passou a ser composto apenas por representantes das Pastas, que podem ou não ser o respectivo Secretário.

Isso evidencia, que houve uma burocratização do órgão, sugerindo que o papel deliberativo, talvez, tenha ficado em segundo plano. Essa mudança, também evidencia que o relevante papel inicialmente conferido ao Comitê é incompatível com a agenda do Secretariado.

Ademais, é importante frisar que, em todas as composições do CMUV nota-se ausência de entidades e órgãos importantes, que têm atribuições relacionadas ao trânsito e uso do viário, como a CET, a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente e até mesmo da Câmara Municipal de São Paulo, que possui a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica com prerrogativas para opinar sobre todas as propostas e projetos de lei que envolvem atividades econômicas desenvolvidas na cidade e transportes coletivos ou individuais, dentre outras atribuições

Nesse sentido, quanto ao papel do CMUV, a conclusão da CPI é que, diante da relevância das atribuições daquele órgão, é indispensável que haja o seu aperfeiçoamento, com o aprimoramento das atividades de fiscalização a fim de garantir que a adequada prestação de serviços pelas OTTCs e o perfeito funcionamento das políticas do uso do viário.

Para tanto, entre as medidas necessárias para tal aprimoramento, a CPI sugere que o Poder Executivo destine mais recursos e incentive a participação do Secretariado na gestão do órgão, conferindo-lhe maiores poderes de deliberação e fiscalização, com o necessário incremento de pessoal e infraestrutura.

Além disso, a CPI recomenda a readequação da sua composição, permitindo-se a participação de órgãos importantes para a Cidade e com atribuições especializadas no trânsito e uso do viário.

e) **Dos deletérios impactos das OTTCs no transporte público coletivo de passageiros**

Tema relevante e também muito debatido na CPI, diz respeito ao avanço das OTTCs de transporte de passageiros em nosso município e o conseqüentemente o impacto que estes provocaram no transporte público coletivo de passageiros.



A proposta das plataformas inicialmente estabelecidas em nossa Cidade, das empresas Uber e 99 parecia oferecer uma comodidade ao usuário que buscava por um meio de transporte particular a facilidade em pedir um carro com motorista atrelado a preços convidativos.

Durante um bom tempo, as empresas focaram nesse nicho de mercado do transporte particular, concorrendo até mesmo de forma desleal com o serviço de táxi regulamentado pelo Município.

No entanto, logo as empresas enxergaram uma nova oportunidade de mercado e, ainda em 2016, nascia o “Uber Pool”, em que, a empresa oferecia uma corrida em valor cerca de 40% mais barata se o passageiro aceitasse compartilhar o carro com outras pessoas que tenham destinos ou rotas parecidas.

Posteriormente, a empresa criou um novo serviço, denominado “Uber Juntos”, que à semelhança do “Uber Pool” oferecia um trajeto compartilhado específico, mas não ao destino final do passageiro, delegando a este um pequeno deslocamento – algo parecido como a caminhada até o ponto de ônibus para chegar ao local de embarque e al destino desejado.

Segundo noticiou a empresa, o intuito do novo projeto de compartilhamento proporcionado pelo “Uber Juntos” seria a diminuição da quantidade de carros nas ruas e auxílios à chegada nos transportes públicos coletivos.

Todavia, o tema foi objeto de estudo realizado pela Universidade de São Paulo - USP que demonstrou claramente que o resultado foi exatamente o inverso do benefício sugerido pela empresa.

Naquele estudo, o objetivo foi verificar a aceitação e a origem dos usuários, além de analisar os impactos em outros meios de transporte devido a introdução desta nova modalidade.

Segundo pesquisa realizada pela Quest Inteligência em conjunto com o GAESI/ USP, de cada 10 usuários da modalidade “Uber Juntos”, 6 era usuário do sistema público de transporte coletivo.

Naquele estudo, o custo das viagens foi mencionado como o principal atrativo apontado pelos usuários, sendo que em 49% das viagens pesquisadas, estes obtiveram custo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

inferior a duas tarifas do transporte público em São Paulo (R\$ 8,60), sendo R\$ 9,46 o custo médio dos deslocamentos pesquisados.

No entanto, apesar da Uber pregar que tal plataforma seria uma solução para a diminuição dos veículos nas ruas de São Paulo, o estudo feito pela USP revela exatamente o contrário, já que, em média, as viagens do “Uber Juntos” tiveram um trajeto de 5,6km e contaram com apenas 1,4 passageiros de ocupação, excluindo o pesquisador.

Isso mostra que, apesar de ser vendido como uma opção de viagem compartilhada, na maioria absoluta das viagens, não é necessário ou até mesmo um requisito que o passageiro compartilhe o veículo com outra pessoa.

O estudo também revelou que antes do “Uber Juntos 62% dos usuários utilizavam o transporte público para realizar o mesmo deslocamento, sendo que metade desses passageiros não selecionou nenhum outro meio, ou seja, eram exclusivos do transporte público.

Esses dados demonstram claramente uma competição injusta com os serviços de transportes públicos coletivos de passageiros, o que prejudica de forma impactante a Cidade de São Paulo como um todo, desde a organização do seu sistema viário, quanto o meio ambiente em razão de poluição gerada por mais veículos, quanto nas próprias finanças, dada a forma de remuneração estipulada para o serviço de transporte público coletivo.

Informações disponibilizadas pela Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, demonstram claramente as reduções dos números de passageiros que utilizam os transportes público coletivo de passageiros.

Ano	Número de passageiros no sistema de transporte público coletivo
2016	2.915.355,011
2017	2.864.266,074
2018	2.798.915,652
2019	2.638.165,194



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Conforme os dados apresentados, houve uma redução equivalente a cerca de 10% comparado com os anos de 2016 a 2019, do número de passageiros nos transportes públicos coletivos.

A pesquisa da USP ainda aponta que depois de ser inserido neste novo contexto de transporte, 95,2% dos utilizadores se transformam em usuários frequentes da ferramenta, com 4,8% de novos usuários, que dificilmente voltarão a se locomover de forma “analógica”.

Esta conjunção de dados aponta para uma migração permanente de usuários do transporte público para um transporte por aplicativos.

Entre as finalidades de utilização do serviço, destacaram-se os motivos trabalho com 45,6% e lazer com 19,9%. A frequência de uso apontada foi de 3,8 viagens por semana na modalidade.

Os especialistas citam ainda, por exemplo, que o horário de pico tende a aumentar (pois os motoristas de aplicativos circulam o dia inteiro) e que há uma migração dos passageiros de transportes públicos para este serviço - dado já apontado em pesquisas internacionais.

Com atuação mais expressiva no Brasil a partir de 2014, os maiores neste mercado -- Uber, 99 e Cabify-- não divulgam números de passageiros atendidos nem de motoristas cadastrados nas capitais de São Paulo e Rio, mas se estima que estejam na casa de dezenas de milhares em grandes centros urbanos.

Portanto, na visão da CPI, há comprovações claras e evidentes que demonstram o quanto essa modalidade de transporte afeta os transportes públicos coletivos. Não só com a migração de passageiros para os aplicativos de transporte, mas também pela utilização do viário, como uso e congestionamento em faixas exclusivas para ônibus, sem dizer que pela condução aos mesmos locais, acabam por usar paradas nos terminais de ônibus e estações e locais proibidos.

A verdade é que há uma grande e desenfreada competição por parte das empresas de aplicativos de passageiros frente aos transportes públicos coletivos, até mesmo em razão das negativas em disponibilizar ao Município de São Paulo informações e dados essenciais, que dificultam a análise do real impacto em diversas áreas.

Por essa razão, para esta CPI, se faz necessário o estudo do real uso do viário por essas empresas de transporte de passageiros por aplicativos, como também, seja exigida



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

transparência sobre a quantidade de veículos, passageiros e quilômetros rodados por cada motorista cadastrado nas plataformas de aplicativos, o que já existe no transporte público coletivo de passageiros.

f) **Da necessidade de disponibilização de dados pelas OTTCs para a execução de políticas públicas**

É pressuposto de planejamento e execução de políticas públicas a custódia de informações que permitam elaborar diagnósticos e promover os aprimoramentos necessários nas políticas em execução.

No que se refere as OTTCs, o que se constatou durante a CPI foi uma dificuldade quase intransponível de acesso a dados sobre os condutores, veículos e corridas. Tanto isso é verdade que, quando a Prefeitura de São Paulo editou decreto normatizando a necessidade de envio de dados (Decreto Municipal nº 56.981/16), o tema foi judicializado pelas OTTCs, e a questão perdurou por longo período sem definição.

Outrossim, além da dificuldade de se obter informações, a CPI também constatou que algumas empresas de aplicativos, enviaram a Prefeitura de São Paulo dados incompletos que podem causar prejuízo para o monitoramento e fiscalização de trânsito, e até ao Erário.

Ilustra bem essa situação, a constatação de que a empresa Uber, por exemplo, deixou de informar dados de alguns condutores, que foram autuados, por estarem trabalhando como motorista da Uber, mas não estarem devidamente cadastrados na Prefeitura de São Paulo. Esta situação é ainda mais grave, se se considerar que o motorista não cadastrado, não teve sua corrida computada para efeitos de recolhimento do preço público pelo uso do viário.

Mas não é só isso. As empresas OTTCs são custodiantes de dados muito relevantes para a adoção de políticas públicas. A Uber e a 99, por exemplo, realizam mais de 20 milhões de corridas por mês e têm conhecimento de informações precisas da origem e do destino dos cidadãos que vivem, trabalham e se deslocam por São Paulo.

Essas informações não são preciosas apenas para a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito, por exemplo, para elaborar planos de novos corredores de ônibus, novas vias ou até mesmo direcionar os agentes de trânsito para locais com maior incidência de tráfego.

São informações que, catalogadas no médio e longo prazo podem identificar novas tendências relacionadas a moradias, uso do transporte e outros mais que precisam ser levadas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

em conta nas ações governamentais voltadas ao planejamento e desenvolvimento urbano, inclusive as relativas ao Plano Diretor Estratégico, aos Planos Regionais Estratégicos das Prefeituras Regionais e de Bairros, ao Parcelamento, ao Uso e Ocupação do Solo, às Operações Urbanas e demais instrumentos urbanísticos a cargo da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

Nesse sentido, a CPI entende que é indispensável que o Município de São Paulo exija disponibilização de dados pelas OTTCs na forma da legislação em vigor e dê o tratamento adequado a tais informações a fim de que eles sejam integrados às políticas públicas voltadas ao planejamento e desenvolvimento urbano, especificamente nas ações de mobilidade e trânsito.

g) Das atividades desenvolvidas pelas OTTCs Uber e 99: Transporte de Passageiros e de Mercadorias

As maiores OTTCs, principalmente a Uber e a 99 se autodeclaram empresas que operam uma plataforma digital de agenciamento e intermediação de serviços de transporte de passageiros.

Por meio dos aplicativos disponibilizados pelas empresas, os clientes contratam o serviço de transporte de passageiros de um ponto no espaço a outro.

As OTTCs lançam a oferta do serviço de transporte de passageiro por meio da indicação de motoristas cadastrados em seu aplicativo (teoricamente aos que estão mais próximos do ponto de partida do cliente); aquele motorista que aceitar a proposta de corrida em primeiro lugar presta o serviço e recebe o valor correspondente.

Quanto a esse tópico, a controvérsia é se o trabalho se desenvolve por conta própria ou por conta alheia, ou seja, trata-se o motorista de empregado subordinado – ainda que essa subordinação adquira novas matizes e sutilezas peculiares ao modelo de contratação e da prestação de serviço em ambiente virtual (online) –, ou se se trata de um trabalhador independente ou um empreendedor com autonomia para livremente decidir os termos e as condições de seu negócio e o modo como realizá-lo.

Em síntese, há divergência sobre o correto enquadramento jurídico dos motoristas vinculados aos aplicativos dessas OTTCs



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A tese dessas OTTCs para afastarem a relação de emprego ou trabalho com seus entregadores/motoristas apoiam-se em dois pilares:

- (i) São empresas de tecnologia que desenvolveram um aplicativo digital que conecta o Usuário em busca do serviço de transporte individual privado e o Motorista interessado em prestar os serviços de transporte e/ou logística;
- (ii) haveria autonomia e ausência de subordinação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia.

A CPI, contudo, concluiu de forma cabal que tais pilares foram construídos sob um castelo de areia que não se sustenta ao menor sopro jurídico.

Veja-se, por exemplo, a empresa Uber, que se diz uma empresa de intermediação e agenciamento de serviços, dentre outras atividades. Nessa condição descreve, formalmente, seu objeto social da seguinte forma:

- (a) licenciamento de direito de acesso e uso de programas de computação;
- (b) disponibilização a sociedades afiliadas de serviços de suporte e marketing;
- (c) prestação de serviços administrativos, financeiros técnicos e de gestão para terceiros;
- (d) intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital;
- e
- (e) realização de quaisquer outros atos que, direta ou indiretamente, levem à concretização dos objetos acima mencionados, no seu mais amplo sentido

O Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ da empresa informa, também, como atuação principal, “Atividades de intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários”

Contraditoriamente, no Instituto Nacional de Propriedade Industrial -INPI – autarquia federal responsável pelos depósitos de patentes, desenhos industriais e registros de marca, órgão de proteção da propriedade intelectual de empresas, que atua para impedir a disputa das marcas contra possíveis copiadores –, a Uber requereu o registro de sua marca como empresa de transporte nos seguintes termos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

BRASIL Acesso à informação Participe Serviços Legislação Canais

Instituto Nacional da
Propriedade Industrial
Ministério da Economia

Consulta à Base de Dados do INPI [Início | Ajuda?]

