



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI 56/2015 DE 26/02/2015

Promovente:

Ver. LAÉRCIO BENKO (PHS)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE APLICATIVOS PARA A PRESTAÇÃO DO  
TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS-TÁXI.

Observações:

Arquivado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

---

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do proc  
Nº 01-56 de 25  
Adelina Ciconeri - Parlamentar  
RF 100 400

20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

PL

56/2015

**PROJETO DE LEI Nº /2015**

*“Dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros - táxi”.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

26 FEV 2015

SGP. 42

Art. 1º A utilização de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou qualquer outro sistema georreferenciado, baseado em qualquer dispositivo ou plataforma, com a finalidade do transporte individual e remunerado de passageiros ser anunciado, disponibilizado, requisitado e executado nos limites do Município de São Paulo, reger-se-á de acordo com o estabelecido nesta Lei.

§ 1º Em nenhuma hipótese será autorizado o uso de aplicativos que permitam ao motorista editar a localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas.

Segue(m) juntado(s), nesta data,  
documentos juntado(s) sob nº

2 a 8 de forma de informação  
sob nº 9 . . 274...2...1...5...

Ass: 

**Adelina Cícero**  
Assistente Parlamentar  
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 02 do proc  
Nº 01.56 - 15  
Adelina Cicco - Ass. Parlamentar  
RF 100 406

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

§ 2º Dentro dos limites do Município, a utilização de aplicativos ficará restrita aos veículos com cadastros e autorização vigentes junto à Prefeitura de São Paulo, não sendo permitido a tais programas a veiculação e disponibilização de veículos e profissionais não autorizados na forma da lei municipal.

§ 3º Os taxistas do município deverão utilizar apenas aplicativos credenciados pela Prefeitura de São Paulo, na forma do artigo 3º.

Art. 2º Os aplicativos credenciados deverão ser previamente configurados pela empresa desenvolvedora, com o cadastro de todos os pontos de táxi localizados no município, bem como de todos os veículos e taxistas com autorização vigente.

§ 1º Os pontos referidos no "caput" abrangem tanto os pontos exclusivos quanto eventuais pontos livres, pontos provisórios ou ponto de apoio operacional, utilizados por centrais de rádio táxi, desde que expressamente autorizados pela Prefeitura de São Paulo.

§ 2º Os aplicativos deverão ser previamente configurados com cerca eletrônica de raio de 50 (cinquenta) metros em relação a qualquer táxi que esteja devidamente estacionado em seu ponto cadastrado, no intuito de inibir a disponibilização de outros táxis que estejam nas proximidades e que não sejam cadastrados no referido ponto, sendo vedado a tais taxistas, inclusive os do Município de São Paulo, efetuarem o embarque de passageiros dentro da área abrangida pelo raio estabelecido, com ou sem o uso de aplicativo, salvo motivo de extrema urgência ou emergência, devidamente constatada pela autoridade competente.

Art. 3º Para a devida utilização nos limites do Município de São Paulo, os aplicativos e sistemas referidos no artigo primeiro deverão ser previamente credenciados pela Prefeitura de São Paulo, por meio de Portaria publicada no Diário Oficial do Município, após análise e deferimento de requerimento protocolado pela pessoa jurídica proprietária, estabelecida em território nacional e detentora de marca registrada dos referidos produtos, o qual deverá estar acompanhado dos seguintes documentos, sem prejuízo de outros que vierem a ser definidos por regulamento do Poder Executivo Municipal:

- I- Cópia e original ou cópia autenticada da documentação de constituição da pessoa jurídica proprietária, acompanhada de eventuais alterações, devidamente registrada nos órgãos competentes;
- II- Prova de inscrição da empresa no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas;
- III- Cópia e original ou cópia autenticada de comprovante de endereço em nome da pessoa jurídica proprietária, podendo ser: contas de água, luz, telefonia



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|               |       |         |
|---------------|-------|---------|
| Folha nº      | 03    | do proc |
| Nº            | 01.56 | 15      |
| Adelina Cicco |       |         |
| RF 100 456    |       |         |

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

- fixa ou gás, ou ainda contrato de aluguel de imóvel, com firmas reconhecidas em cartório;
- IV- Cópia e original ou cópia autenticada do Certificado de Registro de Marca, em validade, relativo ao software a ser autorizado, emitido pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI em nome da pessoa jurídica proprietária;
- V- Laudo técnico emitido por laboratório de engenharia de software vinculado a qualquer instituição de ensino superior, com atuação autorizada pelo Ministério da Educação, atestando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas;
- VI- Termo de declaração da pessoa jurídica proprietária, com o timbre respectivo e firmas reconhecidas em cartório, informando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas, sob pena de responsabilização da pessoa jurídica proprietária nos termos da legislação aplicável.
- VII- Prova de quitação de taxa de credenciamento da pessoa jurídica proprietária, no valor de 5.000 UFESP (cinco mil Unidades Fiscais de São Paulo).

§ 1º Após a publicação do credenciamento, a pessoa jurídica proprietária deverá requerer à Prefeitura de São Paulo a relação de todos os taxistas municipais, titulares e respectivos motoristas auxiliares, bem como de todos os veículos e pontos cadastrados, a fim de configurar o aplicativo credenciado, de acordo com as exigências desta Lei e regulamento do Poder Executivo Municipal.

§ 2º Após a expedição da primeira relação, a Prefeitura de São Paulo emitirá semanalmente a atualização da mesma.

§ 3º De posse das informações previstas nos parágrafos anteriores, a pessoa jurídica proprietária deverá iniciar a disponibilização de seu aplicativo aos taxistas e ao público no prazo de até 60 (sessenta) dias, sob pena de revogação do credenciamento, ficando sua retomada condicionada à reapresentação de toda a documentação estabelecida no artigo 3º, inclusive com nova quitação da taxa de serviço prevista no inciso VII.

