

Regulação do uso intensivo do viário urbano



Concepção e aspectos regulatórios

PREMISSAS

**TRANSPORTE INDIVIDUAL DE UTILIDADE
PÚBLICA**

CARONAS

**COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM
CONDUTOR**

PRÓXIMOS PASSOS

Objetivos da regulação do uso intensivo do viário urbano proposta pela Prefeitura de São Paulo no Decreto 56.981/16

Uso do viário

Evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível

Mobilidade

Proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade, harmonizando com estímulo ao transporte público

Sustentabilidade

Promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais

Tecnologia

Incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias

Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV)

Integrantes

- Composto por membros de diversas secretarias municipais
 - Possibilidade de membros externos a convite
-

Atribuições - avaliar e definir:

- Preço público de outorga;
 - Parâmetros para credenciamento das OTTCs;
 - Tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs;
 - Níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;
 - Parâmetros de conversão;
 - Acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida
-

Racional de decisão

- Evitar excesso de uso do viário urbano
- Ajuste de mercado via preço do quilômetro rodado

Categorias regulamentadas

Regulação do uso intensivo do viário urbano por atividade econômica

- Regulação de **Operação no Viário Urbano**
- Exigência de credenciamento das operadoras – **Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCs)**

Transporte Individual de Utilidade Pública

- Modelos com motorista
- Exigência: pagar por quilômetro rodado (R\$ 0,10)
- **Ex: Uber, Lyft...**

Carona Solidária

- Modelos de divisão de custos (sem lucro)
- Exigência: não há (objetivo foi dar segurança jurídica)
- **Ex: BlaBlaCar**

Compartilhamento de automóvel sem condutor

- Veículos na rua para aluguel de curto prazo
- Exigência: pagar valor fixo por veículo da frota
- **Ex: Zazcar, Zipcar, Car2Go**

PREMISSAS

**TRANSPORTE INDIVIDUAL DE UTILIDADE
PÚBLICA**

CARONAS

**COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM
CONDUTOR**

PRÓXIMOS PASSOS

Plano Nacional de Mobilidade Urbana e Código de Trânsito Brasileiro preveem necessidade de regulação pelo poder público municipal

Lei 12.587/12 - PNMU

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser **organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:
I - **planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana**, bem como promover a **regulamentação dos serviços de transporte urbano**;

Lei 9.503/97 - CTB

Art. 231. Transitar com o veículo:

(...)

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando **não for licenciado** para esse fim, salvo casos de força maior ou com **permissão da autoridade competente**:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

Devido a necessidade de regulação prevista, o PL 349/14 foi sancionado para garantir que possam operar apenas os modelos regulados pelo poder público

Lei 16.279/15 (PL 349/14) vai em linha com legislação

▪ **Art. 1º** *Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em **veículos particulares** cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.*

Art. 4º. *O Poder Executivo deverá **promover estudos** para o aprimoramento da legislação de transporte individual de passageiros e a **compatibilização** de novos serviços e tecnologias com o modelo previsto na lei 7.329, de 11 de julho de 1969*

Racional da sanção

- Necessidade de manter **mercado regulado** pelo poder público para:
 - Evitar concorrência destrutiva
 - Possibilitar desenvolvimento de políticas públicas inclusivas
 - Garantir requerimentos de qualidade
- Obtenção de **segurança jurídica** para operacionalizar novos modelos de transporte individual



Nesta visão, os novos serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros exigiam regulação por **ainda** não estarem cobertos pela legislação

A Prefeitura promoveu a regulação dos demais serviços de utilidade pública de transporte individual dos passageiros

Racional

- Os serviços de transporte não regulados estão **descobertos pela legislação**; o Poder Executivo tem a **obrigação de usar de prerrogativa que lhe é conferida por lei** para proteger a população dos riscos da precarização, abusos, monopólio, e clandestinidade
- Para garantir que esta regulação seja feita de maneira correta, **grupo de estudos será formado para apresentar proposta de regulação** no prazo definido

Previsão de regulação no Decreto

***Art. 15.** O Poder Executivo Municipal constituirá grupo de estudo para:*

I - avaliar os impactos do serviço de que trata este Decreto e apresentar sugestões de melhoria (...)