» Consultar por: No.Processo | Marca | Titular | Cód. Figura] 1/0

Marca

Nº do Processo: **840466854**
Marca: UBER
Situação: Pedido de registro de marca indeferido (mantido em grau de recurso)
Apresentação: Nominativa
Natureza: De Serviço

Classificação de Produtos / Serviços

Classe de Nice	Situação da Classe	Especificação
NCL(10) 39	Vide Situação do Processo	TRANSPORTE; EMPACOTAMENTO E ARMAZENAMENTO DE PRODUTOS; ORGAN...

Classe Nice - Revisão: (10)

Titulares	Nome
Transporte; embalagem e armazenagem de produtos; organização de viagens.	Uber Technologies, Inc.

Tal pedido do registro de marca, na categoria de empresa de transporte, foi indeferido pelo INPI sob o fundamento de que a marca da Uber reproduz ou imita o registro de outras empresas de transporte (Trans-Uber), o que é vedado pelo art. 124, XIX da Lei 9.279/96. Irresignada, a Uber apresentou recurso aquele órgão ressaltando sua real atividade:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ILMO. SR. PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL – INPI

RECURSO CONTRA O INDEFERIMENTO

PROCESSO N.º 840.466.854
MARCÁ: UBER (nominativa)
CLASSE: NCL (10) 39
RECORRENTE: UBER TECHNOLOGIES, INC.

UBER TECHNOLOGIES, INC., por seus procuradores infra-assinados, informada com a decisão que INDEFERIU o pedido de registro n.º 840.466.854, consoante publicação inserida na RPI n.º 2361 de 05 de abril de 2016, vem à presença desse DD. Instituto Nacional da Propriedade Industrial, nos termos do artigo 212, da Lei de Propriedade Industrial, interpor

RECURSO CONTRA O INDEFERIMENTO

I – PRELIMINAR

Primeiramente, a Recorrente vem requerer a restrição de seus serviços, passando a designar:

"Prestação de serviços de transporte de passageiros e reservas para serviços de transporte de passageiros: transporte de passageiros; organização de viagens."

Os produtos que a ora Recorrente visa proteger são "prestação de serviços de transporte de passageiros e reservas para serviços de transporte de passageiros: transporte de passageiros; organização de viagens."

VIII – DO PEDIDO

Diante de todos os argumentos acima expostos e comprovados, espera a Recorrente ter demonstrado que inexistente razão que justifique o indeferimento ora contestado, razão pela qual requer seja dado provimento ao presente recurso e publicado o deferimento do pedido de registro n.º 840.466.854 para a marca nominativa "UBER" na classe 39, nos termos dos artigos, 6º *quinquies da Convenção da União de Paris*.

Importante ressaltar que o registro da marca no INPI garante ao seu proprietário direito de uso exclusivo em todo o território nacional e assegura, legalmente, o direito de explorar e usufruir os benefícios gerados por sua invenção/atividade.

A Lei 9.279/96 que regula o registro de marcas, estabelece, inclusive, como requisito que a empresa realize a atividade para a qual pretende o registro (art. 129).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Logo, quando convém, parase proteger da concorrência e garantir seu espaço no mercado, a Uber se despe de artifícios fictícios e se apresenta ao mundo como verdadeiramente **é: UMA EMPRESA DE TRANSPORTE.**

Percebe-se, portanto, que, formalmente, a empresa se apresenta como uma plataforma de tecnologia de intermediação ou emparelhamento entre a demanda e a oferta de serviço de transporte de passageiros, no entanto, na realidade, as empresas aqui investigadas, especialmente exploram a atividade de transporte de passageiros.

As maiores OTTC se apresentam como empresas de agenciamento que promoveriam a simples intermediação, facilitação e/ou captação de clientes ao proponente. No caso concreto, a intermediação entre os seus clientes ou solicitantes e os seus entregadores ou motoristas previamente cadastrados.

No entanto, a atividade de agenciamento ou intermediação de serviços é uma cortina de fumaça criada para esconder a verdadeira atividade econômica desenvolvida pela Uber e pela 99: transporte de passageiros.

Tal estratégia, aliás, é muito comum nas empresas de aplicativo de prestação de serviços em diversas cidades ao redor do mundo. Essas empresas, para fugir da criteriosa regulamentação sobre a atividade, alegam que vendem, tão somente, tecnologia e não exercem qualquer atividade ou serviço tangível.

Com isso, pretendem operar em um mercado sem nenhuma regulamentação de entrada, um terreno baldio desprovido de leis e normas administrativas de postura.

Veja-se o caso da própria Uber em outros países. Para poder operar em cidades que exigem licença administrativa, a empresa adotou o discurso padrão de que se trata apenas de empresa de tecnologia e não realiza o transporte de pessoas. Nada mais enganoso, bastando se atentar ao anterior slogan da empresa: *“Tornemos o transporte tão confiável quanto água corrente, em todos os lugares, para todas as pessoas”* (tradução literal). Assim, não resta a menor dúvida, que se trata de uma empresa que presta o serviço de transporte individual de pessoas.

Tanto no Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América, quanto na cidade de Londres, na Inglaterra, o Poder Judiciário local chegou às seguintes conclusões: “De fato, poucas empresas não são empresas de tecnologia se o foco é somente em como criam ou distribuem seus produtos. Se, contudo, o foco é na substância do que a empresa realmente faz



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

(como vender corridas de táxi, cortar grama ou açúcar), é claro que a Uber é uma empresa de transporte, embora tecnologicamente sofisticada”¹ e “em nossa opinião, é irreal negar que a Uber está nos negócios como um fornecedor de serviços de transporte... a noção de que a Uber em Londres é um mosaico de 30.000 pequenos negócios relacionados por uma ‘plataforma’ comum é, para nós, francamente ridícula. Em cada caso, o ‘negócio’ consiste em um homem com um carro buscando ganhar a vida dirigindo”²

O simples fato de uma empresa se utilizar de um instrumento digital (a plataforma), para realizar as suas atividades econômicas, não a qualifica como “empresa de tecnologia”.

Atualmente, não existe nenhuma empresa importante que não tenha um aplicativo. O Banco Itaú, por exemplo, tem seu aplicativo e uma plataforma digital, sem deixar de ser um banco, por óbvio. O Magazine Luiza tem aplicativo e plataforma digital, sem deixar de ser uma empresa do comércio de varejo. A Volkswagen tem aplicativo e plataforma digital, sem deixar de ser uma fabricante de automóveis. O McDonald’s tem plataforma e aplicativo digital, e claramente atua no setor da alimentação fast-food. A C&A continua a ser uma loja de roupas mesmo tendo aplicativo.

O absurdo seria de igual monta se identificássemos essas empresas como atuantes do ramo imobiliário somente porque utilizam imóveis para a realização de seu negócio.

A digitalização é um fenômeno que atinge todos os âmbitos e dimensões da sociedade, não fazendo nenhum sentido destacá-la de todo o resto. É uma característica de nossa sociedade, e não um nicho de atividade, com tentam fazer crer a Uber e a 99.

Seria diferente se fosse uma empresa de tecnologia, como muitas que existem, que desenvolveria sistemas para pessoas jurídicas e naturais utilizarem.

¹ UNITED STATES DISTRICT COURT, N.D. CALIFORNIA. Douglas O’Connor, et al., Plaintiffs v. Uber Technologies, Inc., et al., Defendants. Mar. 2015. Disponível em: <https://h2o.law.harvard.edu/collages/42126/export>. Acesso em: 30 set. 2017, tradução nossa de: “Indeed, very few (if any) firms are not technology companies if one focuses solely on how they create or distribute their products. If, however, the focus is on the substance of what the firm actually does (e.g., sells cab rides, lawn mowers, or sugar), it is clear that Uber is most certainly a transportation company, albeit a technologically sophisticated one”.

² JUDICIARY. Mr Y Aslam, Mr J Farrar and Others – V – Uber. Oct. 2016. Disponível em: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018, p. 27, tradução nossa de: “it is, in our opinion, unreal to deny that Uber is in business as a supplier of transportation services. The notion that Uber in London is a mosaic of 30,000 small business linked by a common ‘plataform’ is to our minds faintly ridiculous. In each case, the ‘business’ consists of a man with a car seeking to make a living by driving it”.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Da mesma forma, falar de plataformas digitais também traz uma disparidade gigantesca de sentidos. Plataformas digitais são infraestruturas que permitem dois ou mais grupos interagirem em que, por meio de algoritmos (que processam a relação de informações), protocolos (que descrevem interações) e classificações (por meio de estatísticas e metadados), induzem, produzem e programam a circulação na economia.

O YouTube é uma plataforma de vídeos (tal como uma rede de televisão), o Facebook é uma plataforma de entretenimento, e o Tinder uma plataforma de relacionamentos e não possuem nada em comum com a Uber e a 99.

As duas empresas têm uma plataforma, com seu respectivo aplicativo, para realizar um negócio, tal como ocorre com as empresas citadas acima. Assim, o meio – digital/virtual – funciona para a realização de determinada atividade econômica – transporte de passageiros –, não se confundindo uma com outra.

As conclusões alcançadas nessa CPI não deixam dúvidas que o negócio da Uber e da 99 não é outro se não o de TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.

Um cliente que acessa o aplicativo normalmente se refere a tal ato como “vou pedir um Uber”, “vou pedir um 99” e jamais menciona “vou procurar um entregador ou um motorista pelo intermediário Uber ou 99”.

Isso ocorre porque o cliente, na condição de usuário do aplicativo, não está à procura de realizar um negócio com um entregador ou motorista específico, mas sim que a empresa lhe preste um serviço de transporte.

E a própria dinâmica da prestação do serviço confirma isso, pois o cliente não escolhe o entregador ou motorista, mas é a plataforma da Uber e da 99, por meio de seu algoritmo, que o faz, concretizando, assim, a prestação do serviço de transporte de passageiros.

Como se vê, todo o serviço é controlado e gerido pela Uber e pela 99. As empresas não se limitam a realizar a simples intermediação entre negociantes, ou seja, ela não procura a excelência da mediação, mas sim do serviço.

Importa destacar, ainda, que não há uma relação triangular entre a empresa, motoristas e clientes, no caso, mas sim duas relações jurídicas lineares. Há dois contratos diversos, que não têm ligação um com o outro:

- (i) empresa com entregador/motorista; e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- (ii) empresa com cliente: o entregador/motorista realiza os serviços em nome da Uber e da 99, e não por intermédio dela. O cliente não contrata absolutamente nada com o motorista/entregador.

Naturalmente, o cliente não tem nenhum dado do prestador de serviços além do primeiro nome, de sua fotografia e do automóvel utilizado. O motorista, por sua vez, também não possui os dados do cliente. Portanto, por todos esses fatos, a CPI dos Aplicativos considerar uma ficção a ideia de que cliente e motorista sejam contratantes entre si.

Na verdade, ambos, cliente e entregador/motorista, realizam 2 contratações distintas diretamente com a Uber e a 99.

O contrato é o resultado de duas vontades: aquela consubstanciada na proposta e a aquela de aceitação da proposta. A proposta, no caso, é de um contrato de transporte, sendo feita pelo aplicativo, que coloca seus serviços na internet.

O cliente, ao aceitar a proposta de contrato, o faz quanto ao contrato de transporte, já sabendo que ao aceitar terá de pagar o preço fixado pela empresa (aplicativo). Logo, os elementos do contrato de transporte já estão presentes com o aceite pelo cliente: sabe-se o que tem de fazer (transporte), o objeto (viagem/corrida) e o valor do frete (preço). A pessoa física que irá realizar a atividade (materialmente falando) pouco importa para o cliente. Inclusive, ele nem a conhece e não a escolhe. Quem o faz é a empresa (aplicativo), denotando que é ela que exerce e que tem o controle da atividade (de transporte).

A CPI dos Aplicativos, portanto, concluiu que a Uber e a 99 são empresas de transporte que contratam trabalhadores por meio de sua plataforma, que serve também para dirigi-los e controlá-los a fim da realização de sua atividade econômica consistente na prestação de serviços de transporte de passageiros.

h) Dos reflexos das OTTCs na capacidade e no uso do viário municipal

A CPI dos Aplicativos também identificou que o uso intensivo do viário pelas OTTCs prejudicou significativamente a capacidade de tráfego no Município de São Paulo.

O viário municipal previsto como ponto chave no Plano Diretor Estratégico (PDE) pressupõe a fluidez do trânsito na cidade, traçando regras claras para desafogar o congestionamento do qual um cidadão paulistano chega a passar 6 horas diárias.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

A apuração realizada pela CPI dos Aplicativos dá conta que, de um lado há cobrança do preço público que foi fixada sem a definição de um estudo prévio e por outro lado um movimento cada vez maior do cadastramento, sem controle, de motoristas junto às plataformas, que contribui desmesuradamente para o caos do trânsito da cidade.

Como apurado, são mais de 500.000 (quinhentos mil) carros por aplicativo rodando na cidade, sem regulamentação expressa para o controle destes serviços, de forma que, na visão da CPI dos Aplicativos, é imprescindível que a implementação das atividades das OTTCs esteja em consonância com as metas e orientações da revisão do PDE e sejam devidamente fiscalizadas pelas autoridades municipais de trânsito.

11.2.A lucratividade em detrimento da qualidade e segurança – os graves riscos que as operações dos aplicativos impõem ao cliente e aos trabalhadores

a) A evidente prestação de um mal serviço ao consumidor que se tornou necessário.

De plano, sobre este tema, deve-se registrar que a presente Comissão apurou que, atualmente, as empresas de aplicativo prestam um serviço de má qualidade, mas que o consumidor vê como indispensável. Por isto, aceita os despautérios que vem ocorrendo, haja vista que, com a intensidade e correria do cotidiano vivenciado atualmente, essa espécie de serviço otimiza o tempo.