Art. 4º A Prefeitura Municipal de São Paulo poderá autorizar a pessoa jurídica credenciada, mediante requerimento, a estabelecer conexão direta com a base de dados oficial, respeitando o direito de propriedade e atendidos os devidos protocolos de segurança e integridade, a fim de ser realizada consulta em tempo real dos dados armazenados, relativos aos cadastros de pontos, taxistas e veículos com autorização vigente, desde que recolhida aos cofres públicos, nesse caso, taxa mensal de serviço de 2.000 UFESP (dois mil Unidades Fiscais de São Paulo).



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Folha nº 04 do proc<br>Nº 01.56 do 15<br>Adelina Ciccone - A. J. de M. S. S. S.<br>RF 100 400 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

Art. 5º O credenciamento regido por esta Lei terá validade de 01 (um) ano contado da data de publicação da respectiva Portaria, devendo ser renovado durante os 30 (trinta) dias anteriores ao seu vencimento.

§ 1º Para a renovação do credenciamento, a pessoa jurídica proprietária deverá atender a todos os requisitos desta Lei, em especial o constante no artigo 3º.

§ 2º A não renovação do credenciamento no prazo acarretará na suspensão do mesmo até a regularização.

§ 3º Se até 30 (trinta) dias da data de vencimento a pessoa jurídica proprietária não proceder à sua renovação, o mesmo será cancelado, ficando seu credenciamento condicionado à reapresentação de toda a documentação estabelecida no artigo 3º.

Art. 6º A realização do transporte de passageiros, pelos taxistas municipais, com a utilização de aplicativos não credenciados pela Prefeitura de São Paulo, em desconformidade com o previsto nesta Lei ou cujo credenciamento esteja vencido, implicará ao taxista titular a imposição de multa de 600 UFESP (seiscentas Unidades Fiscais de São Paulo), além do recolhimento do alvará de autorização e suspensão da operação do titular, veículo e eventual motorista auxiliar, até o devido recolhimento da multa.

Parágrafo único. Aplicam-se as sanções previstas no "caput" aos taxistas municipais que não observarem no artigo 2º, §2º, com ou sem o uso de aplicativos.

Art. 7º A realização do transporte individual e remunerado de passageiros por veículo não autorizados para o serviço de táxi no Município de São Paulo, com a utilização de quaisquer aplicativos, caracterizará o exercício de serviços de transporte clandestino, ficando o infrator sujeito à multa e demais medidas administrativas.

Art. 8º Em caso de reincidência, as multas previstas nos artigos 6º e 7º serão aplicadas em dobro.

Parágrafo único. Considerar-se-á reincidência a ocorrência da mesma infração no período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados do cometimento da infração original, reiniciando-se a contagem desse prazo após o cometimento da primeira infração constatada após a expiração do período anterior.

Art. 9º A receitas decorrentes do recolhimento das taxas previstas no artigo 3º, inciso VII e artigo 4º, bem como aquela referente às multas previstas nos artigos 6º e 7º comporão as receitas do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito e deverão ser exclusivamente destinadas às gestão, aquisição, manutenção, aprimoramento e melhoria e equipamentos, instalação, materiais, sistemas e pessoal pertinentes ao setor da



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 05 do proc  
Nº 04.56  
Adelina C...  
RF 100

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

Prefeitura de São Paulo com atribuições de expedição de autorizações, controle cadastral, inspeção veicular e atendimento ao público envolvido na gestão do serviço de táxi.

Art. 10 O Poder Público regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa dias), contados da data de sua publicação.

Art. 11 As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

LAÉRCIO BENKO

Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|               |       |         |
|---------------|-------|---------|
| Folha nº      | 06    | do proc |
| Nº            | 01.56 | 15      |
| Adelina Cicco |       |         |
| RF 100 400    |       |         |

20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

**JUSTIFICATIVA**

A interatividade social através da internet, com o uso de programas de comunicação em rede, é um processo inescapável nos tempos atuais, impulsionado pelo incessante avanço de novas tecnologias que promovem e facilitam a comunicação entre as pessoas e a instantânea difusão da informação, nos mais diversos setores da vida em sociedade.

Se utilizadas de forma sábia e responsável, as ferramentas de interação e comunicação em rede produzem imensos benefícios à atividade cotidiana dos cidadãos, na medida em que vencem barreiras geográficas e temporais, viabilizando o compartilhamento de informações em praticamente todas as ocasiões. Tal flexibilidade se intensifica com o uso de dispositivos móveis de comunicação, como tablets e smartphones, possibilitando que os indivíduos permaneçam conectados com conforto e de acordo com sua conveniência, selecionando as informações pertinentes e úteis ao seu dia a dia, de acordo com seu interesse e necessidade, utilizando-se para isso dos mais diversos softwares de compartilhamento e interação.

Por outro lado, se utilizadas de forma desregrada e irresponsável, tais ferramentas podem acarretar em irreversíveis consequências deletérias à harmonia das relações sociais e das atividades econômicas de segmentos específicos. Exemplo disso é a forma predatória como taxistas de outros municípios – em especial do município de São Paulo – têm lançado mão de aplicativos de georreferenciamento, baseados em dispositivos de tecnologia móvel, a fim de angariar passageiros dentro dos limites do Município de São Paulo, em vergonhosa e desleal concorrência ruinosa com os taxistas paulistas, devidamente cadastrado pelo Poder Executivo e que em nossa cidade vivem, desempenhando suas atividades e recolhem seus impostos.

