



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 2347/2015 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 421/2015.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador José Police Neto - PSD, que "Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências.

A propositura pretende regulamentar o Compartilhamento de Automóveis, à luz do Art. 254, da Lei 16.050 de 31 de julho de 2014, que "Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo":

"Art. 254. O compartilhamento de automóveis, definido como o serviço de locação de automóveis por curto espaço de tempo, será estimulado como meio de reduzir o número de veículos em circulação.

§ 1º O compartilhamento de automóveis deve incluir:

I - infraestrutura e medidas necessárias para o estacionamento dos automóveis compartilhados:

- a) vagas, exclusivas ou não, em vias ou locais públicos e privados;
- b) instalações de apoio e sinalizações do sistema;

II - ações de incentivo ao compartilhamento de automóveis.

§ 2º Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, para o compartilhamento de automóveis devem ser orientados para a estruturação de uma rede complementar de transporte, associada as redes de transporte público coletivo de alta e média capacidade e as redes cicloviárias."

Em primeiro lugar de mister esclarecer que a iniciativa para a apresentação deste PL assiste, nos termos da Lei, à Câmara Municipal de São Paulo; embora fosse possível, caso quisesse, o Executivo fazê-lo (competência de iniciativa concorrente).

É que dispõe o § 2º e caput, do art. 37 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Art. 37 - A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.

§ 1º - Compete exclusivamente à Câmara Municipal a iniciativa das leis que disponham sobre os Conselhos de Representantes, previstos na seção VIII deste capítulo.

§ 2º - São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre:

I - criação, extinção ou transformação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta, autárquica e fundacional;

II - fixação ou aumento de remuneração dos servidores;

III - servidores públicos, municipais, seu regime

jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;

IV - organização administrativa e matéria orçamentária;

V - desafetação, aquisição, alienação e concessão de bens imóveis municipais (g.n.).

Ora, verifica-se do disposto no § 2º e incisos, do art. 34, da LOM, que a matéria relativa ao compartilhamento de veículos, insita na política de desenvolvimento urbano, não consta dentre as matérias de iniciativa exclusiva do Executivo, de sorte a forçar o entendimento, na esteira do caput do mesmo dispositivo, de que para o assunto há competência concorrente: Legislativo e Executivo podem exercer a iniciativa.

Na verdade semelhante entendimento vem ao encontro da preferência, para iniciativa de Projeto de Leis, da CMSP. O Capítulo I, da LOM é claro sobre o assunto; mesmo porque, como cediço, à Casa de Leis compete fazer Leis por iniciativa própria ou, pelo menos, concorrente.

Nesta a esteira, a LOM, letra e inteligência, em dispositivo próprio elenca, de maneira exhaustiva, as matérias em que a iniciativa em respectivos Projetos de Lei toca exclusivamente ao Executivo (§ 2º e incisos, do art. 34, da LOM). Quer dizer: para aquelas matérias que não estão expressamente reservadas à iniciativa do Executivo, pode o Legislativo tomar à frente.

Parêntesis: cuidando-se as matérias de iniciativa exclusiva do Executivo, de exceção à regra geral (caput, do art. 34, da LOM), não se admite, por singela questão de hermenêutica, a ampliação das hipóteses restritivas para açambarcar outra que não esteja explicitamente declarada.

Vê-se, assim, que o vertente PL não padece, em absoluto, de vício de iniciativa.

Há mais. O assunto subjacente diz respeito a expresso dispositivo da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014 (PDE) - art. 254, cumprindo, portanto, à Câmara Municipal aprovar e legislar sobre assuntos de interesse local, diretrizes gerais de desenvolvimento urbano e do Plano Diretor, conforme dispõem os incisos I e XIV, da LOM. Confira-se:

Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

XIV - aprovar as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, o Plano Diretor, a legislação de controle de uso, de parcelamento e de ocupação do solo urbano;

Deflui, destarte, do supra aduzido, que nada se antolha, sob o ponto de vista jurídico e legal, que obste a análise livre e desembaraçada do PL em comento: quer acerca da matéria de fundo, quer de iniciativa.

Como visto, assiste à Edilidade iniciativa de PL sobre a matéria subjacente. Ademais, no tocante ao mérito do PL, cumpre, evidentemente, à CMSP legislar sobre assuntos de interesse local, diretrizes gerais de desenvolvimento urbano e do Plano Diretor. Tudo conforme a LOM.

O Plano Diretor Estratégico também estabelece várias orientações em seus objetivos e diretrizes referentes à obrigatoriedade do incentivo do compartilhamento de veículos.