Criou-se, assim, uma relação de dependência que têm deixado as empresas cada vez mais confortáveis com o erro e com a negligências. Mas isto, não se pode admitir, impondo-se medidas imediatas para evitar a perpetuação deste cenário.

Com efeito, em maio deste ano, a CPI dos Aplicativos recebeu a presença do diretor de Atendimento e Orientação ao Consumidor da Fundação Procon-SP, Sr. Rodrigo Tritapepe, para falar sobre a atuação do órgão junto às empresas de aplicativos.

Atualmente a Fundação Procon-SP **recebe 3000 reclamações por dia** nos canais de comunicação *on-line*. Fora isto, tem-se os atendimentos presenciais.

Ao todo, foram registrados **dois milhões de atendimentos somente no ano passado**. A título de comparação, em 2019 foram contabilizadas 600 reclamações por dia, somando os registros na internet e no balcão de atendimentos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os números, portanto, são exorbitantes. E isso sem se considerar o consumidor insatisfeito que acaba por não prosseguir com a reclamação diante da burocracia dos procedimentos.

Mas o fato é que tais números revelam a má qualidade do serviço.

As apurações desta CPI revelaram que os aplicativos vendem, na verdade, uma mentira que tem que ser corrigida.

Os aplicativos de delivery, por exemplo, vendem uma celeridade que não se configura mais. Os atrasos são constantes, os danos causados nos alimentos e cargas transportados são diários e as fraudes cada vez mais presentes. Ou seja, a qualidade prometida não existe.

Os aplicativos de transporte, como Uber e 99, por sua vez, prometeram a redução da circulação de carros e trânsito nas vias públicas, mas o que se verificou foram apenas aumentos exponenciais. O verdadeiro impacto foi piorar a vida de praticamente todos os envolvidos. Uma série de estudos revelou que essas empresas pioraram o trânsito em grandes metrópoles, tirou passageiros de serviços públicos e aumentou as emissões de gases poluentes por viagem. Tudo isso enquanto abusavam dos próprios trabalhadores (que vinham majoritariamente de comunidades marginalizadas) para servir, desproporcionalmente, jovens nas cidades grandes.

- b) [A inexistência de vistoria veicular necessária e os riscos de acidentes a que se submetem os motoristas dos aplicativos de transportes e seus usuários.](#)

A empresa Uber chegou no Brasil em 2016, no Rio de Janeiro, após sua fundação em 2009 na Califórnia, Estados Unidos. A partir de então passou a se instalar em São Paulo e em outros Estados. Já a empresa 99 foi fundada em 2012 em São Paulo, a princípio com o objetivo de conectar taxistas e passageiros e posteriormente trabalhando com motoristas parceiros.

Vislumbrando um mercado carente de transporte mais rápido e seguro, competitivo com os meios de transporte disponíveis na cidade de São Paulo, ambos cresceram vertiginosamente o que levou à Prefeitura de São Paulo a adotar algumas medidas.

Muitos conflitos acabaram decorrendo a partir da implementação destas novas empresas OTTCs, dada a concorrência com os serviços de táxis o que levou à atual regulamentação (Decreto 56.981/16 e alterações e Resoluções CMUV).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Contudo, o que se evidenciou no decorrer da instrução da presente CPI é que, desde a instauração desses aplicativos, não houve evoluções efetivas para que pudessem ser adequados à realidade da Cidade, visando mitigar os impactos que vêm causando, especialmente sob o aspecto de segurança.

O que se evidenciou, na verdade, foi uma enorme força contrária, impulsionada pelas empresas que tentam, de toda forma, se esquivar das fiscalizações e de exigir a devida aplicação das normais de fiscalização dos veículos, na tentativa de aumentar seu lucro em detrimento da segurança dos passageiros e dos motoristas.

Um exemplo claro que bem configura esta situação, é o descaso que empresas como Uber e 99 têm como a manutenção dos veículos cadastrados, não procedendo qualquer fiscalização quanto a documentação e questões técnicas, tampouco impondo que se proceda a indispensável inspeção veicular.

Muito ao contrário disto: apesar da necessidade da vistoria veicular, já prevista da Resolução Nº 21, de 28 de março de 2019, a OTTC Uber ajuizou demanda judicial na qual obteve uma liminar **que suspende a exigência de inspeção veicular dos motoristas parceiros cadastrados na Uber na cidade. Como consequência, todos os veículos cadastrados, mesmo sem estarem em condições de circular na Cidade, poderão atuar na plataforma. A liminar protege todos os carros ativos na plataforma Uber, sem qualquer restrição o que, obviamente, provoca um terrível precedente a ser utilizado pelas demais empresas do ramo.**

Ora, a vistoria apenas visa manter veículos que estejam aptos, em termos mecânicos, de higiene e segurança, a transportar PESSOAS COM SEGURANÇA, algo que não deveria ser resistindo pelas empresas, vez que é o mínimo elas poderiam fazer, considerando a natureza da atividade.

Aliás, verificou-se na apuração que as empresas não fazem qualquer fiscalização deste gênero, não monitorando, nem mesmo, a documentação e o licenciamento do veículo com o rigor necessário. A imposição da inspeção veicular, assim, seria indispensável para evitar acidentes e a exposição dos passageiros e dos motoristas em decorrência de algum problema técnico que porventura ocorra no trajeto.

Mas, bem diferente disto, as empresas têm empenhado todos os esforços para evitar que se proceda esta espécie de avaliação, o que não se pode mais permitir.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ora, para que um motorista possa trabalhar na plataforma, é necessário o envio de diversos documentos pessoais, como CNH com EAR, comprovante de residência, CRLV, certidão negativa de antecedentes criminais, etc. Além disto, tem que realizar cursos e certificados (CONDUAPP e CSVAPP).

Toda essa exposição, contudo, de nada adiante se o veículo, que é a principal ferramenta de trabalho, não passa pelos mesmos critérios, dispensando-se, arbitrariamente, sua fiscalização técnica.

É necessário que as OTTCs tenham o zelo de prezar pela segurança não só dos passageiros, mas também dos motoristas da sua plataforma.

c) O reflexo do caos na atuação dos motofretistas:

A circulação de motos no município de São Paulo tem aumentado significativamente³. A popularização dos serviços de delivery por aplicativo é um dos motivos que agrava esse crescimento, dado que vem aumentando exponencialmente o número de motofretistas na cidade de São Paulo. De acordo com o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e MotoTaxistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP), em apenas um ano o número de motofretistas na cidade aumentou 40%⁴.

Diante desses números, torna-se ainda mais necessário o tema da segurança no trânsito desses profissionais e das pessoas que se utilizam dos viários públicos. Conforme apurado, de acordo com dados do Sistema de Informação de Agravo e Notificações (Sinan), motociclistas são os que mais morrem em acidentes de transporte relacionados ao trabalho. Ainda, de acordo com o Ministério da Saúde, mortes em acidentes com motos são 21,2% (3.296 registros) dos 15.511 acidentes de trabalho fatais registrados entre os anos de 2011 e 2020.

Os maiores índices de acidentes fatais envolvendo motociclistas são da cidade de São Paulo. Estudos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, de São Paulo/SP revelam, conforme tabela abaixo remetida a esta CPI dos Aplicativos:

³ G1. **Circulação de motos cresce 43% em 10 anos na cidade de São Paulo.** Disponível em <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/01/26/circulacao-de-motos-cresce-43percent-em-10-anos-na-cidade-de-sao-paulo.ghtml> acesso em 01.12.2022.

⁴ G1. **Com pandemia, número de profissionais de motofrete cresce 40% em um ano na cidade de SP.** Disponível em <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/03/07/apos-um-ano-de-pandemia-numero-de-profissionais-de-motofrete-cresce-40percent-em-um-ano-na-cidade-de-sp.ghtml> Acesso em 01.12.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Tabela 1: Dados de Vítimas Fatais por faixa Horária/ Dia da Semana

Vítimas Fatais por Faixa Horária/Dia da Semana

Hora	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
00h - 01h	10	3	1	3	4	6	7	34
01h - 02h	5	2	4	2	2	11	12	38
02h - 03h	5	2	1	2	3	7	4	24
03h - 04h	1	2	2	2	1	7	10	25
04h - 05h	3	6	3	3	6	8	6	35
05h - 06h	4	3	4	3	5	7	10	36
06h - 07h	7	2	1	6	4	6	11	37
07h - 08h	6	1	1	6	6	1	6	27
08h - 09h	3	8	5	1	2	3	6	28
09h - 10h	5	7	5	5	2	3	4	31
10h - 11h	2	3	2	5	3	2	6	23
11h - 12h	2	5	1	3	3	4	7	25
12h - 13h		5	7	4	8	3	2	29
13h - 14h	5	1	2	2	5	2	5	22
14h - 15h	3	3	4	4	5	4	4	27
15h - 16h	2	2	1	4	1	5	3	18
16h - 17h	8	2	3	5	4	5	5	32
17h - 18h	2	2	4	4	5	7	5	29
18h - 19h	2	3	5	5	7	8	4	34
19h - 20h	5	6	3	11	5	8	9	47
20h - 21h	8	9	6	4	6	6	11	50
21h - 22h	7	5	4	6	6	4	4	36
22h - 23h	2	11	2	14	12	11	9	61
23h - 24h	2	7	6	7	11	9	7	49
Total	99	100	77	111	116	137	157	797

fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

Seguindo recomendações da ABNT e da Organização Mundial de Saúde – OMS, nos dados apresentados neste relatório a partir do ano de 2016, considera-se acidente fatal todo aquele que resultou em, minimamente, 1 (uma) morte em até 30 dias da data do acidente. Em séries históricas anteriores ao ano de 2016 foram consideradas as mortes ocorridas em até um ano da ocorrência do acidente. Assim, a vítima fatal é contabilizada na data em que a pessoa morreu, independentemente da data em que ocorreu o acidente. Havendo óbito em até 30 dias, o acidente será classificado como acidente fatal e será contabilizado na data em que ele ocorreu.

Durante o ano de 2021, foi possível contabilizar o registro de **797 acidentes fatais e 823 vítimas fatais no trânsito da cidade de São Paulo**. Observa-se que a quantidade de vítimas fatais (mortes/óbitos) é superior à quantidade de acidentes fatais, pois, um mesmo acidente pode levar mais de uma vítima ao óbito.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Dos 797 acidentes fatais, contabilizamos que 279 foram atropelamentos, ou seja, aqueles onde as vítimas foram atingidas por algum veículo, correspondendo a 35% do total de acidentes fatais. Consideramos acidentes veiculares os 518 restantes que correspondem a 65%, revelando predominância desse tipo de acidente, em 2021 a média diária de acidentes fatais foi de 2,18. A maior parte dos acidentes fatais refere-se aos acidentes veiculares, sendo os motociclistas as vítimas que mais se envolveram nestes sinistros, apesar da grande fragilidade de pedestres vítimas dos atropelamentos.

Verificou-se, ademais, que a fatalidade concentrou-se na faixa dos 20 aos 39, com 393 óbitos que correspondem a 47,81% do total de vítimas fatais. Nessa mesma faixa etária, destacam-se os motociclistas (garupa ou piloto) com 247 vítimas fatais. Considerando apenas a faixa de 20 a 24 anos, verificamos que 128 vidas foram perdidas, sendo 94 usuários de motocicletas (garupa ou piloto).

Das vítimas fatais que tiveram sua ocupação profissional identificada, destacamos as que tiveram até 4 óbitos em 2021, definindo as 33 primeiras posições que juntas somam 584 óbitos, onde observa-se:

- **Dos 275 Motociclistas: o maior número é de Motofretistas com 77 óbitos;**
- **Dos 191 Pedestres: o maior número é de Aposentados/Pensionistas com o total de 43 óbitos**
- **Dos 90 Motoristas/Passageiros: o maior número é de Motoristas Profissionais com total de 16 óbitos**
- **Dos 28 Ciclistas: o maior número é de Pedreiro/ profissionais da construção civil e seus aux. com total de 06 óbitos**

Em relação a acidentes não fatais, ao longo do ano de 2021 foram registrados 6.860 acidentes de trânsito com o total de 8.439 vítimas na cidade de São Paulo, conforme, também, disponibilizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Tabela 2: Dados de Vítimas de Acidentes por Faixa Horária/ Dia da Semana

Vítimas de Acidentes por Faixa Horária/Dia da Semana

Hora	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
00h - 01h	40	15	21	13	20	47	64	220
01h - 02h	26	8	11	11	14	33	33	136
02h - 03h	20	7	5	11	7	33	24	107
03h - 04h	13	6	6	6	5	23	31	90
04h - 05h	12	9	8	7	21	29	28	114
05h - 06h	20	23	23	9	23	41	59	198
06h - 07h	48	28	23	39	35	41	49	263
07h - 08h	53	42	38	45	54	41	38	311
08h - 09h	43	46	36	43	47	41	26	282
09h - 10h	32	41	34	40	36	39	19	241
10h - 11h	41	53	36	51	43	36	31	291
11h - 12h	40	37	42	38	38	37	44	276
12h - 13h	40	44	40	64	49	46	40	323
13h - 14h	35	36	46	45	62	50	40	314
14h - 15h	48	36	54	44	59	58	36	335
15h - 16h	39	34	52	60	50	44	41	320
16h - 17h	60	42	55	51	66	51	41	366
17h - 18h	50	53	65	39	60	47	40	354
18h - 19h	47	54	66	58	68	58	54	405
19h - 20h	45	63	65	70	89	72	91	495
20h - 21h	46	45	52	56	52	84	62	397
21h - 22h	35	36	42	46	59	85	65	368
22h - 23h	30	44	34	53	63	77	58	359
23h - 24h	18	30	25	36	53	73	60	295
Total	881	832	879	935	1073	1186	1074	6860

fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, o Brasil é **o quinto país no ranking mundial de vítimas de trânsito**, sendo que motociclistas correspondem a um terço das mortes⁵. A degradação das condições de trabalho da categoria de motofretistas, somadas a massificação dos serviços de aplicativos de delivery, é um fator que vem provocando o aumento dos índices de acidentes, inclusive com vítimas fatais.