Embora a motivação da criação dos referidos aplicativos seja justificável, uma vez que podem promover ao potencial passageiro meios de encontrar o táxi disponível mais próximo em localidades em que seja difícil e demorado encontra-lo, o uso que está sendo feito pelos maus profissionais subverte a função social que tais aplicativos se propõem a cumprir.

Sob o subterfúgio de que estariam transportando passageiros pré-contratados, os maus profissionais de outras localidades – e até mesmo motoristas sem a devida qualificação e com o uso de veículos particulares – praticam desavergonhadamente o popular “arrasto”, anunciando e disponibilizando seu serviço através de aplicativos como “Easy Taxi”, “99taxi”, “Wappa”, “Uber” e muitos outros.

Para atingirem seus escusos objetivos, os maus profissionais têm, de forma contumaz, estabelecido estacionamentos irregulares nas proximidades de pontos de grande



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|               |       |         |
|---------------|-------|---------|
| Folha nº      | 07    | do proc |
| Nº            | 01-56 | 15      |
| Adelina Cicco |       |         |
| RF 100.000    |       |         |

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

demanda, notadamente o ponto do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, criando verdadeiros bolsões de veículos à vista de todos, desafiando acintosamente a autoridade do Poder Executivo Municipal. Em complemento, utilizando-se de artifício que alguns aplicativos permitem, esses motoristas clandestinos divulgam localizações fictícias de seus respectivos veículos, de modo a ludibriar potenciais passageiros que fazem uso dos mesmos aplicativos, os quais equivocadamente deduzem que tais veículos estão próximos do local de embarque ou mesmo no próprio local. Por meio desse expediente, logram serem acionados por passageiros incautos que, na ânsia de obterem o meio de transporte com maior brevidade possível, acabam por utilizar serviços de motoristas cujos requisitos de habilitação e capacitação, bem como as condições de segurança dos respectivos veículo, não podem ser atestados pelo Poder Público.

Não é demais lembrarmos que o serviço de táxi é regido por legislação municipal, em consonância com a competência delegada no artigo 30 da Constituição Federal, competindo ao Município a regulação e gestão da atividade, de forma a garantir a oferta dessa modalidade de transporte à população, bem como assegurar aos profissionais a viabilidade econômica do serviço, cujo risco pelo exercício é integrante assumido pelo taxista, na condição de trabalhador autônomo.

Nesse sentido, em que pese o caráter aberto desses aplicativos, que permite que qualquer indivíduo os instale em seu dispositivo móvel e informe ser taxista regularizado, a ampla disseminação dos mesmos, sem qualquer interveniência da autoridade pública responsável pela autorização do serviço de táxi, tem possibilitado aos maus profissionais, praticantes de concorrência ruinosa, obterem vantagem indevida face aos taxistas devidamente regularizados, que respeitem as leis e os regramentos.

Diante desse descabro, urge a regulamentação do uso dos referidos aplicativos, de modo a preservar sua natureza de disseminadores de informação, mas estabelecendo que esse compartilhamento deve ser circunscrito apenas aos dados cadastrais oficiais, relativos aos pontos, taxistas e veículos devidamente cadastrados e autorizados pela Prefeitura de São Paulo. Ademais, os aplicativos não devem permitir a edição da localização do taxista, de forma a este ser chamado, por seu intermédio, por potenciais passageiros incautos. Por fim, os aplicativos em questão devem estabelecer equidistância de 50 (cinquenta) metros entre qualquer taxista estacionado em seu ponto autorizado em relação a qualquer outro taxista não cadastrado no referido ponto (inclusive do Município), de forma a evitar concorrência desleal.

A autorização de uso de tais aplicativos deverá ser realizada por meio de seu credenciamento, após análise de requerimento e documentação necessária – nos termos do Projeto ora proposto – bem como em respeito às exigências estabelecidas em



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                             |
|---------------------------------------------|
| Folha nº <u>08</u> do proc                  |
| Nº <u>01.56</u> / <u>15</u>                 |
| Adelina Cicco - Secretária de Administração |
| RF 100.403                                  |

**20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO**

regulamento do Poder Executivo. E eventuais irregularidades serão possíveis das sanções cabíveis, podendo isso significar desde a adoção de medidas punitivas de suspensão e cancelamento de credenciamento até multas impostas aos motoristas infratores, conforme delineado neste Projeto de Lei.

E a fim de promover o desenvolvimento contínuo e melhoria das atividades pertinentes ao controle do serviço de táxi, cada vez mais complexo quanto à sua realidade operativa este Projeto de Lei define que a receita decorrente de taxas e multas, oriunda da aplicação de suas disposições, seja revertida ao setor responsável por tais atividades, afetas à Prefeitura.

Este projeto é baseado no PL 3762/2014 de Vereador Americano de Guarulhos.

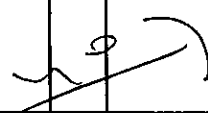


CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 09

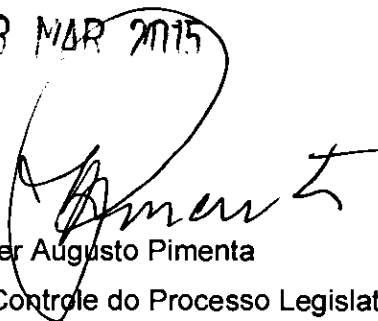
do processo nº 01-56 de 2015., 27.2.15 (a)

CD  
**Adelina Cicone**  
Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

|                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|
| LIDO HOJE                                                                           |
| ÀS COMISSÕES DE: 26 FEV 2015                                                        |
| <u>Const., Just. e Leg. Particp.,</u>                                               |
| <u>Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.,</u>                                              |
| <u>Transp., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,</u>                          |
| <u>Finanças e Orçamento.</u>                                                        |
|  |
| PRESIDENTE                                                                          |