Em seu artigo 227, o qual estabelece os objetivos do Sistema de Mobilidade, está prescrito:

"Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

VII - promover o compartilhamento de automóveis;"

Igualmente claro o comando de incentivo ao compartilhamento de veículos é expresso pela lei que estabelece e direciona a política urbana da cidade está expresso também no artigo seguinte, o qual determina as diretrizes para o Sistema de Mobilidade:

"Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

VI - promover o compartilhamento de automóveis, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal;"

Outro aspecto relevante, é que o Plano Diretor Estratégico, em seu artigo 229, parágrafo 1º, inciso IV, ratifica a necessidade do Plano Municipal de Mobilidade Urbana,

contemplar a necessidade de instalação de estacionamento públicos associados ao Sistema de Compartilhamento de Veículos, em consonância com propositura ora analisada:

"Art. 229, §1º;

IV - programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais e implantação de estacionamentos público associados com o sistema de transporte público coletivo, o compartilhamento de automóveis, as centralidades urbanas e as rodovias;"

No Artigo 240, fica expressa a necessidade de regulamentação específica para a reserva de vagas para o Compartilhamento de Veículo, objeto da presente propositura:

"Art. 240. O Município regulamentara através de instrumentos específicos:

I - a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo privado nas vias;

II - o serviço de taxis;

III - os serviços de motofrete e propostas para a circulação segura de motocicletas;

IV - a abertura de rotas de ciclismo, bicicletarios e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automoveis e similares;" (grifo nosso)

A disposição demonstra mais do que a oportunidade e legalidade da propositura, mas a obrigatoriedade da existência de legislação referente à regulamentação do compartilhamento de veículos e a necessidade da mesma estar contida em uma legislação específica, objetivo que a propositura em tela contempla plenamente.

Em sua justificativa, a propositura evidencia que o sistema de compartilhamento de automóveis oferece a possibilidade de redução do volume de veículos nas ruas, da poluição ambiental, do consumo de combustíveis e da demanda por vagas de estacionamento. Assim a promoção desse modelo, inclusive por meio da previsão de vagas para viabilização desse modal, é de extremo interesse público, além de ser uma das áreas incentivadas nas diretrizes para a mobilidade definidas pela Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor - e portanto prioritária no conjunto do sistema junto com o transporte coletivo público e os meios de locomoção não poluentes.

Fica evidente, portanto que a propositura em tela ao estabelecer a regulamentação da modalidade de transporte de compartilhamento de veículos, referente está cumprindo o comando disposto no Plano Diretor, não se opondo às diretrizes nele estabelecidos.

Um dos preceitos observados no projeto em tela é de que o Sistema de Compartilhamento de Automóveis pode contribuir efetivamente para a sustentabilidade ambiental e a melhoria da mobilidade urbana na cidade de São Paulo, corroborando os princípios e objetivos estabelecidos pela Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012:

"Art. 5o A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; (grifo nosso)

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (grifo nosso)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; (grifo nosso)

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e (grifo nosso)

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Resta claro, assim, que a matéria versada na propositura em análise encontra-se inserida na competência legislativa municipal e em consonância com os objetivos e diretrizes

Como a questão em pauta tem seus objetivos e diretrizes fixados no Plano Diretor, enquanto integrante do Sistema de Mobilidade, resta patente a competência do Legislativo Municipal para propor legislação sobre a questão.

Cumpre, contudo, a esta Comissão propor ajustes ao projeto.

Pelo exposto, somos pela LEGALIDADE e CONSTITUCIONALIDADE da propositura, na forma do SUBSTITUTIVO

Projeto Substitutivo

"Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e das outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Título I

Disposições Gerais

Art. 1. O sistema de compartilhamento de automóveis será estimulado, em conformidade aos arts. 225, 226, Inciso VII do Artigo 227, Incisos I, VI e XV do Artigo 228, §1º e inciso IV do Artigo 229, Inciso IV do artigo 240, §4º e inciso IV do artigo 245, e Artigo 254 da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, e das diretrizes da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", através das normas contidas na presente Lei.

Art. 2. Esta lei objetiva garantir a segurança, confiabilidade, custo-benefício e incentivo ao compartilhamento de automóveis no Município de São Paulo, preferencialmente a partir do acesso às redes digitais pertinentes

Das Definições

Art. 3. Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Compartilhamento de Viagem: Compartilhamento de trechos de uma mesma viagem por 2 (dois) a 4 (quatro) passageiros no mesmo automóvel, excluído dessa conta o condutor.