⁵ BRUM, Gabriel. **Brasil é o quinto no ranking mundial de vítimas de trânsito**. Disponível em <https://agenciabrasil.etc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2022-02/brasil-e-o-quinto-no-ranking-mundial-de-vitimas-de-transito> acesso em 01.12.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Ainda, há que se salientar que para cada óbito de motociclista, outros dez ficam inválidos, conforme relatório do IPEA⁶.

Conforme se observa pelo conteúdo probatório produzido, os motociclistas profissionais recebem várias tarefas que devem ser executadas simultaneamente, tendo a atenção desviada ou prejudicada. Quanto à performance de entregas e prestação de serviços, constatou-se que há forte monitoramento por parte dos recursos dos aplicativos que rastreiam percurso, tempo e estimulam celeridade nas entregas por meio de promoções e incentivos monetários. Além disso, constatou-se na investigação que os aplicativos estimulam esses profissionais a realizarem corridas desenfreadas.

Se esta dedicação quanto à celeridade e produção fosse, na mesma produção, dedicada à segurança, certamente teríamos dados mais animadores! Mas não é o que ocorre.

É evidente que a categoria é submetida a elevada densidade de trabalho e tem imposição de performance sob pena de descadastramento das plataformas, ou seja, há um estímulo pela realização de uma corrida desenfreada para ganhar tempo que por vezes custa a perda da vida.

O trecho em destaque da fala do Senhor Paulo Roberto da Silva Lima ilustra o cenário constatado:

“Entregador ganha mais quando tem promoções que determinam que ele ganhará a mais por dada entrega. Essas promoções costumam surgir quando há maior risco na viagem. Por exemplo: teve uma chuva forte e a cidade está com enchentes, então o app vai oferecer a mais para o entregador trabalhar e ele conduzirá o veículo em uma situação de alto risco.” (sic).

Em 23 de novembro de 2021, durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI dos Aplicativos, a Srs. Juliana Iemaniara, entregadora (motofretista) convidada para depor perante a Comissão Parlamentar de Inquérito, perguntada se já havia presenciado casos de acidente de motofretista e como foi o auxílio dado pela plataforma no local, respondeu:

“Sim, sim. Nós estávamos ali socorrendo. Então, tem ali essa opção, porque senão fica rodando ali o tempo. Porque a gente tem tempo para tudo, até isso tem lá. Então, é meio que um Jogos Mortais, porque a gente tem de cumprir aquele tempo daquela entrega. E ele acidentado, nós, ali, as pessoas que passaram, todo mundo parou para ver o que tinha acontecido, e ele acionou... Graças a Deus, estava

⁶ GALINDO, Ernesto; FILHO, Roberto Victor Pavarino. Perspectiva da Segurança Viária frente à dinâmica do transporte na pandemia de COVID-19. In. **Radar**: Tecnologia, produção e comércio exterior. Brasília, IPEA, 2021, n. 67. Disponível em https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/radar/210921_radar_67.pdf acesso em 01.12.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

conseguindo falar, acionou, ali, avisando o suporte, que tinha sofrido um acidente, que a página, lá, do acidente. Então, o aplicativo mandou um outro entregador ir retirar esse pedido com o rapaz que estava acidentado e fazer a entrega dele. Automaticamente, a conta dele já foi aplicada ali, naquele exato momento.”

O relato de Juliana Iemaniara é chocante. Diante do acidente ocorrido com um motofretista, o iFood apenas aciona outro motorista para que busque o pedido e realize a entrega, garantindo o lucro da empresa e mantendo seu funcionamento normalmente. No curso das investigações desta CPI, o próprio iFood confirmou que situações como essa ocorrem, conforme consta no ofício n. 124/2021:

Uma vez que as orientações a respeito do atendimento do SAMU são passadas, o agente de atendimento informa que aquela rota será deslocada da pessoa entregadora, de forma que ela não precisará se preocupar com a conclusão do pedido então em andamento. O pedido poderá ser retirado por outra pessoa entregadora ou então descartado, sendo cancelado junto ao cliente. (grifo nosso)

Em audiência pública da Comissão de Saúde nesta Casa Legislativa no dia 15/09/2022 a Sra. Julia Maria D’Andréa Greve do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas abriu os trabalhos afirmando os riscos inerentes à atividade de motofrete:

“Com o advento dos aplicativos e com essa explosão de pessoas que, por falta de oportunidade de emprego, começam a trabalhar nos aplicativos, a gente regrediu. Em dez anos, de 2013 para cá, houve uma regressão e o número de acidentes voltou a crescer, o número de incapacidades e de mortes voltou a crescer e, sem dúvida, a gente volta ao mesmo problema.

Então, temos o avanço da tecnologia com o uso dos aplicativos para entrega, que é universal praticamente, baseado na atividade econômica de pessoas que não estão preparadas, que não podem executar essa tarefa, que não têm seguro de vida, que nem têm seguro-saúde, que não têm nenhum suporte social e que, além de estarem expostas a acidentes, estão expostas a uma condição de trabalho muito ruim, como o estresse, o barulho, o próprio uso da mochila com diferentes tamanhos, diferentes pesos, que têm uma ação direta na saúde do trabalhador. Quer dizer, não é só a questão de segurança, mas obviamente que a segurança se impõe pela gravidade das lesões.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

E, mais do que tudo, esses trabalhadores têm que ser treinados para poder dirigir num trânsito caótico, complicado, como é na cidade de São Paulo; sem contar que a motocicleta é um veículo inseguro porque, só pelo fato de estar em duas rodas, pode cair a qualquer momento. E mesmo uma queda ou um acidente em baixa velocidade tem consequências drásticas.

Eu, particularmente, não uso aplicativos porque eu não quero ter a ideia de que a minha pizza, ou qualquer tipo de alimento que eu venha a pedir pelo aplicativo, esteja baseada, muitas vezes, num acidente, na dor, na incapacidade de uma família ou de uma pessoa. Eu não quero ter essa responsabilidade. Eu vou buscar minha pizza porque, se eu me acidentar, é por minha conta e risco.

E não é justo para o Sistema Único de Saúde arcar com todas as despesas desses pacientes, que são muito caros. Por exemplo, um indivíduo com fratura exposta, se ele fizer o tratamento durante seis meses, representa um gasto de quase R\$ 300.000,00 em procedimentos, remédios, cirurgias etc. Isso sai do bolso de todos nós, então isso precisa ser revertido.

Peço desculpas pelo discurso indignado, de quem está na linha de ponta vendo os incapacitados e o que isso acarreta às pessoas e famílias, mas estou para dar o maior apoio a qualquer atividade, a qualquer ação, que realmente traga soluções para isso.

...hoje, em torno de 60% a 70% das pessoas que entraram no IOT ou que ficaram internados entre os mais graves estão relacionadas com os aplicativos de entrega. E se a gente for considerar, são indivíduos com menos tempo de experiência de direção, que estão há pouco tempo fazendo esse serviço de entrega e muitos deles fazem essas entregas como uma segunda tarefa, um “bico”.

Em 2015, 2016, menos de 20% dos pacientes internados no HC eram por acidente de moto. E hoje voltou a ser 80% com os aplicativos batendo o recorde.”

Confirmando essa situação, na mesma audiência pública o Sr. Marcos Cardoso Alves, um entregador, afirmou:

“A gente, que é um motoboy, que entra com o nosso corpo, nossa mente. Porque se a sua mente não estiver bem, como você vai fazer a entrega? Com a mente perturbada vem o estresse, junta o cansaço, as preocupações. Você quer dar o melhor para a sua família. Vou além, não quero dar uma de coitado, mas na madrugada, há mais ou menos dois meses, nós ajudamos um companheiro. Ele



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

estava sentado na moto e a sua perna, vocês precisavam ver. Só de lembrar a cena dá vontade de chorar. A perna dele, irmão, estava muito inchada. Eu falei para ele: Mano, você não tem condição de trabalhar, irmão. Ele olhou e falou: Marcão, meu irmão, eu tenho de levar o ganha pão para a minha família. A gente conseguiu colocar o mantimento na bolsa dele, subiu e foi embora. A madrugada toda ele estava trabalhando dessa maneira.

Eu desafio a qualquer um aqui. Não sei quantos estão fazendo ainda. Se você ficar na madrugada vai ver o cara trabalhando dessa maneira. Porque, como foi falado, a coluna do cara dói tanto que queima. Ele acha que está esquentando, mas não é, gente. É o físico dele. Acaba atingindo a coluna, as pernas, a mente do cara. Aí eu falo para você: será que, realmente, o aplicativo está preocupado com a saúde do trabalhador?”

Na mesma audiência pública realizada em 15/09/2022, o então Diretor de Vigilância Sanitária da COVISA afirmou que há uma subnotificação dos casos, fazendo com que diversos casos de acidentes de trabalho sejam notificados como acidentes de trânsito comum:

“...hoje há uma subnotificação, principalmente no que se refere a acidente de moto e bicicleta, que são “lincados” a trabalho, porque geralmente os profissionais de aplicativo não são contratados, não têm um vínculo profissional. Então, geralmente, quando se vai citar os dados na notificação, no atendimento, acaba como acidente de trânsito comum, não “lincado” a trabalho...”

A Sra. Cecília Martins, socióloga especialista em saúde do trabalhador e em sociopsicológica, também confirma a existência de subnotificação nos acidentes de trabalho:

“Eu vou dar um número bruto, geral. Juntando 2019, 2020, 2021 e 2022, o total de acidentes de trânsito com bicicleta e motocicleta foi de 14 mil, 453 no Município de São Paulo – quase 15 mil acidentes. Com bicicleta, 2 mil e 200 e... quase 2 mil e 300; com motocicleta, foram 12 mil. E isso até porque a velocidade é maior, tem uma série de coisas aí. Então, no total, quase 15 mil. Aumentou bastante em 2020, quando estávamos no auge da pandemia. E, desses acidentes de trânsito, em quatro anos, 914 foram notificados no Sinan como acidentes envolvendo motocicletas. Agora eu faço a seguinte pergunta para a Vereadora e para vocês, uma vez que, de quase 15 mil acidentes, em quatro anos, apenas 917 foram notificados como acidentes de trabalho. Vocês, que vivem no dia a dia, concordam com isso? Essa é uma primeira pergunta. Será que esse número não está subnotificado? Segundo dado que a doutora colocou, 80% dos leitos são ocupados por traumas relacionados ao trabalho. Então esses números não batem. Isso são acidentes de forma geral. Vamos agora falar das mortes. Mortes por acidente de trânsito entre residência na cidade de São Paulo, nesses anos que eu falei: 834. Isso inclui bicicleta e motocicleta. Desses 834, apenas 99 foram considerados acidentes de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

trabalho. Aí volta a pergunta: para que notificar, se não temos direito à nada? Se não notificar, esses números vão continuar assim.”

A subnotificação relatada pelos profissionais da saúde supracitados pode ser um dos motivos que justificam o baixo número de acidentes apresentados pelo iFood no curso desta CPI. De acordo com a empresa (ofício 124/2021), entre março de 2020 e setembro de 2021, foram registradas onze mortes de entregadores em São Paulo. Durante o mesmo período, foram registrados 261 casos de invalidez permanente ou total. Esses dados são informados pela seguradora responsável pela abertura e condução dos sinistros, portanto, **são evidentes os indícios de que não correspondem à realidade ou totalidade observada no cotidiano dos entregadores.**

Também esteve presente na respectiva audiência pública o Sr. Áquilla dos Anjos Couto, médico especialista em medicina de trânsito e colaborador na Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Abramet, no setor de departamento científico, que destaca a pressa como um dos motivos que geram maior número de acidentes fatais:

“No Brasil, tivemos essa queda, de 2011, que é o início da década de trânsito, até 2018, no setor óbito em motocicleta. Então, no primeiro gráfico eu mostro sempre o sinistro em geral e, embaixo, sempre o público motocicleta, tá? A motocicleta infelizmente não teve a mesma queda que o público em geral. Teve, na verdade, um aumento de 1.800 casos até 2018.

O perfil da vítima, então, é masculino, 89%, na idade entre 20 a 39 anos; e o tipo principal de colisão com automóvel. São os tipos principais que levam à mortalidade ou vítimas fatais.

Então, gostaria de concluir a minha fala, de que na nossa análise da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, é muito importante destacar a parte da velocidade. Essa cultura de pressa da nossa sociedade em geral, sempre tem pressa, sempre está com pressa, isso aumenta o número das velocidades e velocidade é o principal fator de risco para a gravidade do sinistro de trânsito.”

Diante do conteúdo probatório apresentado, fica evidente que o aumento do número de motofretistas gera também o aumento de acidentes de trânsito provocados por esse meio de transporte, colocando todos os cidadãos em risco! Contudo, o fato de não haver vínculo trabalhista entre aplicativo e motorista provoca uma subnotificação dos casos de acidente de trabalho, dado que muitas vezes são notificados como acidentes comuns.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Restou muito claro das apurações realizadas, portanto, que os aplicativos não oferecem um sistema de segurança necessário a atender toda essa demanda e proteger seus funcionários e toda a população que se utiliza do viário público.

Ademais, restou demonstrado que também não é ofertado sistema de assistência à saúde dos motoristas, de modo que os acidentes envolvendo motofretistas também tendem a onerar o Sistema Único de Saúde, causando outro prejuízo ao erário do qual as empresas se isentam sem qualquer constrangimento, o que não se pode mais admitir.