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras  
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

03 MAR 2015



Jader Augusto Pimenta

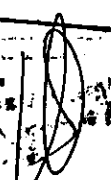
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SETOR DE PESQUISA E ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 03/03/15 AS 18.30

POR TSS

SAÍDA: 09/03/15 AS 10



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data, Papel para informação Documentos rubricados sob

Atas de nº 10 - a - 44 em 06/03/15

Edo Duarte Rodrigues  
Técnico Administrativo  
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
PROCURADORIA

Folha 10  
Proc. nº 01.0056/15  
Isa Duarte Rodrigues  
RF 11.207

**SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

**PL nº 0056/15**

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site [www.prefeitura.sp.gov.br/legislacao](http://www.prefeitura.sp.gov.br/legislacao), a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Federal nº 12.965, de 23 de abril de 2014, que estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências. Com as alterações das Leis Municipais posteriores;
- Lei Municipal nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim;
- PL 349/14, que dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 09.

São Paulo, 06 de março de 2015.

  
Juliana Trindade von T Eberlin  
Procuradora Legislativa  
OAB/SP 232.414

  
Christiana Samara Chebib  
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia  
OAB/SP 244.472



**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

Folha 11  
Proc. nº 01.056/15  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

**LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.**

**Mensagem de veto**

**(Vide Leis nº 6.094, de 1974)**

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatório;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Art. 9º Os profissionais taxistas poderão constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 190ª da Independência e 123ª da República.

DILMA ROUSSEFF

*José Eduardo Cardozo*

*Guido Mantega*

*Garibaldi Alves Filho*

*Luís Inácio Lucena Adams*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011



# Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 12  
Proc. nº 01.058.115  
Isa Duarte Rodrigues  
RF 11.207

## LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
  - a) de passageiros;
  - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
  - a) coletivo;
  - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
  - a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

### Seção I

#### Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

### Seção II

#### Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

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;

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.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

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;

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

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

## CAPÍTULO II

### DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

Folha 13  
Proc. nº. 01081/15  
Joaquim Duarte Rodrigues  
RP 11.207

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, ~~conforme~~ <sup>como</sup> parâmetro ou indicador definido em contrato. 14  
Proc. nº 01.005.815

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, ~~poderá realizar~~ descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, 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. 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. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

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. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

## CAPÍTULO III

## DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

## CAPÍTULO IV

## DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V - (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Folha 15  
Proc. nº 01.055.915  
35  
11/2004  
11/2004

#### Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

#### 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;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

#### IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

### CAPÍTULO V

#### DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de

universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado ao plano diretor, com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Folha 16  
Proc. nº 01.0056/15  
LEI Nº 11.207  
RF 11.207

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

## CAPÍTULO VI

### DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012





**Presidência da República**  
**Casa Civil**  
**Subchefia para Assuntos Jurídicos**

Folha 17  
Proc. nº 01.025/15  
Isa Duarte Rodrigues  
RF 11.207

**LEI Nº 12.965, DE 23 DE ABRIL DE 2014.**

Vigência

Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil e determina as diretrizes para atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios em relação à matéria.

Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:

I - o reconhecimento da escala mundial da rede;

II - os direitos humanos, o desenvolvimento da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais;

III - a pluralidade e a diversidade;

IV - a abertura e a colaboração;

V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e

VI - a finalidade social da rede.

Art. 3º A disciplina do uso da internet no Brasil tem os seguintes princípios:

I - garantia da liberdade de expressão, comunicação e manifestação de pensamento, nos termos da Constituição Federal;

II - proteção da privacidade;

III - proteção dos dados pessoais, na forma da lei;

IV - preservação e garantia da neutralidade de rede;

V - preservação da estabilidade, segurança e funcionalidade da rede, por meio de medidas técnicas compatíveis com os padrões internacionais e pelo estímulo ao uso de boas práticas;

VI - responsabilização dos agentes de acordo com suas atividades, nos termos da lei;

VII - preservação da natureza participativa da rede;

VIII - liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei.

Parágrafo único. Os princípios expressos nesta Lei não excluem outros previstos no ordenamento jurídico pátrio relacionados à matéria ou nos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

Art. 4º A disciplina do uso da internet no Brasil tem por objetivo a promoção:

I - do direito de acesso à internet a todos;

II - do acesso à informação, ao conhecimento e à participação na vida cultural e na condução dos assuntos públicos;

III - da inovação e do fomento à ampla difusão de novas tecnologias e modelos de uso e acesso; e

IV - da adesão a padrões tecnológicos abertos que permitam a comunicação, a acessibilidade e a interoperabilidade entre aplicações e bases de dados.

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - internet: o sistema constituído do conjunto de protocolos lógicos, estruturado em escala mundial para uso público e irrestrito, com a finalidade de possibilitar a comunicação de dados entre terminais por meio de diferentes redes;

II - terminal: o computador ou qualquer dispositivo que se conecte à internet;

III - endereço de protocolo de internet (endereço IP): o código atribuído a um terminal de uma rede para permitir sua identificação, definido segundo parâmetros internacionais;

IV - administrador de sistema autônomo: a pessoa física ou jurídica que administra blocos de endereço IP específicos e o respectivo sistema autônomo de roteamento, devidamente cadastrada no ente nacional responsável pelo registro e distribuição de endereços IP geograficamente referentes ao País;

V - conexão à internet: a habilitação de um terminal para envio e recebimento de pacotes de dados pela internet, mediante a atribuição ou autenticação de um endereço IP;

VI - registro de conexão: o conjunto de informações referentes à data e hora de início e término de uma conexão à internet, sua duração e o endereço IP utilizado pelo terminal para o envio e recebimento de pacotes de dados;

VII - aplicações de internet: o conjunto de funcionalidades que podem ser acessadas por meio de um terminal conectado à internet; e

VIII - registros de acesso a aplicações de internet: o conjunto de informações referentes à data e hora de uso de uma determinada aplicação de internet a partir de um determinado endereço IP.