II - Compartilhamento de Automóvel sem condutor: modalidade de locação de automóveis, sem condutor, por hora e/ou fração de hora e/ou distância percorrida, disponível aos usuários durante todos os horários e dias da semana e que permite o acesso direto e automatizado dos usuários aos automóveis compartilhados;

III - Compartilhamento de automóvel com condutor: modalidade de prestação de serviço de transporte individual privado, com condutor, através de locação de veículo por curto período de tempo;

IV - Compartilhamento de Automóvel por Pessoa Física: Automóvel particular disponibilizado por pessoa física para compartilhamento, quando não estiver em uso pelo proprietário.

V - Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis: área delimitada pelo Executivo, em vias e logradouros públicos, onde será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

VI - Área Operacional Estratégica: área delimitada pelo Executivo pelo seu interesse estratégico na disponibilização de vagas fixas e exclusivas para estacionamentos de automóveis compartilhados em vias e/ou logradouros públicos, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações, respectivamente, como forma de promoção de alternativas de transporte ou integração a outros modais de transporte;

VII - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel sem condutor;

VIII - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel com condutor;

IX - Sistema de Estacionamento Rotativo: áreas nas vias e logradouros públicos, cujo estacionamento de veículos é regulamentado pelo Município de São Paulo;

X - Condutor Credenciado: empreendedor que disponibiliza a opção do compartilhamento remunerado de seu automóvel, podendo ser de sua propriedade ou de outrem, conforme disposto no inciso X do artigo 4 da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, através de Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis Com Condutor.

Art. 4. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA), sejam elas com condutor ou sem condutor, no Município de São Paulo, devem se registrar na Prefeitura Municipal de São Paulo, segundo regulamentação própria.

Título II

Do Compartilhamento de Viagem

Art. 5. Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de compartilhamento de viagem.

§1º. Os mecanismos citados no caput deste artigo podem ser físicos ou virtuais;

§2º. Os mecanismos citados no caput podem ou não prever remuneração para qualquer das partes, ou mesmo divisão dos custos das viagens;

Título III

Do Compartilhamento de automóvel sem condutor

Capítulo I

Do Estacionamento e da Permissão

Art. 6º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão, mediante permissão cedida pela Municipalidade, alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, determinadas previamente pela Municipalidade.

§1º. A Municipalidade poderá incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor ou redelimitar a Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis, Área Operacional Estratégica e Área Operacional Especial, a qualquer tempo, desde que respeitado o vencimento dos prazos das permissões cedidas às Operadoras de Compartilhamento de Automóveis.

§2º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem condutor deverão apresentar estudo técnico que comprove a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

§3º. A partir dos estudos citados no parágrafo anterior, a Municipalidade definirá os locais exatos onde as vagas de estacionamento fixas e exclusivas serão demarcadas.

Art. 7. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas ou vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, serão cedidas à Operadora de Compartilhamento de Automóveis., de acordo com a regulamentação própria.

Art. 8. Fica o Executivo autorizado a cobrar anualmente das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor, uma taxa por carro, como contraprestação à emissão das Permissões para estacionamento.

Art. 9. Fica o Executivo autorizado a permitir a livre circulação dos automóveis compartilhados sem condutor, de matriz energética não poluente, nos dias e horários do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997.

Art. 10. Os automóveis compartilhados vinculados às Permissões devem conter, em seus exteriores, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação dos mesmos pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito como pertencentes à Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor

Capítulo II

Das Instalações de Apoio e Sinalizações do Sistema

Art. 11. Poderá a Municipalidade realizar a instalação de sinalização do sistema de compartilhamento de vagas, como placas e pinturas necessárias para demarcação das vagas fixas de estacionamento em vias e logradouros públicos, inclusive com as logomarcas das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis.

Capítulo III

Da Integração com Outros Modais de Transporte

Art. 12. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e demais concessionários de serviços públicos para estabelecer solução tecnológica que permita a sinergia dos meios de acesso a outros modais de transporte, permitindo a integração e acesso facilitado do usuário do sistema aos automóveis compartilhados.

Art. 13. No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados poderão ser definidas pelo Executivo considerando a proximidade, em um raio máximo de 200 (duzentos) metros, a estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e à estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Capítulo IV

Ações de Incentivo ao Compartilhamento de Automóveis

Art. 14. Fica o Executivo, autorizado a promover campanhas publicitárias, através de mídias sociais e meios impressos e institucionais, no intuito de estimular o compartilhamento de automóveis no Município, tanto a seus servidores quanto aos cidadãos.

Título IV

Compartilhamento de automóvel com condutor

Art. 15. Os condutores credenciados, operando através de uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor, não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de plataforma tecnológica.