O que se verifica é que as empresas vêm lucrando desmedidamente não apenas às custas da exploração dos motofretistas, como também através da exploração dos serviços públicos. **Com isso, quem perde é toda a sociedade paulista.**

- d) O absoluto descontrole quanto à ocorrência de fraudes e atos violentos, contra profissionais e clientes, durante a utilização dos aplicativos.

Ainda sobre o tema segurança, das apurações realizadas por esta CPI restou evidenciado que as empresas não têm qualquer controle ou sistema efetivo quanto à possibilidade de utilização dos aplicativos de forma fraudulenta para a prática de crimes.

Nas oitivas realizadas, as empresas insistem em afirmar, genericamente, que promovem o cadastramento dos motoristas, motofretistas e clientes com cautela e rigor. Contudo, a prática evidencia resultados bem distintos.

Conforme notícias colecionadas para instrução desta CPI, são diários os problemas enfrentados por vítimas da utilização fraudulenta destes aplicativos. São cadastrados falsos, sistemas hackeados e operação por criminosos que permitem que diariamente tanto os profissionais como os clientes se sujeitem a se tornar vítimas de crimes como roubo, golpes de maquininhas de cartão, abuso ou importunação sexual, dentre outros. Isso sem se falar nas ameaças provocadas por operações ou clientes de má índole – não identificados no cadastro – que ainda que não concretizem o crime em si, causa constrangimento e temor aos usuários dos aplicativos.

Quanto a tais eventos, restou bem claro que as empresas não possuem qualquer atuação ou projeto em implantação que vise efetivamente coibi-los. A fiscalização é precária e, ainda que se alegue que há rigor no momento do cadastramento, restou demonstrado, como



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

no caso na 99, que há cadastros explicitamente fraudulentos de usuários que não foram sequer checados pela empresa, com documentação e cartão de crédito aprovados!

A verdade é que as contas falsas, seja de clientes como de profissionais, são facilmente cadastradas a partir de dados criados ou usurpados de terceiros, sem que as empresas façam qualquer checagem, configurando sua negligência. Não há a mínima verificação acerca dos usuários das plataformas, tampouco meios efetivos de filtrar ou bloquear as contas falsas.

Segundos dados compartilhados com esta CPI, as mortes de motoristas de aplicativo por violência em São Paulo aumentaram em 250% (duzentos e cinquenta por cento), e não é surpresa alguma que esses delitos são praticados por passageiros com contas falsas.

Os casos de crimes sexuais ocorridos dentro dos veículos, na mesma toada, aumentaram exorbitantemente. Como se verificou, em 2018 uma reportagem da Intercept revelou o registro de 46 crimes desta natureza. Os dados foram fornecidos por meio da Lei de Acesso à Informação, vez que as empresas se negaram a prestá-los. Passados 4 anos, vê-se, a cada dia, que casos assim tem aumentado, sem contar aqueles que não são denunciados.

Isso sem se falar nos ataques cibernéticos que as empresas reconhecem sofrer e estar expostas. A própria 99 reconheceu ter sido vítima desta circunstância em reportagem veiculada em 17/03/2022⁷, quando os motoristas tiveram suas contas invadidas comprometendo valores que deveriam ser pagos aos profissionais.

Demonstrou-se não se tratar de casos isolados de violência, não podendo, assim, serem ignorados pelas empresas.

11.3.A ilegal tentativa de desvincular as relações trabalhistas – prática inadmissível que privilegia o caos hoje existente

a) Da falta de autonomia dos trabalhadores que exercem atividades por meio de OTTCs

As empresas de plataformas digitais de mobilidade urbana chegaram no mercado se apresentando como atividade inovadora tendo como principal narrativa autonomia e

⁷ <https://canaltech.com.br/seguranca/99-confirma-exposicao-de-dados-apos-denuncias-de-invasao-de-contas-de-motoristas-211795/>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

flexibilidade. Vendem-se pela publicidade “seja seu próprio chefe”, “faça seu próprio horário”, “ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar”.

Entretanto, um dos principais conflitos regulatórios identificados pela CPI dos Aplicativos é a questão se, atualmente, realmente os trabalhadores que exercem atividades por meio de aplicativos se enquadram em uma relação empregatícia ou uma prestação de serviço como trabalhador autônomo.

Que tipo de autônomo não pode escolher o trabalho que vai fazer? Ou pior, quais valores exatamente vai cobrar nesta prestação de serviço?

Por óbvio, autonomia é o que uma empresa de suposta intermediação alega quando é compelida através de Órgãos Públicos ao ser contestada por direitos mínimos, mas na visão da CPI dos Aplicativos isso não é uma verdade absoluta, pois quando um passageiro adentra, por exemplo, em um veículo cadastrado à plataforma não tem a pretensão de fazer negócio com motorista específico, e sim acredita que está recebendo suporte dessas empresas, que para tanto, prezam pelo bom nome da marca, evidenciando, assim, uma estruturação de trabalho.

Desse modo, motoristas vinculados passam, de forma inconsciente, as suas atividades abastecendo um algoritmo com trabalho humano repetitivo, sem remuneração, de forma massiva e monótona, devendo seguir um padrão de atendimento, que posteriormente é requerida na avaliação dos passageiros para em momento oportuno poder tomar a decisão de suspendê-los do aplicativo, destacando o seu poder disciplinar.

Essas suspensões ocorrem sem observar a eficácia horizontal das normas de direitos fundamentais nas relações privadas, sem o direito do contraditório e da ampla defesa. E uma coisa é certa: se uma plataforma de aplicativo não tem a obrigação de apurar qualquer reclamação por parte dos passageiros, ela é LEGALMENTE encarregada de oferecer ao menos mais que alegações genéricas e a oportunidade de manifestação, visto que é garantia constitucional.

Ademais, um motorista de aplicativo não poderia ser considerado autônomo tendo em vista que o que o distingue de um trabalhador assalariado é que:

- a) fruto do seu trabalho não é entregue a outrem;
- b) ele não é inserido na organização produtiva de outrem;
- c) o preço do serviço é fixado livremente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Da mesma forma, somente seria possível dizer que existe autonomia se o trabalhador vinculado a aplicativo pudesse negociar as suas condições de trabalho com o destinatário final do serviço, como o valor da tarifa e trajeto, não podendo a avaliação do serviço ter como destinatária final a plataforma de aplicativo. Também não há como considerar fortalecimento e o progresso nesse negócio em relação a formação de clientela, já que o motorista não tem acesso aos dados do passageiro.

A partir disso, na CPI dos Aplicativos, constatamos a vulnerabilidade dos trabalhadores vinculados. Não há que se falar em parceria. Quem rege a relação é a empresa. Quem determina os comportamentos a serem seguidos, o contrato de adesão, o preço a ser recebido, as campanhas oferecidas estrategicamente a determinados grupos na intenção que se mantenham mais tempos logados no aplicativo, evidencia quem tem o controle da relação empresarial, bem como estão presentes os elementos dos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (pessoa física, pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação), como se verá a seguir

Identificamos o preenchimento do requisito pessoalidade, pois os motoristas de aplicativo para serem aceitos na plataforma passam por uma série de análises documentais, e a partir de então, não podem ser substituídos, já que nome, foto e veículo específico são vinculados, além de assumirem uma série de obrigações com as leituras dos termos, tal como limita o seu acesso de modo INTRASFERÍVEL.

Inclusive, a fim de garantir essa segurança, são submetidos a periódicos reconhecimentos faciais, no qual se for identificada alguma divergência, são suspensos de forma definitiva.

Importante pontuar que nessa ferramenta acontecem várias falhas, como por exemplo, motoristas que cortam o cabelo ou tiram a barba depois de um tempo e são banidos da plataforma sem chance de contestação.

Na relação entre trabalhador e plataforma de aplicativo também identificamos o preenchimento do requisito onerosidade. É evidente que as plataformas de aplicativo atuam na atividade econômica oferecendo atividade profissional *mediante a* contraprestação em dinheiro, remunerando o motorista e não ao contrário, até mesmo porque:

- a) é a empresa quem define o preço chegando a absorvê-lo em até 50%;
- b) define as taxas dinâmicas levando em consideração oferta e demanda;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

c) tem autonomia para criar promoções.

O preço do serviço, por exemplo, no caso da Uber, é calculado com base em um preço básico acrescido da distância e/ou quantidade de tempo, a chamada "tarifa dinâmica" e poderá ser alterado, a critério exclusivo da Uber, a qualquer momento, sendo pago pelo "usuário passageiro" que retira uma porcentagem do preço, a qual também poderá ser ajustada - tanto em seu percentual quando a forma de cálculo - a critério exclusivo a Uber e a qualquer momento.

Além do mais, os demonstrativos de pagamentos revelam que os pagamentos realizados pelos usuários são feitos diretamente para as OTTCs, que retiram o seu percentual e retêm o seu valor, repassando-o posteriormente a parcela do trabalhador, ficando demonstrada uma estruturação na qual o motorista é pago por cada corrida realizada.

As OTTCs se valem da alegação de liberdade de horário para afastar a relação empregatícia entre motorista de aplicativo e plataforma sob o pretexto de não habitualidade.

Entretanto, a flexibilidade de horários não pode ser elemento para descaracterização, pois jornadas flexíveis ainda assim são passíveis de fiscalização e controle.

Nesse sentido, essa análise pode ser estabelecida através das horas trabalhadas armazenadas no aplicativo, como o número de viagens concluídas, a taxa de aceitação e de cancelamento.

De qualquer forma, o trabalho intermitente encerra qualquer discussão sobre o tema, até porque existindo a figura do teletrabalho (neste caso previsto no artigo 6º da CLT), que possibilita ao trabalhador escolher o momento ou período do dia em que vai executar o trabalho, o fato de não haver jornada rígida e estabelecida, não desconfigura a relação de emprego.

Também identificamos na CPI dos Aplicativos que está presente na relação OTTCs e trabalhador a subordinação algorítmica perpetrada pela constante fiscalização dos parâmetros previamente traçados unilateralmente na programação e, que, dessa forma, permitem às empresas exercer o seu poder diretivo e disciplinar.

Para monitoramento dessas informações, as OTTCs utilizam a ferramenta de geolocalização, que permite o controle do trabalhador em tempo real, cujo interesse principal está no sucesso e crescimento da plataforma, de forma que esse algoritmo é alimentado para tomar decisões e disparar, por exemplo, mensagens de incentivos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Além do mais, no decorrer desta CPI não ficou demonstrado que a avaliação oferecida atua de forma bilateral, e como consequência também descredencia passageiros, ao passo que, um motorista de aplicativo, fiscalizado por meio de algoritmo e avaliações, tem o contrato suspenso de forma unilateral.

Desse modo, conclui-se que, a única vontade legítima do trabalhador vinculado às OTTCs é a de ligar o aplicativo, já que, posteriormente, absolutamente tudo, é regulado pela empresa, como avaliação, taxa de cancelamento, como a forma de atendimento deve ser realizada, definição arbitrária de descontos, tarifas que não acompanham o preço dos insumos básicos, gestão gamificada que incentiva a intensificação do trabalho, entre outros.

Ademais, o País entrou em estado de calamidade pública com a pandemia da Covid-19 e piorou drasticamente a crise econômica e a relação de emprego. Ferramenta imprescindível de trabalho, em seis anos, o preço do combustível subiu 57%, o que afasta totalmente os aplicativos da ideia de apenas um complemento de renda, pois deixou de ser rentável, passando a ser necessidade. No Brasil, há trabalhadores que fazem dos aplicativos a sua fonte de sustento, e daí nasce a precarização do trabalho humano.

Logo, cabe ao trabalhador decidir qual horário trabalhar, mas por conta da baixa remuneração, ele não decide qual horário parar, obrigando-o a uma carga horária acima do razoável, o que está atrelado a acidentes pelo excesso de jornada.

Sem contar que a política de incentivos atinge o que se propõe: influenciar o psicológico desses motoristas tornando-os dependentes da plataforma.

Acrescente-se que, para as OTTCs, detentoras de um algoritmo capaz de controlar toda a relação empresarial, não possuir todos os meios de produção como veículo e celular é vantajoso, pois transfere todos os encargos e riscos, como troca de óleo, pneus, filtros, pastilhas, lâmpadas, ar-condicionado, limpeza, seguro, despesas com combustível, água, imposto, além de custear a porcentagem sobre o faturamento bruto alcançado.

Tal circunstância evidencia a completa dependência do regime de emprego e a exploração intensa da mão de obra.

Da mesma forma, deve-se questionar sobre a taxa de cancelamento, especificamente no caso de OTTCs destinadas ao transporte de passageiros. Em setembro de 2021, após represálias nas redes sociais por parte de passageiros, a Uber passou a banir milhares de motoristas que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

estavam cancelando corridas, demonstrando de forma cabal que não existe a alegada autonomia, dado que a empresa pune os motoristas que recusam corridas curtas e não rentáveis.

b) Das questões de natureza trabalhista apuradas pela CPI dos Aplicativos quanto às OTTCs de entrega e as jornadas extenuantes desenvolvidas pelos trabalhadores

No âmbito da investigação da Comissão Parlamentar de Inquérito, foi possível depreender por meio dos depoimentos colhidos nas sessões que, no que tange a atuação dos trabalhadores que exercem atividades por meio de aplicativos, as longas jornadas de trabalho são um catalisador das agressões à saúde dos trabalhadores, contribuindo para o aumento do número de acidentes de trabalho.

As relações de trabalho e emprego regidas pela Consolidação das Leis Trabalhistas tem regramento específico para realização de horário extraordinário na jornada de trabalho, o art. 59 e seguintes da CLT permite o elasticamento da jornada legal em duas horas diárias sempre que houver necessidade de serviço, e em caso de força maior, o parâmetro legal seria majorado para até quatro horas diárias, totalizando uma duração diária de doze horas de labor, se considerado o limite constitucional de oito horas. Uma jornada de trabalho sem a limitação constitucional (art. 7, XIII, CF) ou especial de determinada profissão pode acarretar grave dano à saúde do trabalhador, observado o triplo aspecto da tutela à saúde prevista pela OMS - físico, social e psíquico - vez que um indivíduo submetido a jornada superior a legal trabalha com redução de sua capacidade de concentração, fica sujeito às desatenções que causam acidentes de trabalho, face ao stress corporal e mental a que é submetido.