Art. 6º Na interpretação desta Lei serão levados em conta, além dos fundamentos, princípios e objetivos previstos, a natureza da internet, seus usos e costumes particulares e sua importância para a promoção do desenvolvimento humano, econômico, social e cultural.

## CAPÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS DOS USUÁRIOS

Art. 7º O acesso à internet é essencial ao exercício da cidadania, e ao usuário são assegurados os seguintes direitos:

I - inviolabilidade da intimidade e da vida privada, sua proteção e indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

II - inviolabilidade e sigilo do fluxo de suas comunicações pela internet, salvo por ordem judicial, na forma da lei;

III - inviolabilidade e sigilo de suas comunicações privadas armazenadas, salvo por ordem judicial;

IV - não suspensão da conexão à internet, salvo por débito diretamente decorrente de sua utilização;

V - manutenção da qualidade contratada da conexão à internet;

VI - informações claras e completas constantes dos contratos de prestação de serviços, com detalhamento sobre o regime de proteção aos registros de conexão e aos registros de acesso a aplicações de internet, bem como sobre práticas de gerenciamento da rede que possam afetar sua qualidade;

VII - não fornecimento a terceiros de seus dados pessoais, inclusive registros de conexão, e de acesso a aplicações de internet, salvo mediante consentimento livre, expresso e informado ou nas hipóteses previstas em lei;

VIII - informações claras e completas sobre coleta, uso, armazenamento, tratamento e proteção de seus

dados pessoais, que somente poderão ser utilizados para finalidades que:

- a) justifiquem sua coleta;
- b) não sejam vedadas pela legislação; e
- c) estejam especificadas nos contratos de prestação de serviços ou em termos de uso de aplicações de internet;

Folha 18  
Proc. nº 01.0056/15  
Isis Duarte Rodrigues  
DE uso de aplicações de

IX - consentimento expresse sobre coleta, uso, armazenamento e tratamento de dados pessoais, que deverá ocorrer de forma destacada das demais cláusulas contratuais;

X - exclusão definitiva dos dados pessoais que tiver fornecido a determinada aplicação de internet, a seu requerimento, ao término da relação entre as partes, ressalvadas as hipóteses de guarda obrigatória de registros previstas nesta Lei;

XI - publicidade e clareza de eventuais políticas de uso dos provedores de conexão à internet e de aplicações de internet;

XII - acessibilidade, consideradas as características físico-motoras, perceptivas, sensoriais, intelectuais e mentais do usuário, nos termos da lei; e

XIII - aplicação das normas de proteção e defesa do consumidor nas relações de consumo realizadas na internet.

Art. 8º A garantia do direito à privacidade e à liberdade de expressão nas comunicações é condição para o pleno exercício do direito de acesso à internet.

Parágrafo único. São nulas de pleno direito as cláusulas contratuais que violem o disposto no **caput**, tais como aquelas que:

- I - impliquem ofensa à inviolabilidade e ao sigilo das comunicações privadas, pela internet; ou
- II - em contrato de adesão, não ofereçam como alternativa ao contratante a adoção do foro brasileiro para solução de controvérsias decorrentes de serviços prestados no Brasil.

### CAPÍTULO III DA PROVISÃO DE CONEXÃO E DE APLICAÇÕES DE INTERNET

#### Seção I Da Neutralidade de Rede

Art. 9º O responsável pela transmissão, comutação ou roteamento tem o dever de tratar de forma isonômica quaisquer pacotes de dados, sem distinção por conteúdo, origem e destino, serviço, terminal ou aplicação.

§ 1º A discriminação ou degradação do tráfego será regulamentada nos termos das atribuições privativas do Presidente da República previstas no inciso IV do art. 84 da Constituição Federal, para a fiel execução desta Lei, ouvidos o Comitê Gestor da Internet e a Agência Nacional de Telecomunicações, e somente poderá decorrer de:

- I - requisitos técnicos indispensáveis à prestação adequada dos serviços e aplicações; e
- II - priorização de serviços de emergência.

§ 2º Na hipótese de discriminação ou degradação do tráfego prevista no § 1º, o responsável mencionado no **caput** deve:

- I - abster-se de causar dano aos usuários, na forma do art. 927 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil;
- II - agir com proporcionalidade, transparência e isonomia;
- III - informar previamente de modo transparente, claro e suficientemente descritivo aos seus usuários sobre as práticas de gerenciamento e mitigação de tráfego adotadas, inclusive as relacionadas à segurança da rede; e

IV - oferecer serviços em condições comerciais não discriminatórias e abster-se de praticar condutas anticoncorrenciais.

§ 3º Na provisão de conexão à internet, onerosa ou gratuita, bem como na transmissão, comutação ou roteamento, é vedado bloquear, monitorar, filtrar ou analisar o conteúdo dos pacotes de dados, respeitado o disposto neste artigo.

## Seção II

### Da Proteção aos Registros, aos Dados Pessoais e às Comunicações Privadas

Art. 10. A guarda e a disponibilização dos registros de conexão e de acesso a aplicações de internet de que trata esta Lei, bem como de dados pessoais e do conteúdo de comunicações privadas, devem atender à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das partes direta ou indiretamente envolvidas.