*II - **propor regulação de novos serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros compreendidos no art. 12 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 4º da Lei Municipal sancionada, de 8 de outubro de 2015.***

A proposta de regulamentação foi amplamente elogiada por acadêmicos, pela mídia e já é modelo em outras cidades

Primeiras consequências da regulação

Resistência: parte dos táxis

- Enorme resistência de parcela da categoria, como “frotistas”

Elogios da academia

- Banco Mundial: “inovador; pode ser modelo para outras cidades”

Outras prefeituras

- Bogotá, Londres, BH, Brasília, Salvador e Goiânia já estudam modelo

Opinião pública

- Elogios na mídia e entre usuários

Arrecadação

- Estimativa: R\$ 50 milhões/ano **com mercado atual**

EXPECTATIVA: ampliar opções de mobilidade e reduzir quantidade de viagens/dia

Transporte Individual de Utilidade Pública

Serviço

- Chamadas feitas exclusivamente por meio de aplicativos

Precificação

- Flexível, de acordo com a definição do aplicativo

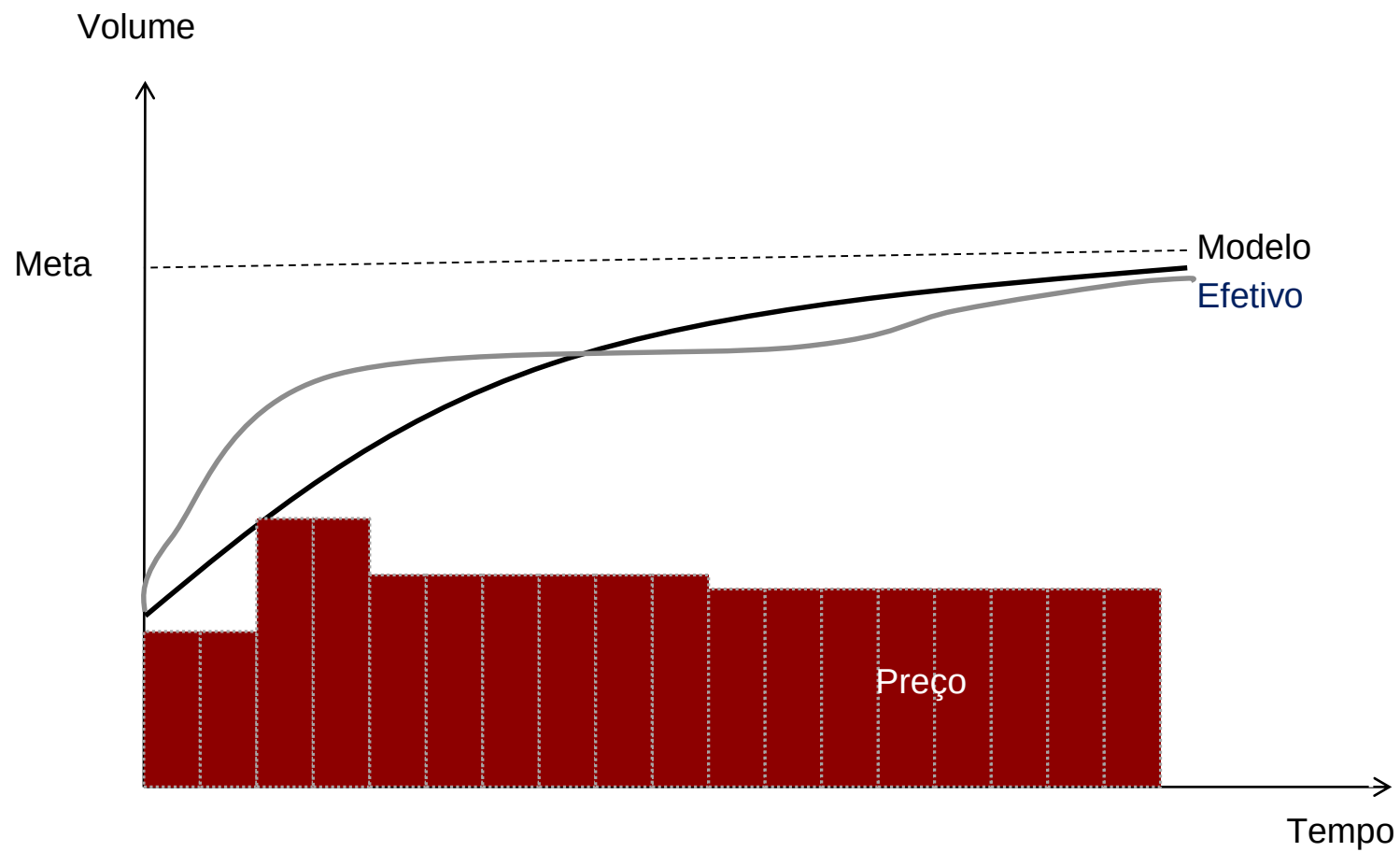