Atualmente, os trabalhadores de aplicativo não possuem proteção legal da legislação trabalhista, sendo considerados, em tese, autônomos. A condição de autônomo se caracteriza pela independência no modo de realizar sua atividade. O autônomo decide, principalmente, o preço do serviço, o modo de fazer e o tempo de execução (aqui, uma sutileza: tempo de execução é diferente de prazo de execução, pois, em regra, quem define o prazo de execução é o contratante, no entanto, quem decide sobre o tempo de execução é o contratado). O microempreendedor individual é também um modo de trabalho autônomo, sendo caracterizado como aquele que concebeu uma ideia, montou um projeto e criou um pequeno negócio próprio, assumindo o risco de seu empreendimento e investindo capital e seus melhores esforços em busca de lucro ou sucesso.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Apesar da falta de proteção da legislação trabalhista, o caso dos entregadores de aplicativos não se trata, na prática, de trabalho autônomo. Os entregadores não foram responsáveis pela criação de nenhum negócio, nem arcaram com riscos inerentes à consecução de um novo projeto. Apenas se cadastraram no site de uma plataforma digital em busca de uma oportunidade de trabalho, via de regra por um certo tempo, até que uma melhor proposta lhe apareça no horizonte. É a tal economia do bico, a gig economy, que utiliza uma mão de obra desempregada em busca de uma ocupação temporária que lhe garanta a subsistência. Chamar essa mão de obra de empreendedores é fazer troça com a inteligência alheia.

Como já dito do tópico anterior, a liberdade de escolher o dia e a hora de trabalhar é uma característica ontológica do trabalho via plataforma digital. Em passado recente, as empresas tinham que

- (i) encontrar pessoas em busca de trabalho,
- (ii) selecionar aquelas pessoas adequadas ao trabalho;
- (iii) contratar essas pessoas previamente selecionadas. Tudo isso era realizado em um ambiente real, presencial, ou seja, todas as fases da contratação eram efetivadas com a presença física das partes envolvidas: o contratante e o contratado.

No que concerne a jornada de trabalho no caso em tela, supostamente, os trabalhadores por aplicativo têm a prerrogativa de delimitar sua jornada de trabalho, mas, em verdade a categoria está trabalhando cada vez mais, uma vez que encontram-se subordinados aos algoritmos, às regras de cobrança, às comissões e às metas de produtividade.

Durante as oitivas, através de seus representantes, a empresa iFood reiteradas vezes afirmou que os entregadores trabalham poucas horas por dia, utilizando o aplicativo apenas como um complemento de renda. Na CPI dos Aplicativos, João Sabino declarou que “apenas um pequeno residual [de entregadores] utiliza o aplicativo uma média de 148h por mês”, o que daria 7 horas diárias de trabalho, considerando cinco dias por semana.

Todavia, reportagem da Agência Pública afirma que uma pesquisa encomendada pelo próprio iFood demonstra que as entregas são a principal fonte de renda para 89% dos entregadores

Um dos levantamentos consultados pelos redatores teria sido realizado pela Locomotiva Pesquisas e Estratégia, sob encomenda do iFood, em



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

março de 2021. A pesquisa, que teve uma amostra de 1.484 entrevistados, indica que o delivery é a fonte principal de renda para 89% dos entregadores, sendo responsável por cobrir despesas como comida, água e luz. Entre os mais pobres, 94% dos entregadores declararam depender das entregas como principal fonte de renda para os gastos cotidianos.⁸

Essa situação contribui para que os entregadores trabalhem mais horas em busca de seu sustento. Depoimentos da CPI dos Aplicativos relatam que os trabalhadores de aplicativo não têm qualquer limitação no que concerne à carga horária trabalhada diariamente. Conforme apontou Juliana Iemaniara, para que um entregador tenha salário suficiente para sobreviver, tem de trabalhar dezoito ou mais horas diárias. A entregadora relata que já trabalhou entre às 8h e 1h da manhã.

Em 23 de novembro de 2021, durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI dos Aplicativos, a Srs. Juliana Iemaniara, entregadora (motofretista) convidada para depor perante a Comissão Parlamentar de Inquérito, perguntada quanto tempo por dia precisava fazer de entregas para ter uma renda mínima para sua sobrevivência, a mesma respondeu:

*“O mínimo, o mínimo... é que tem uma grande diferença lá atrás para hoje. Hoje, eu acho que tem que trabalhar acho que quase 18 horas ou mais. (...) Sem brincadeira nenhuma. (...) **Das 8 horas da manhã até uma hora da madrugada.**”*

No caso do iFood, os trabalhadores não apenas laboram por longas jornadas como também sofrem controle das horas trabalhadas. Os depoimentos de Paulo Lima e Juliana Iemaniara salientam a existência do operador logístico, que é contratado pelo iFood para organizar os entregadores de determinada área.

No curso das investigações, foi possível apurar que os operadores logísticos consistem em “empresas que possuem Contrato com o iFood e que gerenciam as pessoas entregadoras em áreas que contenham alta demanda de restaurantes cadastrados na plataforma. Desse modo, os Operadores Logísticos são responsáveis pela divisão de entregas entre pessoas entregadoras,

⁸ LEVY, Clarissa. **A máquina oculta de propaganda do iFood.** Disponível em <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/> Acesso em 01/12/2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

bem como pela administração e pagamento pela atividade realizada (e eventuais gorjetas) pelas pessoas entregadoras atuantes naquela área de alta demanda”.

Entregadores relataram o modo como os operadores logísticos atuam no controle do trabalho. Juliana Iemaniara coloca que

o OL ele é um operador logístico. Então, existe uma base onde lá tem uma pessoa que é responsável – até então do próprio iFood, assim que ele se coloca –, um representante do iFood que cuida desses entregadores. Então, existe essa base. E é esse operador logístico que vai fazer você cumprir aquele horário. Então, você vai falar com ele, ele vai te colocar numa tabela, qual horário você vai fazer; normalmente são três turnos, que, na minha época, pelo menos, era o mais comum, das 11 das às 15, das 15 às 18 e depois das 18 à meia-noite. Então, você precisa cumprir esse horário. Você recebe por ele também, você não recebe direto do iFood. Então, o dinheiro ia para ele, e ele que repassava esse dinheiro para mim.

A entregadora relata, ainda, que o sistema OL era mais vantajoso aos entregadores, pois aqueles que trabalham nessa modalidade tendem a receber maior número de pedidos:

Ah, são muitos entregadores, porque funciona da seguinte forma, funciona da seguinte forma: tem a OL o operador logístico e a nuvem. Muitos entregadores “opcionam” para ir para OL porque a demanda de pedidos, a maior demanda de pedidos está no OL. Então, ou seja, a prioridade é do operador logístico. A prioridade não é do nuvem. Então, o entregador que ele realmente tem família para criar, tem aluguel para pagar, ele está ali para trabalhar menos, ele não tem um trabalho de manhã e trabalha à tarde no aplicativo, ou então ele está na faculdade e usa como complemento de renda, ele tem família para criar, ele tem aluguel para pagar, ele “opciona” pelo OL porque é uma forma de ele receber uma garantia de serviço.

Não à toa, um dos intimados pela CPI dos Aplicativos, Edgar, afirma que o OL se trata de um “CLT disfarçado”.

Como apresentado, portanto, os trabalhadores do iFood têm longas jornadas de trabalho e estão sujeitos ao controle da empresa, sofrendo punições - como o bloqueio - caso



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

se neguem a realizar entregas. Assim descreveu o entregador Eduardo Lima de Souza em 23 de novembro de 2021 durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI dos Aplicativos ao explicar o “bloqueio branco”:

“O bloqueio branco, os algoritmos, eles identificam que aquele motorista tem nota baixa, com isso, eles começam a não enviar corridas pra aquele motorista. Os motoristas chegam a ficar aí cerca de cinco, sete horas sem receber um chamado, e para o motorista, ele acredita fielmente que a demanda está baixa, sendo que na verdade não é isso que está acontecendo. Nós temos indícios, vários indícios de vários motoristas relatando esse problema.”

A CPI dos Aplicativos, portanto, apurou que a despeito da ausência de proteção trabalhista, os entregadores de aplicativos como o iFood são profissionais que majoritariamente dependem da renda dos apps para sobreviver e, portanto, trabalham por longas horas. Evidentemente, esse regime de trabalho gera diversos impactos na saúde física e mental desses trabalhadores.

O trabalho intenso e desgastante que enfrentam esses trabalhadores causa diversos problemas à saúde, conforme demonstra o relato da entregadora Juliana Iemaniara, em audiência pública realizada no dia 15.09.2022 no curso desta CPI dos Aplicativos:

“Além de a gente falar da segurança, tem também, quando a gente fala da parte da saúde, todos os problemas de saúde que todos os motoqueiros acabam tendo nesse decorrer desse trabalho que a gente faz. Porque tem a poluição, afeta a nossa saúde. Tem a forma que você pilota, o tempo que você fica em cima de uma moto trabalhando para fazer entrega afeta a sua coluna. Então com o tempo você começa a ter alguns outros problemas.”

Em reportagem sobre a saúde dos trabalhadores de aplicativo no Rio de Janeiro, a Revista Veja apurou que há uma série de problemas desencadeados pela atividade. Os entregadores ficam expostos a jornadas desgastantes de cerca de 13 horas diárias, com pequenas pausas entre 3 ou 4 horas de trabalho. Médicos alertam para a maior incidência de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

problemas renais entre esses trabalhadores, devido à falta de hidratação durante o período de trabalho.⁹

Pesquisa elaborada por Nascimento e Borges (2022)¹⁰ alerta que o elevado tempo de trabalho desses trabalhadores faz com que estejam predispostos a maior adoecimento mental, dado que lhes falta tempo e recursos - considerando o baixo valor pago pelos aplicativos - para passar tempo com a família e realizarem atividades de lazer. Conforme apresenta a reportagem da Veja Rio, embora o número de entregas tenha aumentado, os aplicativos diminuíram as taxas de lucro, fazendo com que o maior tempo trabalhado não necessariamente se reverta em maiores lucros.

Importante mencionar que entregadores também estão sujeitos a serem vítimas de ataques racistas, o que causa, sem dúvidas, consequências psicológicas. Pesquisa de Rodrigues, Moreira e Lucca (2021)¹¹ confirma que 95% dos entregadores de aplicativo são homens negros (pretos ou pardos), com média de idade de 25 anos. Os aplicativos não parecem ter uma política efetiva de combate à discriminação de seus funcionários, e são diversos os casos de discriminação a que esses trabalhadores são acometidos.

Em agosto de 2020, na cidade de Valinhos-SP, um homem xingou um entregador de “lixo” e proferiu diversos termos racistas contra ele, afirmando que o entregador supostamente teria “inveja” de pessoas de pele branca¹². Em janeiro de 2021, em Goiânia-GO, um cliente avaliou mal um estabelecimento, alegando ter se incomodado pelo fato de o entregador do pedido ser um homem negro. O entregador, um homem de 41 anos, afirmou ter ficado bastante abalado emocionalmente após ser maltratado e receber uma avaliação por sua cor¹³. Em março

⁹ Veja Rio. **A saúde dos entregadores de aplicativos no Rio.** Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=dyyMmSYZEBs> acesso em 01.12.2022.

¹⁰ NASCIMENTO, Vitor Almeida de; BORGES, Silvana Maia. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E A SAÚDE MENTAL DOS TRABALHADORES POR APLICATIVO. In. **Disciplinarum Scientia**. Série: Ciências Humanas, Santa Maria, v. 23, n. 1, p. 133-157, 2022. Disponível em <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/disciplinarumCH/article/view/4065/pdf> acesso em 29.11.2022.

¹¹ RODRIGUES, Nara; MOREIRA, Amanda; LUCCA, Sergio. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. In. **Cad. Saúde Pública**, 2021; 37(11). Disponível em <https://www.scielosp.org/article/csp/2021.v37n11/e00246620/>, acesso em 29.11.2022.

¹² CANOFRE, Fernanda. **Entregador é chamado de lixo e é alvo de racismo em SP.** Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/entregador-e-chamado-de-lixo-e-sofre-racismo-de-cliente-no-interior-de-sao-paulo.shtml> acesso em 01.12.2022.

¹³ RODRIGUES, Guilherme. **Cliente reclama de ‘entregador negro’ após fazer pedido em aplicativo e causa protesto em Goiânia.** Disponível em <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2022/01/21/cliente-reclama-de-entrega-de-lanche-em-aplicativo-pelo-fato-de-o-entregador-ser-negro-em-goiania.ghtml> acesso em 01.12.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

de 2022, um cliente da mesma cidade pediu que uma loja de confeitaria enviasse um entregador branco, afirmando que não gostava de negros nem de pardos¹⁴. Estes são apenas alguns dos casos paradigmáticos divulgados na mídia. É provável que a realidade seja ainda mais cruel e marcada por ataques discriminatórios não notificados.