§ 1º O provedor responsável pela guarda somente será obrigado a disponibilizar os registros mencionados no **caput**, de forma autônoma ou associados a dados pessoais ou a outras informações que possam contribuir para a identificação do usuário ou do terminal, mediante ordem judicial, na forma do disposto na Seção IV deste Capítulo, respeitado o disposto no art. 7º.

§ 2º O conteúdo das comunicações privadas somente poderá ser disponibilizado mediante ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer, respeitado o disposto nos incisos II e III do art. 7º.

§ 3º O disposto no **caput** não impede o acesso aos dados cadastrais que informem qualificação pessoal, filiação e endereço, na forma da lei, pelas autoridades administrativas que detenham competência legal para a sua requisição.

§ 4º As medidas e os procedimentos de segurança e de sigilo devem ser informados pelo responsável pela provisão de serviços de forma clara e atender a padrões definidos em regulamento, respeitado seu direito de confidencialidade quanto a segredos empresariais.

Art. 11. Em qualquer operação de coleta, armazenamento, guarda e tratamento de registros, de dados pessoais ou de comunicações por provedores de conexão e de aplicações de internet em que pelo menos um desses atos ocorra em território nacional, deverão ser obrigatoriamente respeitados a legislação brasileira e os direitos à privacidade, à proteção dos dados pessoais e ao sigilo das comunicações privadas e dos registros.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos dados coletados em território nacional e ao conteúdo das comunicações, desde que pelo menos um dos terminais esteja localizado no Brasil.

§ 2º O disposto no **caput** aplica-se mesmo que as atividades sejam realizadas por pessoa jurídica sediada no exterior, desde que ofereça serviço ao público brasileiro ou pelo menos uma integrante do mesmo grupo econômico possua estabelecimento no Brasil.

§ 3º Os provedores de conexão e de aplicações de internet deverão prestar, na forma da regulamentação, informações que permitam a verificação quanto ao cumprimento da legislação brasileira referente à coleta, à guarda, ao armazenamento ou ao tratamento de dados, bem como quanto ao respeito à privacidade e ao sigilo de comunicações.

§ 4º Decreto regulamentará o procedimento para apuração de infrações ao disposto neste artigo.

Art. 12. Sem prejuízo das demais sanções cíveis, criminais ou administrativas, as infrações às normas previstas nos arts. 10 e 11 ficam sujeitas, conforme o caso, às seguintes sanções, aplicadas de forma isolada ou cumulativa:

I - advertência, com indicação de prazo para adoção de medidas corretivas;

II - multa de até 10% (dez por cento) do faturamento do grupo econômico no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, considerados a condição econômica do infrator e o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção;

III - suspensão temporária das atividades que envolvam os atos previstos no art. 11; ou

IV - proibição de exercício das atividades que envolvam os atos previstos no art. 11.

Parágrafo único. Tratando-se de empresa estrangeira, responde solidariamente pelo pagamento da multa de que trata o **caput** sua filial, sucursal, escritório ou estabelecimento situado no País.

**Subseção I**  
**Da Guarda de Registros de Conexão**

Folha 19  
Proc. nº 01008815

Art. 13. Na provisão de conexão à internet, cabe ao administrador de sistema <sup>autônomo, responsável</sup> o dever de manter os registros de conexão, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de (um) ano, nos termos do regulamento.

§ 1º A responsabilidade pela manutenção dos registros de conexão não poderá ser transferida a terceiros.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderá requerer cautelamente que os registros de conexão sejam guardados por prazo superior ao previsto no **caput**.

§ 3º Na hipótese do § 2º, a autoridade requerente terá o prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir do requerimento, para ingressar com o pedido de autorização judicial de acesso aos registros previstos no **caput**.

§ 4º O provedor responsável pela guarda dos registros deverá manter sigilo em relação ao requerimento previsto no § 2º, que perderá sua eficácia caso o pedido de autorização judicial seja indeferido ou não tenha sido protocolado no prazo previsto no § 3º.

§ 5º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 6º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

**Subseção II**  
**Da Guarda de Registros de Acesso a Aplicações de Internet na Provisão de Conexão**

Art. 14. Na provisão de conexão, onerosa ou gratuita, é vedado guardar os registros de acesso a aplicações de internet.

**Subseção III**  
**Da Guarda de Registros de Acesso a Aplicações de Internet na Provisão de Aplicações**

Art. 15. O provedor de aplicações de internet constituído na forma de pessoa jurídica e que exerça essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos deverá manter os respectivos registros de acesso a aplicações de internet, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de 6 (seis) meses, nos termos do regulamento.

§ 1º Ordem judicial poderá obrigar, por tempo certo, os provedores de aplicações de internet que não estejam sujeitos ao disposto no **caput** a guardarem registros de acesso a aplicações de internet, desde que se trate de registros relativos a fatos específicos em período determinado.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderão requerer cautelamente a qualquer provedor de aplicações de internet que os registros de acesso a aplicações de internet sejam guardados, inclusive por prazo superior ao previsto no **caput**, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 13.

§ 3º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 4º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Art. 16. Na provisão de aplicações de internet, onerosa ou gratuita, é vedada a guarda:

I - dos registros de acesso a outras aplicações de internet sem que o titular dos dados tenha consentido previamente, respeitado o disposto no art. 7º; ou

II - de dados pessoais que sejam excessivos em relação à finalidade para a qual foi dado consentimento pelo seu titular.

Art. 17. Ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei, a opção por não guardar os registros de acesso a aplicações de internet não implica responsabilidade sobre danos decorrentes do uso desses serviços por

terceiros.

### Seção III

#### Da Responsabilidade por Danos Decorrentes de Conteúdo Gerado por Terceiros

Art. 18. O provedor de conexão à internet não será responsabilizado civilmente por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros.