Prestadores de serviço

- Motoristas com carteira profissional que podem exercer atividade remunerada
- Curso de formação ministrado pela plataforma e certificado
- Contratação de seguros
- Liberdade para atuação em múltiplas plataformas
- Veículos com até 5 anos (ou 8 caso tenha freio ABS), ar condicionado e inspeção veicular anual

Operação

- Volume de carros livre, restrição somente via preço do quilômetro rodado
- Ao menos 15% dos motoristas do gênero feminino após 18 meses
- Compartilhamento de viagens obrigatório em até 18 meses
- Compartilhamento de dados de avaliação dos condutores para a gestão integrada de penalizações por parte da SMT
- Compartilhamento de dados de origem e destino, duração e preço das corridas para aprimoramento de políticas de mobilidade

Meta de utilização do viário – 5 mil taxis equivalentes



O modelo proposto privilegia uma regulação por meio da alteração do preço de outorga, visando o equilíbrio desejado, e não com limite de quantidade

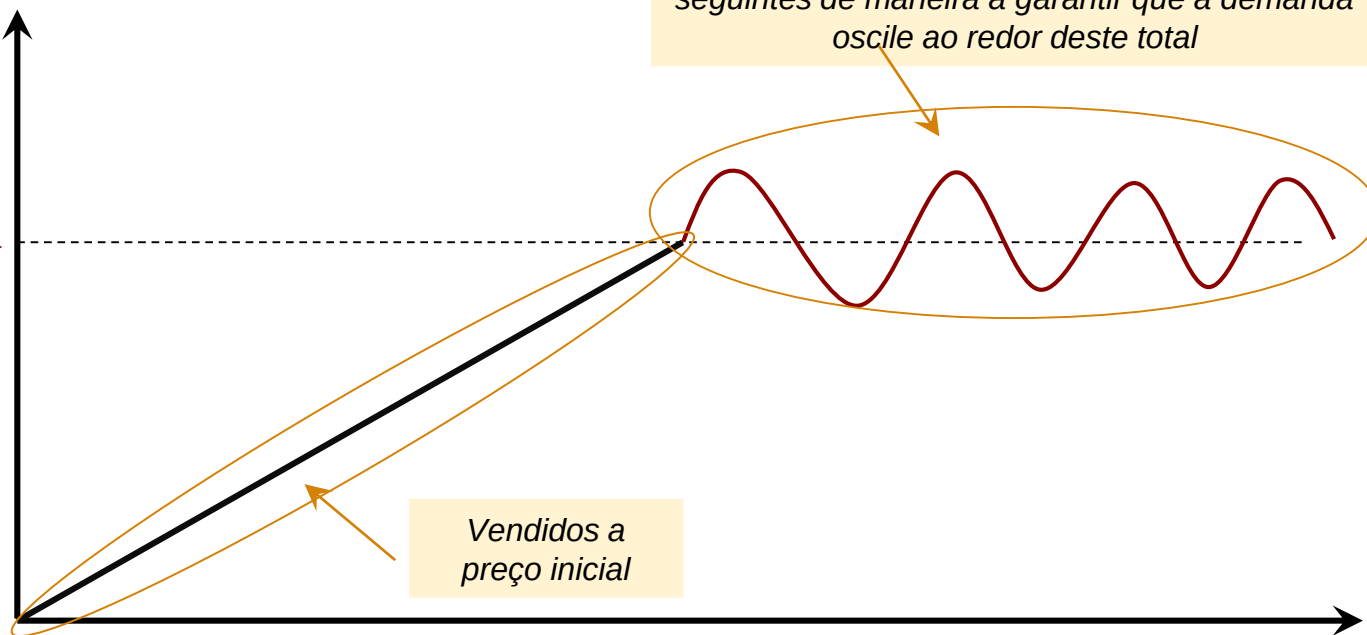
Disponibilização de créditos de quilômetros