Rodrigues, Moreira e Lucca (2021) apontam a importância do estudo da saúde psíquica destes trabalhadores, dado que a incidência de transtornos mentais comuns aumenta os riscos de acidentes e a rotina degradante a que estão expostos aumenta a incidência desses transtornos, conforme se lê:

*Compreender a organização do trabalho e os fatores psicossociais destes trabalhadores é essencial, considerando-se que motociclistas com transtornos mentais comuns (TMC) apresentam até 48% mais chances de se acidentarem. A situação de precarização e de estresse crônico aos quais estes trabalhadores estão submetidos contribui para o desencadeamento de transtornos mentais, tais como síndrome de burnout, depressão, transtornos de ansiedade, consumo abusivo de álcool e outras substâncias psicoativas.*¹⁵

Em depoimento na audiência do dia 15.09.2022, a Srs. Julia Maria D'Andréa, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas, colocou que os trabalhadores de entrega por aplicativo estão sujeitos a estresse causado pelo barulho e pelo ritmo de trabalho, bem como apresenta a problemática do uso de mochilas (bags) de diferentes tamanhos, que podem causar diversos problemas de coluna a esses trabalhadores.

O peso das mochilas de entrega pode causar diversos problemas, como “dores musculares (conhecidas como lombalgias), incômodo na coluna, e, em casos mais graves, até problema de hérnia e degenerações”. Os riscos aumentam quanto mais tempo os trabalhadores permanecem trabalhando e especialistas alertam que o modo correto de realizar as entregas

¹⁴ MARTINS, Vanessa. **Empresária se indigna com pedido racista de cliente por aplicativo: ‘Mandem entregador branco, não gosto de pretos nem pardos’**. Disponível em <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2022/03/05/empresaria-se-indigna-com-pedido-racista-de-cliente-por-aplicativo-mandem-entregador-branco-nao-gosto-de-pretos-nem-pardos.ghtml> acesso em 01.12.2022.

¹⁵ RODRIGUES, Nara; MOREIRA, Amanda; LUCCA, Sergio. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. In. **Cad. Saúde Pública**, 2021; 37(11), p. 7. Disponível em <https://www.scielosp.org/article/csp/2021.v37n11/e00246620/>, acesso em 29.11.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

seria através de caixa de transportes acoplada à motocicleta¹⁶. Contudo, em diversos aplicativos - como Rappi e iFood - as bags são o modo mais comum de armazenamento das entregas.

No curso da Comissão Parlamentar de Inquérito houve o levantamento do debate acerca do excesso de carga levada pelos trabalhadores, os impactos físicos decorrentes dessa prática e, em sobre os riscos para o trânsito e uso do viário.

O uso de mochilas térmicas pode afetar diretamente as condições posturais dos trabalhadores gerando sequelas na coluna vertebral de muitos componentes da categoria.

Por sua vez, a pandemia de COVID-19 impactou diretamente a categoria de entregadores, uma vez que, quando o mundo todo se recolheu para evitar contágio e propagação do vírus, os entregadores permaneceram nas ruas em atividade de risco.

Os entregadores foram a categoria mais exposta à contaminação pelo vírus, visto que circulam no ambiente externo e entram em contato com muitas pessoas, podendo ser fonte de disseminação e transmissão pelo não uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) adequados e de medidas como lavagem das mãos e uso do álcool a 70%.

Perguntada acerca das medidas tomadas durante a pandemia de COVID-19 a empresa IFOOD respondeu:

Quantos motoristas parceiros relataram à plataforma estarem doentes por COVID-19?

No início da pandemia, foi criado o fundo de solidariedade para amparar as pessoas infectadas pelo COVID-19. São elegíveis as pessoas que tenham feito ao menos uma entrega nos 30 dias anteriores à solicitação que tenha realizado teste PCR e recebido resultado positivo para COVID-19. Uma vez acionado o benefício, a pessoa entregadora deve permanecer em repouso e isolamento pelo prazo de 28 dias, tempo em que sua conta de entrega também fica inativa. Passado esse tempo, a conta é reativada normalmente. Se necessário, o benefício poderá ser prorrogado, mediante

¹⁶ CAMPOLINA, Aline. **Médico faz alerta aos entregadores por aplicativos para sérios problemas na coluna.** Disponível em <https://www.itatiaia.com.br/noticia/medico-faz-um-alerta-aos-entregadores-por-apl> acesso em 02.12.2022.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

comprovação médica, até que a pessoa esteja apta ao retorno de suas atividades. O iFood disponibilizou em seu aplicativo um canal para que as pessoas entregadoras comunicassem situações de risco de contágio por COVID-19.

Entre março de 2020 até setembro de 2021 foi concedido o benefício do fundo de solidariedade para 815 pessoas entregadoras contaminadas pelo COVID-19 na cidade de São Paulo

Para o Período de março/2020 até setembro/2021, houve o registro de 845 casos de pagamento de benefícios de fundo de solidariedade destinado para pessoas entregadoras que estiverem contaminadas pela COVID-19

Houve mortes em decorrência do exercício das atividades de motofrete, é o que se nota nas informações colhidas no curso da CPI dos Aplicativos, em resposta às questões formuladas na reunião de 07.12.2021:

Quantos motoristas parceiros morreram em decorrência da COVID-19?

Entre março de 2020 até setembro de 2021 foram registradas 4 mortes de pessoas entregadoras em decorrência da COVID-19 na cidade de São Paulo. Esses dados foram colhidos junto à seguradora, entidade responsável pela abertura e condução dos sinistros, dentre eles, o seguro COVID-19, cobertura aplicável nestes casos e que pode ser acionada pelos familiares.

Observou-se no curso da atuação investigativa que não há por parte das empresas de aplicativo qualquer prática de fornecimento de equipamentos de proteção, qualquer estudo de impacto em saúde, tampouco se verifica a oferta de apoio médico nos casos de doença laboral decorrente da atividade.

Frente a todas essas conclusões, entende-se por oportuno que os estudos produzidos pela Comissão Parlamentar de Inquérito acompanhem um rol de documentos remetidos às autoridades de saúde do município com o fito de aprofundamento da questão.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

11.4.Os demais abusos a que são sujeitos os motoristas e motofretes para que não percam seus empregos

- a) A ausência de transparência quanto às cobranças realizadas e a constante realização de promoções irregulares

Restou constatado que as plataformas de aplicativos estrategicamente estabelecem uma relação contratual de forma que se isentam de responsabilizações, não reconhecendo relação de consumo e nem vínculo empregatício. Oferecem corridas a usuários mediante a contraprestação de valor para motoristas disponíveis. Esse valor é estabelecido pela empresa, bem como os descontos no repasse. Entretanto, é do motorista o ônus incorrido quando o passageiro não arca com o valor da corrida em dinheiro.

Ocorre que, o motorista de aplicativo como prestador de serviço autônomo, não tem acesso ao valor bruto da corrida, sendo descontado um valor desconhecido, repassado já com os descontos determinados. Esses descontos não são descritos e nem fixos, o que não oferece transparência e demonstra como um “prestador de serviço autônomo” está inserido na organização produtiva alheia, estando completamente dependentes desta estruturação de trabalho, considerando que, conforme ficou demonstrado nesta CPI dos Aplicativos, **chegam a reter 60% desse valor**¹⁷.

O preço desse transporte passa por alguns cálculos levando em consideração um valor básico acrescido da distância e/ou quantidade de tempo. A tarifa dinâmica sofre alterações a qualquer tempo e a critério exclusivo somente dessas empresas. Ainda, aplicativos como a 99 apresentam uma ESTIMATIVA do valor que será recebido por corrida, o que pode variar consideravelmente, servindo de estratégia para que o motorista continue realizando mais corridas até alcançar a sua meta estipulada do dia.

Mas o que se apurou é que não há qualquer transparência.

De outro lado, também se apurou que, com o intuito de atrair mais motoristas para a sua plataforma, e aumentar ainda mais o seu faturamento, as empresas realizam diversas promoções e premiações. A exemplo disto, tem-se a promoção criada pela plataforma Uber, denominada: “Campanha Indique e Ganhe”, disponibilizada pela plataforma.

¹⁷ <https://theintercept.com/2021/12/22/99-documentos-mentiu-valor-repassado-motoristas-aplicativo/>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Para a distribuição de premiações, é necessário a chancela do órgão fiscalizador. Com o advento Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, as emissões das autorizações e a fiscalização das atividades referentes à distribuição gratuita de prêmios, regidas pela Lei nº 5.768/71, de 20 de dezembro de 1971, e sorteios filantrópicos, regidos pela Portaria SEAE nº 88, de 28 de setembro de 2000, são de competência da Secretaria de Avaliação, Planejamento, Energia e Loteria - SECAP, sucessora da Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE / SEFEL - Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria.

Ainda a respeito da Lei 5.768, de 20 de dezembro de 1971, importante ressaltar que ela é a principal norma sobre promoção comercial e é quem estabeleceu o marco legal sobre a distribuição gratuita de prêmios. Inclusive, o primeiro artigo já dispõe: “a distribuição gratuita de prêmios a título de propaganda quando efetuada mediante sorteio, vale-brinde, concurso ou operação assemelhada, dependerá de prévia autorização do Ministério da Fazenda (...)”.

Conforme o art. 12, da lei 5.768/71, aqueles que realizarem as distribuições gratuitas de prêmios previstas pelo art. 1º, sem a devida autorização, são passíveis às seguintes penalidades: (I) multa de até cem por cento da soma dos valores dos bens prometidos como prêmios; e (II) proibição de realizar tais promoções comerciais por até dois anos.

Dito isso, a empresa tem autonomia para criar promoções cujo objetivo é programar os motoristas para cumprirem metas de forma que promova a empresa, desde que proceda de acordo com a legislação aplicável.

Afinal, a regulamentação propicia a prestação de contas ao governo a fim de assegurar a legalidade, e dessa forma, não há manipulação de resultados. Além do mais, regulamenta as estratégias de marketing e tem a proteção contra fraudes.

Verificou-se, contudo, que a Uber geralmente oferece promoções das quais não cumpre com o ofertado, além de não haver transparência vez que os resultados são noticiados sem o acompanhamento de um relatório que o fundamente.

Além disso, curiosamente a empresa realiza promoções do serviço prestado pelo motorista. Ou seja, faz promoções com valores que também são devidos aos prestadores de serviços, o que não se pode admitir. Daí, se evidencia, mais uma vez, outro forte elemento de que o motorista não tem a autonomia que as empresas alegam existir.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

b) A abusividade do Termo Geral dos Serviços de Tecnologia da OTTC Uber do Brasil Tecnologia LTDA.

O termo em referência, datado de 04 de outubro de 2022, trata-se de “Termo de Adesão” imposto ao profissional. Portanto, não há escolha de questionar qualquer cláusula desconforme ou abusiva. Muito ao contrário disto, existe inclusive um botão que possibilita ao “aderente” simplesmente aceitar o contrato sem a sua leitura.

Importante frisar também o quão forçoso é o aceite do contrato. Considerando a sua necessidade de aceite para a continuidade nos serviços, a OTTC tem realizado uma artimanha execrável: Quando o motorista está longe, ela envia o Termo para aceite. Caso este não anua, não poderá aceitar uma corrida que o leve para mais próximo da sua residência, que é uma prerrogativa que tem dentro da plataforma.

Pois bem, os novos Termos Gerais dos Serviços de Tecnologia oferecido pela empresa determina que “a Uber é uma fornecedora de serviços de tecnologia e que não oferece serviços de transporte, não opera como transportadora, nem opera como agente para o transporte de passageiros, tampouco possui empregados que fornecem os referidos serviços. Portanto, a Uber será considerada exclusivamente como uma intermediária entre o cliente e o usuário e, em nenhum momento, será considerada como uma empresa que presta serviços de transporte e/ou que tem empregados que prestam tais serviços.”, em uma clara tentativa de se isentar e resguardar.

Entretanto, não há dúvidas de que a intermediação é instrumento de uma plataforma de tecnologia digital, o que já indica que este não é o serviço ofertado, mas o meio utilizado, questão inclusive que foi suscitada pelo auditor fiscal da Secretária Municipal da Fazenda, Sr. Marcelo Tannuri, na sessão realizada no dia 07/06/2022, refletindo que a falta de regulamentação serve para fins de recolhimento fiscal, conforme exposto:

“É muito fácil para uma empresa dizer “eu sou uma empresa de tecnologia”, o que quer dizer que pago alíquotas de tecnologia que são alíquotas mais baratas (...) Vou dar um exemplo bem pequeno: eu, enquanto professor, presto um serviço de educação, mas um desses serviços eu preciso rodar um programa de computador para gerar questões, dá para dizer que eu presto serviços de tecnologia? Evidente que não.”



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

O meu serviço é de educação, ainda que eu use a tecnologia como meio. O serviço prestado não está conectado a minha atividade intrínseca, mas a atividade extrínseca. Qual é o valor que entrego? O valor que essas empresas entregam? Nenhuma delas entregam valor de tecnologia. Entregariam valor de tecnologia se vendessem software ou se licenciassem software. Das duas, uma: ou prestam serviço de transporte ou prestam serviço de intermediação (...). Se for interpretado que a relação entre uma empresa dessas e o motorista é uma relação trabalhista, então presta serviço de transporte (...) Nenhuma das empresas que esteve aqui presta de fato serviço de tecnologia.”

Ademais, a empresa registra, por inúmeras vezes, em seus termos sua falta de responsabilidade durante as corridas, seja em acidentes, assaltos, danos, e, ainda, quando o passageiro não arca com o custo da corrida em espécie. Além disso, diz não ser responsável por qualquer bug/problema no funcionamento no aplicativo.

Depois de inúmeras críticas relacionadas a nomenclatura “motorista parceiro”, o novo Termo traz agora a denominação “cliente”, o que, na visão da CPI dos Aplicativos, não reflete a realidade, só servindo para reafirmar a intenção de se esquivar de suas responsabilidades.

Além disso, o novo Termo, em afronta à Lei nº 17.596 de 12 de agosto de 2021, que dá aos motoristas o direito ao contraditório e ampla defesa em caso de banimento, a Uber, em sua cláusula 2.4, V, afirma que poderá banir o motorista SEM JUSTIFICATIVA, a seu livre critério, caso assim o queira.