Art. 19. Com o intuito de assegurar a liberdade de expressão e impedir a censura, o provedor de aplicações de internet somente poderá ser responsabilizado civilmente por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros se, após ordem judicial específica, não tomar as providências para, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço e dentro do prazo assinalado, tornar indisponível o conteúdo apontado como infringente, ressalvadas as disposições legais em contrário.

§ 1º A ordem judicial de que trata o **caput** deverá conter, sob pena de nulidade, identificação clara e específica do conteúdo apontado como infringente, que permita a localização inequívoca do material.

§ 2º A aplicação do disposto neste artigo para infrações a direitos de autor ou a direitos conexos depende de previsão legal específica, que deverá respeitar a liberdade de expressão e demais garantias previstas no art. 5º da Constituição Federal.

§ 3º As causas que versem sobre ressarcimento por danos decorrentes de conteúdos disponibilizados na internet relacionados à honra, à reputação ou a direitos de personalidade, bem como sobre a indisponibilização desses conteúdos por provedores de aplicações de internet, poderão ser apresentadas perante os juizados especiais.

§ 4º O juiz, inclusive no procedimento previsto no § 3º, poderá antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, existindo prova inequívoca do fato e considerado o interesse da coletividade na disponibilização do conteúdo na internet, desde que presentes os requisitos de verossimilhança da alegação do autor e de fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação.

Art. 20. Sempre que tiver informações de contato do usuário diretamente responsável pelo conteúdo a que se refere o art. 19, caberá ao provedor de aplicações de internet comunicar-lhe os motivos e informações relativos à indisponibilização de conteúdo, com informações que permitam o contraditório e a ampla defesa em juízo, salvo expressa previsão legal ou expressa determinação judicial fundamentada em contrário.

Parágrafo único. Quando solicitado pelo usuário que disponibilizou o conteúdo tomado indisponível, o provedor de aplicações de internet que exerce essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos substituirá o conteúdo tomado indisponível pela motivação ou pela ordem judicial que deu fundamento à indisponibilização.

Art. 21. O provedor de aplicações de internet que disponibilize conteúdo gerado por terceiros será responsabilizado subsidiariamente pela violação da intimidade decorrente da divulgação, sem autorização de seus participantes, de imagens, de vídeos ou de outros materiais contendo cenas de nudez ou de atos sexuais de caráter privado quando, após o recebimento de notificação pelo participante ou seu representante legal, deixar de promover, de forma diligente, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço, a indisponibilização desse conteúdo.

Parágrafo único. A notificação prevista no **caput** deverá conter, sob pena de nulidade, elementos que permitam a identificação específica do material apontado como violador da intimidade do participante e a verificação da legitimidade para apresentação do pedido.

### Seção IV

#### Da Requisição Judicial de Registros

Art. 22. A parte interessada poderá, com o propósito de formar conjunto probatório em processo judicial cível ou penal, em caráter incidental ou autônomo, requerer ao juiz que ordene ao responsável pela guarda o fornecimento de registros de conexão ou de registros de acesso a aplicações de internet.

Parágrafo único. Sem prejuízo dos demais requisitos legais, o requerimento deverá conter, sob pena de inadmissibilidade:

I - fundados indícios da ocorrência do ilícito;

II - justificativa motivada da utilidade dos registros solicitados para fins de investigação ou instrução probatória; e

III - período ao qual se referem os registros.

Art. 23. Cabe ao juiz tomar as providências necessárias à garantia do sigilo das informações recebidas e à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem do usuário, podendo determinar segredo de justiça, inclusive quanto aos pedidos de guarda de registro.

CAPÍTULO IV  
DA ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO

Folha 20  
Proc. nº 01005415

Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

Art. 24. Constituem diretrizes para a atuação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no desenvolvimento da internet no Brasil:

I - estabelecimento de mecanismos de governança multiparticipativa, transparente, colaborativa e democrática, com a participação do governo, do setor empresarial, da sociedade civil e da comunidade acadêmica;

II - promoção da racionalização da gestão, expansão e uso da internet, com participação do Comitê Gestor da internet no Brasil;

III - promoção da racionalização e da interoperabilidade tecnológica dos serviços de governo eletrônico, entre os diferentes Poderes e âmbitos da Federação, para permitir o intercâmbio de informações e a celeridade de procedimentos;

IV - promoção da interoperabilidade entre sistemas e terminais diversos, inclusive entre os diferentes âmbitos federativos e diversos setores da sociedade;

V - adoção preferencial de tecnologias, padrões e formatos abertos e livres;

VI - publicidade e disseminação de dados e informações públicos, de forma aberta e estruturada;

VII - otimização da infraestrutura das redes e estímulo à implantação de centros de armazenamento, gerenciamento e disseminação de dados no País, promovendo a qualidade técnica, a inovação e a difusão das aplicações de internet, sem prejuízo à abertura, à neutralidade e à natureza participativa;

VIII - desenvolvimento de ações e programas de capacitação para uso da internet;

IX - promoção da cultura e da cidadania; e

X - prestação de serviços públicos de atendimento ao cidadão de forma integrada, eficiente, simplificada e por múltiplos canais de acesso, inclusive remotos.

Art. 25. As aplicações de internet de entes do poder público devem buscar:

I - compatibilidade dos serviços de governo eletrônico com diversos terminais, sistemas operacionais e aplicativos para seu acesso;

II - acessibilidade a todos os interessados, independentemente de suas capacidades físico-motoras, perceptivas, sensoriais, intelectuais, mentais, culturais e sociais, resguardados os aspectos de sigilo e restrições administrativas e legais;

III - compatibilidade tanto com a leitura humana quanto com o tratamento automatizado das informações;

IV - facilidade de uso dos serviços de governo eletrônico; e

V - fortalecimento da participação social nas políticas públicas.