Quilômetros utilizados

Meta

Caso montante mensal ultrapasse nível estabelecido será reajustado nos meses seguintes de maneira a garantir que a demanda oscile ao redor deste total

Vendidos a preço inicial



Modelo de fiscalização fácil, barata e eficaz

1

Configuração de API

Abertura de dados para que amostralmente PMSP faça análise independente



OU

Dados auditados por empresa de auditoria independente

Exigência de apresentação dos dados por meio de relatório assinado por grande auditoria atestando a veracidade



2

Fiscalização via aplicativo / MDM

Desenvolvimento de mecanismo independente que monitore o georreferenciamento do motorista em tempo real



MDM

3

Radars e câmeras

Utilização das informações dos radares para monitorar a movimentação dos motoristas na cidade complementarmente



O modelo de crédito de quilometragem proposto permite a formulação de políticas públicas de mobilidade urbana de interesse do Município

Políticas públicas propostas

Descrição

Utilização em horários alternativos



- Tráfego em horários alternativos

Inclusão de pessoa com deficiência



- Tráfego com veículos adaptados para pessoas com deficiência

Estímulo a atendimento periferia



- Tráfego fora do centro expandido em regiões com demanda reprimida

Corridos divididos



- Sistema para conectar passageiros com destinos semelhantes (até 4 passageiros/viagem)

PREMISSAS

**TRANSPORTE INDIVIDUAL DE UTILIDADE
PÚBLICA**

CARONAS

**COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM
CONDUTOR**

PRÓXIMOS PASSOS

Carona Solidária

Serviço

- Passageiros com destinos em comum, interessados em compartilhar viagens
- Divisão de custos, sem fins lucrativos
- Uso de veículos particulares
- Até 4 (quatro) passageiros simultaneamente



Precificação

- Tarifa da OTTC apenas pelo serviço de intermediação (*matching*)

Obrigações das OTTCs

- Cadastrar os veículos e usuários
- Intermediar a divisão dos custos, sem desvio de finalidade

Operação

- Sem pagamento de outorga para utilização do viário

PREMISSAS

**TRANSPORTE INDIVIDUAL DE UTILIDADE
PÚBLICA**

CARONAS

**COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM
CONDUTOR**

PRÓXIMOS PASSOS

Compartilhamento de veículos sem condutor

Credenciamento

- Empresas interessadas devem se credenciar como OTTCs junto à PMSP; não há limitação da quantidade de *players*



Operação

- Carros podem ser estacionados em qualquer vaga disponível da cidade, **inclusive Zona Azul**; mediante pagamento de outorga onerosa
- Veículos **dispensados** das restrições impostas pelo Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores mediante **outorga onerosa**;

Outorga

- Operação será condicionada ao pagamento mensal de outorga à PMSP.