Parágrafo único. A desobediência a este artigo submeterá os transgressores às sanções cabíveis e previstas em lei.

Art. 16. As solicitações e demandas de compartilhamento de automóveis com condutor deverão necessariamente ser realizadas por uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor registrada junto à Prefeitura do Município de São Paulo, através de uma plataforma tecnológica.

Parágrafo único. Todos os veículos registrados e habilitados para realizar o compartilhamento devem estar em dias com suas obrigações municipais e devem estar autorizados pelas autoridades públicas a circular em vias públicas.

Art. 17. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor não se qualificam como prestadores de serviço público individual de transportes.

§1º. Os condutores credenciados não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

§2º. Todos os condutores credenciados deverão estar enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional como requisito para ingresso na plataforma.

§3º. Sobre o valor do serviço de logística ou compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Capítulo I

Dos Condutores

Art. 18. Para prestação serviço de compartilhamento de automóveis com condutor serão autorizados somente condutores que atendam os seguintes requisitos:

I - Sejam titulares de Carteira Nacional de Habilitação profissional válida, com a observação que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

II - Apresentem comprovante de antecedentes criminais;

§1º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá apresentar à Prefeitura do Município de São Paulo documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos condutores credenciados:

I - Cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida.

II - Certidão de Distribuição Criminal na Comarca da Capital;

III - Certidão da Vara de Execuções Criminais na Comarca da Capital - DECRIM - Assinalada a opção CERTIDÃO POSITIVA DE EXECUÇÕES CRIMINAIS (original). Quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal, deverá apresentar a Certidão de Objeto e Pé e Pé e/ou Execução Penal Explicativas (original);

IV - Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal;

V- Atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo;

VI - Cópia do DUT - Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII - Comprovante de pagamento do DPVAT;

§2º - O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado periodicamente, contendo atualização das informações fornecidas.

Capítulo II

Das Tarifas

Art. 19. Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de compartilhamento de automóvel com condutor devem ser divulgados previamente ao usuário.

Art. 20. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem garantir que seja disponibilizada aos usuários a opção de receber uma tarifa estimada para o serviço antes de confirmar sua contratação.

Art. 21. Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado de acordo com valores estabelecidos pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor.

§1o. Os pagamentos diretos e/ou em dinheiro só poderão ser feitos quando esta opção for oferecida previamente pelo aplicativo e processada pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, sendo vedados os pagamentos com valores maiores daqueles estabelecidos por ela.

§2o. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve possibilitar aos usuários o acesso posterior à toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na utilização do serviço.

Capítulo III

Das obrigações das OSCA com condutor

Art. 22. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos condutores credenciados que deverá conter uma foto do mesmo, o modelo do veículo e o número da placa de identificação. Todas estas informações deverão estar à disposição do usuário demandante do compartilhamento quando de seu requerimento.

Art. 23. Não poderão ser credenciados como condutores nas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) aqueles que:

- I - Tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos;
- II - Não possua uma carteira de condutor válida;
- III - Não tenha, no mínimo, 18 anos de idade.
- IV - Não possua residência fixa.

Art. 24. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor são responsáveis pelo bloqueio diário do condutor credenciado no aplicativo por ao menos 11 (onze horas)

PARÁGRAFO ÚNICO: Este período de descanso pode ser fracionado, desde que seja garantido que o primeiro período de descanso diário seja de 8 (oito) horas ininterruptas

Art. 25. Caso o condutor credenciado não cumpra um compartilhamento solicitado, o A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, a qual o ele está vinculado, deverá restituir ao usuário o valor máximo estimado do serviço, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de reparação.

PARÁGRAFO ÚNICO: A ignorância sobre os vícios de qualidade por inadequação do serviço não eximem essa responsabilidade.

Art. 26. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

- I - registros de viagem individuais dos usuários ou transportes de objetos por pelo menos um (1) ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e
- II - os registros dos condutores credenciados pelo menos até um ano da cessação do acesso de um condutor ao seu sistema.

PARÁGRAFO ÚNICO: É de responsabilidade da Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor a confidencialidade das informações, sujeita às sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

Título VII

Disposições Finais

Art. 27. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 28. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 29. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação."

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 09.12.2015.

Alfredinho - PT

Ari Friedenbach - PHS - Relator

Arselino Tatto - PT

Conte Lopes - PTB

David Soares _ PSD

Eduardo Tuma -PSDB

Ricardo Teixeira - PV

Sandra Tadeu - DEM

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 10/12/2015, p. 109

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