Cabe ao Ministério Público do Trabalho e Tribunal Superior do Trabalho, assim, investigar e analisar as novas formas de trabalho impulsionadas pela tecnologia, abastecidas pela precarização.

XII. Encaminhamentos

Diante de todo o exposto e das revelações realizadas pelo trabalho da Comissão Parlamentar de Inquérito que, exaustivamente, procurou esclarecer os fatos e apurar as irregularidades e divergências, conclui-se pelos seguintes encaminhamentos, aqui divididos de acordo com as especificidades de cada órgão público competente, aos quais deverão ser



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

expedidos os respectivos ofícios, acompanhados da íntegra do preste relatório e das recomendações que lhes cabem, conforme segue:

1) Ao CONGRESSO NACIONAL

- Esboçar nova regulamentação federal, que contemple todos os aspectos elencados neste relatório. A lei 13.640, sancionada em 2018 pelo presidente Michel Temer, não conseguiu abarcar todas as questões periclitantes que surgiram neste cenário de precarização do emprego e da ausência de contrapartidas das empresas junto às cidades e aos trabalhadores.

Matérias recentes divulgadas pela imprensa brasileira revelam que, com a mudança de governo, há indicativos da disposição de discutir nova lei neste sentido¹⁸.

2) Ao PODER EXECUTIVO (Município de São Paulo)

2.a) Sobre a necessidade de uma nova regulamentação na Cidade:

É conclusão deste relatório que as diversas tentativas de regulações do transporte individual privado remunerado (OTTC's), nas mais variadas gestões municipais, fracassaram sob diversos aspectos. Desde a tentativa de controle de cadastro e fiscalização dos carros e motoristas, assim como de questões tributárias relativas às empresas e ao cumprimento de obrigações mínimas.

O excesso de judicialização impediu o poder público em sua tentativa de regular o serviço prestado, o que impõe a elaboração de uma regulamentação mais consolidada, que não deixe lacunas tampouco espaços para interpretações.

Diante disto, é consenso da presente Comissão a necessidade de se discutir, no âmbito do Município de São Paulo, uma nova regulamentação que contemple:

- A revisão da política de credenciamento das Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas (OTTC's), com a inclusão da **OBRIGATORIEDADE** do encaminhamento da lista de cadastros ativos na cidade de São Paulo;

¹⁸ <https://www.uol.com.br/carros/colunas/paula-gama/2022/11/30/uber-e-ifood-com-clt-por-que-motoristas-e-apps-temem-propostas-de-lula.htm>
<https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2022/11/equipe-de-lula-planeja-cadastro-e-regulacao-para-definir-direitos-de-trabalhadores-de-aplicativos.ghtml>



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- A inspeção veicular e vistoria anual obrigatória dos veículos cadastrados no sistema para transporte com segurança de passageiros;
- A fixação temporária do número de novos cadastros de condutores na cidade de São Paulo, até que seja concluído o estudo de uso do viário para que se tenha clareza sobre o equilíbrio do uso intensivo da malha urbana (a cidade de Nova Iorque adotou política semelhante até que fosse definida sua nova regulação);
- O controle e identificação do número de carros circulando em determinados períodos;
- Instituir Manual de Procedimentos Fiscalizatórios para motoristas vinculados a plataformas, com responsabilidade solidária das operadoras conforme a infração cometida;
- A fixação de regras que impõem aos carros **idade veicular** para circulação no sistema de, no máximo, **10 anos** (a exemplo do modelo de táxis);
- A alternativa para conferir maior segurança aos usuários dos aplicativos, sejam os prestadores de serviços ou os consumidores;
- A fixação de regras para impor às empresas o dever de possuir sede fiscal na Cidade de São Paulo para que possam atuar, haja vista que se utiliza de toda infraestrutura compreendida pelo serviço, com a devida contribuição tributária através do pagamento de Imposto Sobre Serviços;
- Regulamentação PIONEIRA para fixação de regras quanto ao serviço de MOTOFRETE, dado que atualmente a cidade de São Paulo não dispõe de nenhuma normatização específica para este modelo de atividade remunerada;
- Regulamentação para outros micromodais (como bicicletas e patinetes), que, inclusive, realizam atividade remunerada na cidade por meio do transporte de mercadorias e/ou comidas;
- Fixação de regras que prevejam que todo a arrecadação de recursos aos cofres públicos quanto à utilização do viário pelos aplicativos, com base em previsão orçamentária, seja, **PRIORITARIAMENTE**, reinvestida em obras de mobilidade urbana, como a construção de novas faixas, corredores de ônibus e outras obras de infraestrutura, de forma a compensar os eventuais danos ao erário com a queda na arrecadação do transporte público (ônibus, CPTM e metrô);



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Elaboração de estudos e fixação de regras quanto aos impactos das OTTCs de transporte, especialmente na modalidade compartilhada, no sistema de transporte público coletivo;
- Criar mecanismos de compensação financeira ao serviço de transporte público individual remunerado, como fonte especial de receita, a exemplo pela autorização de exploração de publicidade externa nestes veículos;
- Fixação do controle de horas trabalhadas dos motoristas vinculados às OTTCs de Transporte, haja vista que, conforme relatório de corridas enviadas a esta comissão, foram constatadas jornadas exaustivas e extenuantes de trabalho.

2.b) Providências a serem adotadas pela Municipalidade quanto ao modelo tributário proposto e outras implicações:

- Aumento dos valores do quilômetro rodado (atualmente fixados em R\$ 0,12), tendo em vista que a atualização dos valores propostos pela Resolução nº 30 foi considerada **INSUFICIENTE** por esta Comissão, pois após 6 (seis) anos não houve qualquer reajuste.
- Contratação de auditoria especializada, pela Prefeitura Municipal de São Paulo, para verificar as inconsistências encontradas por esta CPI no que diz respeito ao pagamento dos quilômetros rodados, substituindo-se o modelo autodeclaratório por homologação de algoritmos;
- Criação de um sistema eficiente para monitoramento constante dos pagamentos enviados à Secretaria da Fazenda;
- A Prefeitura de São Paulo, por meio da integração entre Secretarias, deve buscar ainda, a formulação de um conjunto de políticas públicas mais incisivas voltadas à instalação e manutenção dessas empresas na cidade, de modo que cumpram com suas obrigações tributárias e exercer suas atividades com maior segurança aos seus usuários.

2.c) Demais providências e recomendações ao Município de São Paulo sobre outros aspectos:

- Recomendar que sejam exigidas das OTTCs os dados previstos na legislação e vigor e que confira o tratamento adequado a tais informações a fim de que eles sejam integrados



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

às políticas públicas voltadas ao planejamento e desenvolvimento urbano, especificamente nas ações de mobilidade e trânsito;

- Implementar estudos de viabilidade de elaboração de implementação de imposto por quilômetro rodado, como compensação do uso do viário pelas OTTCs que exercem a atividade de entrega de mercadorias;
- Realizar estudo de uso intensivo do viário urbano paulistano e a utilização de toda sua infraestrutura. O estudo deve contemplar, ainda aspectos como a queda no número de passageiros do transporte público e a incidência direta sobre a oferta do serviço oferecido por empresas de aplicativos;
- Considerar as investigações e conclusões alcançadas nos trabalhos desta CPI quanto aos impactos das atividades desenvolvidas pelas OTTCs sejam levados em consideração nos estudos de desenvolvimento urbano municipal, incluindo, se possível e cabível, alterações já na revisão do Plano Diretor Estratégico;
- Analisar as conclusões e documentos produzidos pela CPI dos Aplicativos para que as autoridades municipais de saúde façam o aprofundamento das questões relativas às condições de trabalhos dos trabalhadores de OTTCs e promovam a elaboração de políticas públicas de atenção nesse aspecto;
- Adotar o modelo licitatório para contratação de serviço de transporte e deslocamentos de servidores públicos, consignado como exigência indispensável que as empresas possuam sede fiscal na Cidade de São Paulo;
- Adotar medidas mais efetivas para que o Conselho Municipal de Uso do Viário (CMUV) seja melhor estruturado podendo, assim, agir de forma mais eficiente e abrangente;
- Determinar que sejam fixadas, ao menos, **duas cadeiras permanentes** para membros da Comissão de Trânsito e Transportes da Câmara Municipal junto ao Conselho Municipal de Uso do Viário (CMUV), com nomes renováveis, por indicação, a cada dois anos;
- Promover a criação da plataforma de georreferenciamento com cruzamento de dados para monitoramento do trânsito em tempo real;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Ampliação do rol de empresas obrigadas ao pagamento de preço público em contrapartida pelo uso intensivo do viário urbano como iFood, Rappi, Mercado Livre e similares.

3. Ao MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

- Apurar no âmbito do Procedimento nº 66.0695.0000894/2022, em trâmite perante a 3ª Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social da Capital, as irregularidades identificadas pela CPI dos Aplicativos quanto ao pagamento de contrapartida pelo uso intensivo do viário municipal, com a propositura da competente ação de ressarcimento aos cofres públicos dos valores identificados como devidos.
- Analisar a conduta das empresas Uber e 99 e de seus representantes legais quanto ao possível cometimento de crime de evasão fiscal no ato de alterar a sede das empresas visando esquivar-se de responsabilidade do pagamento de ISS ao Município de São Paulo e apurar eventual ressarcimento dos valores que deixaram de ser arrecadados.
- Analisar as questões apontadas pela CPI dos Aplicativos quanto às fraudes ocorridas contra os consumidores em métodos de pagamento pela entrega de mercadorias;
- Apurar se as OTTCs que têm por atividade o transporte de passageiros têm adotado todas as providências e tecnologias possíveis para conferir aos motoristas e usuários finais os melhores padrões de segurança nas corridas geradas pelas plataformas por elas.

4. Ao MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL DO TRABALHO

- Apurar a metodologia de trabalho desenvolvida pelas OTTCs em relação aos trabalhadores vinculados a elas, seja, motoristas, motofretistas, entregadores e de qualquer outra natureza, a fim de identificar o descumprimento da legislação trabalhista em razão da recusa das empresas em reconhecer a relação de trabalho.
- Analisar as conclusões desta CPI sobre as condições de trabalho enfrentadas pelos trabalhadores vinculados às OTTCs para que sejam apurados os fatos no âmbito de sua competência.

5. Ao MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Tomar conhecimento das conclusões alcançadas pela CPI dos Aplicativos e analisar a possibilidade da criação de um regime legal intermediário para garantir segurança social dos trabalhadores vinculados às OTTCs.

6. ÀS EMPRESAS DE APLICATIVOS

- Definir a política de aplicação de taxas cobradas em corridas com maior clareza para seus motoristas e motofretistas, haja vista a grande discrepância demonstrada neste relatório. Tais políticas deverão prezar pela transparência na prestação de contas e formas de cobranças;
- Definir políticas eficientes de segurança com a fixação de normas e procedimentos rígidos que mitiguem ao máximo cadastros fraudulentos, a prática de violências e crimes no decorrer da utilização do aplicativo – seja pelos profissionais ou pelos consumidores –, bem como reduza os riscos de invasões nos respectivos sistemas de modo a colocar seus usuários em riscos e prejuízos;
- Colocar em prática campanhas internas que visem evitar as ondas de cancelamentos de corridas realizadas por motoristas;
- Adotar, imediatamente, rigorosas medidas que visem corrigir as discrepâncias e inconsistências, apontadas e comprovadas pela CPI dos Aplicativos, que muitas vezes são identificadas entre os valores ESTIMADOS nas corridas (na tela do app, na hora do cliente solicitar a corrida) e os valores REGISTRADOS ao final da corrida, com estimativas sempre acima dos valores finais;
- Criar canais mais efetivos para reclamações dos usuários, inclusive com disponibilidade de central de atendimento telefônico (atualmente inexistentes), vez que a via dos chats e e-mails se demonstram absolutamente ineficientes e não conferem os resultados esperados;
- Realizar campanhas internas e externas que buscam combater as práticas de criminas, sobretudo de abusos e assédio, compartilhando amplamente nas mídias e redes sócias os canais de reclamação ou denúncia destinados a tais eventuais inaceitáveis;
- Providenciar a contratação de seguro transporte dos passageiros com cobertura em caso de acidentes;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Fixar critérios mais efetivos para o processo de cancelamento de corridas ou entregas, com a revisão das taxas de cancelamento e definição regras e valores mais adequados para tais hipóteses, para evitar a possibilidade de fraudes e má-fé;
- No caso da empresa 99, discrepâncias apontadas e comprovadas pela CPI dos Aplicativos mostram **INCONSISTÊNCIAS** entre os valores **ESTIMADOS** nas corridas de táxis (na tela do app, na hora do cliente solicitar a corrida) aos valores **REGISTRADOS** ao final da corrida, no taxímetro, com estimativas sempre acima dos valores finais. O colegiado pede a **CORREÇÃO URGENTE** dessa discrepância.

7. ÓRGÃOS DE DEFESA DO CONSUMIDOR – IDEC E PROCON

Recomenda-se:

- Atuação mais efetiva, direta e incisiva do Procon, no que diz respeito a sua atuação na Cidade de São Paulo, haja vista que outras capitais brasileiras aplicaram diversas e contundentes penalidades às empresas, por má atuação em suas condutas;
- Criação de canais diretos de atendimento para reclamações dos usuários, principalmente em cobranças indevidas, que sejam especializados e específicos para os aplicativos em questão dada suas peculiaridades;
- Diante de medidas cabíveis, buscar a melhor solução possível para a política **DAS TAXAS DE CANCELAMENTO APLICADAS EM CORRIDAS**.

XIII. Anexos

- Clipping de matérias jornalísticas que noticiaram a atuação da CPI dos Aplicativos; e
- Material confidencial abordando os crimes contra a ordem tributária.