Fiscalização

- Todo veículo da frota terá GPS; dados serão compartilhados
- Fiscais da CET farão verificação do veículo estacionado

A proposta de regulamentação para São Paulo consiste, em um primeiro momento, em regulamentar o uso de vagas livres (“free floating”) e não com vagas exclusivas

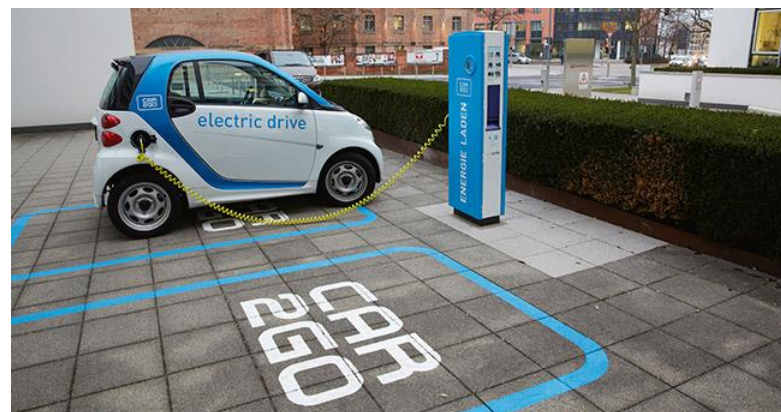
Vagas livres (free floating)

- Pode estacionar em qualquer vaga de estacionamento
- Usuário destrava veículo por aplicativo



Vagas exclusivas

- Locais pré-estabelecidos para retirada e devolução de veículos (similar, no caso de bicicletas, ao **Bike Sampa**)
- Estímulo a veículos híbridos/elétricos
- Requer sinalização e vagas específicas

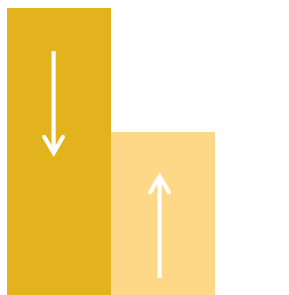


Espera-se evoluir do preço mensal fixo para precificação dinâmica da outorga por vaga, conforme oferta e demanda, e depois para sistema que inclua vagas exclusivas



Demanda Oferta

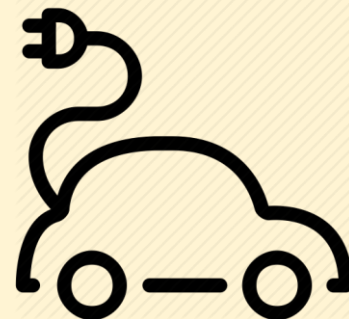
- **Cobrança piloto:** Preço mensal fixo por veículo da frota de cada empresa.
- **Objetivo:** receber dados de funcionamento do sistema e calibrar precificação dinâmica da fase 2
- **Prazo:** imediatamente



Demanda Oferta

- **Outorga Dinâmica:** quando houverem poucos carros estacionados em determinada região, preço da vaga se reduz, e vice-versa
- **Objetivo:** equilibrar oferta e demanda
- **Prazo:** 3 meses

Vagas livres + vagas exclusivas



- **Cenário final:** sistema de vagas livres (*free floating*) conviverá com sistema de vagas exclusivas
- **Objetivo:** estimular uso de carros elétricos e integração entre modais
- **Prazo:** 5 meses

PREMISSAS

**TRANSPORTE INDIVIDUAL DE UTILIDADE
PÚBLICA**

CARONAS

**COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM
CONDUTOR**

PRÓXIMOS PASSOS

BACKUP

Para o primeiro momento, recomenda-se uma meta de 5.000 táxis-equivalentes a ser atingida por meio da flutuação do preço

Exemplo de ajuste no preço

