

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 fundamenta.

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.

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 (...). You 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."

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 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;

* 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 Lorque 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);

* 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 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 e 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;

* 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

* 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;

* 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.

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 'platform' 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".

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.

5 BRUM, Gabriel. Brasil é o quinto no ranking mundial de vítimas de trânsito. Disponível em https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2022-02/brasil-e-o-quinto-no-ranking-mundial-de-vitimas-de-transito acesso em 01.12.2022.

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.

7 https://canaltech.com.br/seguranca/99-confirma-exposicao-de-dados-apos-denuncias-de-invasao-de-contas-de-motoristas-211795/

8 LEVY, Clarissa. A máquina oculta de propaganda do iFood. Disponível em https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifoood/ Acesso em 01/12/2022.

9 Veja Rio. A saúde dos entregadores de aplicativos no Rio. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=dyvMm5YZEBs 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 CANOFFRE, 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.

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.

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.

17 https://theintercept.com/2021/12/22/99-documentos-mentiu-valor-repassado-motoristas-aplicativo/

18 https://www.uol.com.br/carros/colunas/paula-gama/2022/11/30/uber-e-ifoood-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

São Paulo, 12 de dezembro de 2022

Adilson Amadeu - Presidente (União Brasil)

Marlon Luz - Vice-Presidente (MDB)

Camilo Cristófaro - Relator (Avante)

Luana Alves - Membro (PSOL)

Senival Moura - Membro (PT)

SECRETARIA DA CÂMARA

SECRETARIA DE RECURSOS HUMANOS

CERTIDÃO

Marcelo Peixoto Pereira – TID 19859116

Sergio Benites- TID 19852785

Simone Pereira de Oliveira – TID 19823513

Deferido. Providenciadas as certidões solicitadas ficando à disposição dos interessados em SGA-15, pelo prazo de 30 (trinta) dias.

DECLARAÇÃO DE TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO

Adriana Rocha Moni – TID 19854653

Inacio Valdenides Sousa – TID 19845374

Deferido. Providenciadas as declarações solicitadas ficando à disposição dos interessados em SGA-15, pelo prazo de 30 (trinta) dias.

SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP-2

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR

PAUTA DA 184ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 18ª LEGISLATURA, CONVOCADA PARA 13 DE DEZEMBRO DE 2022, ÀS 15 HORAS

I - PARTE – EXPEDIENTE

Apresentação de indicações e requerimentos; leitura de correspondência apresentada e de projetos; apresentação, discussão e votação de moções e requerimentos de audiência do Plenário.

PEQUENO EXPEDIENTE:

1º ORADOR(A): ELAINE DO QUILOMBO PERIFÉRICO (PSOL)

GRANDE EXPEDIENTE:

1º ORADOR(A): JOÃO JORGE (PSDB)

II - PARTE - ORDEM DO DIA:

Ficam mantidos os itens da Pauta da 173ª Sessão Ordinária publicada no D.O.C. de 01 de novembro de 2022, e disponível no Portal da Câmara Municipal de São Paulo (www.saopaulo.sp.leg.br), conforme § 6º do art. 11 da Lei Federal nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação Pública).

PAUTA DA 137ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA 18ª LEGISLATURA, CONVOCADA PARA 13 DE DEZEMBRO DE 2022, LOGO APÓS A 184ª SESSÃO ORDINÁRIA:

Ordem do dia:

1 - PL 613 /2022 , DO EXECUTIVO

Remite créditos de IPTU para os imóveis que especifica, anistia infrações pelo descumprimento de obrigação acessória relativa a honorários advocatícios sucumbenciais, altera as Leis nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, nº 11.154, de 30 de dezembro de 1991, nº 13.647, de 16 de setembro de 2003, nº 13.474, de 30 de dezembro de 2002, nº 14.256, de 29 de dezembro de 2006, nº 13.476, de 30 de dezembro de 2002, nº 14.256, de 29 de dezembro de 2006, nº 8.645, de 21 de novembro de 1977, e nº 15.510, de 20 de dezembro de 2011, e dá outras providências.