Art. 26. O cumprimento do dever constitucional do Estado na prestação da educação, em todos os níveis de ensino, inclui a capacitação, integrada a outras práticas educacionais, para o uso seguro, consciente e responsável da internet como ferramenta para o exercício da cidadania, a promoção da cultura e o desenvolvimento tecnológico.

Art. 27. As iniciativas públicas de fomento à cultura digital e de promoção da internet como ferramenta social devem:

I - promover a inclusão digital;

II - buscar reduzir as desigualdades, sobretudo entre as diferentes regiões do País, no acesso às tecnologias da informação e comunicação e no seu uso; e

### III - fomentar a produção e circulação de conteúdo nacional.

Art. 28. O Estado deve, periodicamente, formular e fomentar estudos, bem como fixar metas, estratégias, planos e cronogramas, referentes ao uso e desenvolvimento da internet no País.

## CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. O usuário terá a opção de livre escolha na utilização de programa de computador em seu terminal para exercício do controle parental de conteúdo entendido por ele como impróprio a seus filhos menores, desde que respeitados os princípios desta Lei e da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 - Estatuto da Criança e do Adolescente.

Parágrafo único. Cabe ao poder público, em conjunto com os provedores de conexão e de aplicações de internet e a sociedade civil, promover a educação e fornecer informações sobre o uso dos programas de computador previstos no caput, bem como para a definição de boas práticas para a inclusão digital de crianças e adolescentes.

Art. 30. A defesa dos interesses e dos direitos estabelecidos nesta Lei poderá ser exercida em juízo, individual ou coletivamente, na forma da lei.

Art. 31. Até a entrada em vigor da lei específica prevista no § 2º do art. 19, a responsabilidade do provedor de aplicações de internet por danos decorrentes de conteúdo gerado por terceiros, quando se tratar de infração a direitos de autor ou a direitos conexos, continuará a ser disciplinada pela legislação autoral vigente aplicável na data da entrada em vigor desta Lei.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor após decorridos 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial.

Brasília, 23 de abril de 2014; 193º da Independência e 126º da República.

DILMA ROUSSEFF  
*José Eduardo Cardozo*  
*Miriam Belchior*  
*Paulo Bernardo Silva*  
*Clélio Campolina Diniz*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 24.4.2014

\*

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº 01.0056/13  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima

Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))  
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))  
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))

Notas compliem.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.

- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.

Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))[ [Back](#) ]

**LEI N.º 7.329, DE 11 DE JULHO DE 1969**

Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

Paulo Salim Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 27 de junho de 1969, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

**I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço**

Art. 2.º — a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, II e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

- a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;
- b) a pessoa física, motorista profissional autônomo.

Art. 3.º — Os táxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

**II — Da pessoa jurídica e da permissão**

Art. 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, será outorgada Termo de Permissão, do qual constará os seus direitos e obrigações.

§ Único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Estacionamento.

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxi, satisfazendo as seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinze vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

§ Único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 6.º — O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo anterior, comprove:

- a) ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;
- b) dispor do uso de área mínima de 500,00 m<sup>2</sup> (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m<sup>2</sup> (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;
- c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

§ Único — Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra "a" deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

**III — Do motorista profissional autônomo**

Art. 7.º — O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi e comprovar:

- a) ser proprietário do veículo;
- b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

§ 1.º — Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2.º — Ocorre invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação de serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

**IV — Do condutor de táxi e da sua inscrição no cadastro**

Art. 8.º — Para conduzir veículos do transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

Art. 9.º — Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I — Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

V — Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

§ 1.º — No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

Folha 22  
Proc. nº 0105415  
Isa Duarte Rodrigues  
RPF 11.207

§ 2.º — A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1 (um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

§ 3.º — Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 10 — A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo da vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1.º — Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2.º — Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

#### V — Do Registro do Condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro do condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Previdência Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

§ único — O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, as exigências legais e regulamentares.

#### VI — Do Veículo

Art. 12 — Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) ou de 2 (duas) portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

§ único — Os veículos dotados de 2 (duas) portas não excederão, em hipótese alguma, a 70% (setenta por cento) do total de táxis em circulação no município, e não poderão transportar mais de 2 (dois) passageiros.

Art. 13 — Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pelo Conselho Nacional de Telecomunicações (CONTEL).

Art. 14 — Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pela Prefeitura, a saber:

- a) pintura padronizada, de cor uniforme;
- b) siglas ou símbolos;
- c) inscrição do número de ordem dentro da frota.

§ 1.º — Para os veículos pertencentes a motoristas autônomos ou sucessores, somente será exigido o requisito da letra "a" deste artigo.

§ 2.º — Para os veículos cujos Alvarás de Estacionamento tenham sido expedidos anteriormente à data de vigência desta lei, o disposto na letra "a" do "caput" deste artigo e no parágrafo anterior serão exigíveis somente a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 15 — Além de outras condições a serem estabelecidas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- a) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;
- b) caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- c) dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";
- d) cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- e) tabela de tarifas em vigor.

#### VII — Do Alvará de Estacionamento

Art. 16 — O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 17 — O Alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 1 (um) ano de fabricação, e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 6.º, 12 a 15, quando se tratar de empresa, e nos artigos 7.º, 9.º, 12, 14, letra "a", e 15, quando motorista profissional autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 18 — Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 19 — O Alvará é pessoal, permitida sua transferência somente nos casos previstos nesta lei.

Art. 20 — A transferência de Alvará só será permitida:

- a) ocorrerde sucessão, fusão ou incorporação de empresa permissionária do serviço;
- b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha o número mínimo de veículos exigido;
- c) quando ocorrer a morte de motorista autônomo;
- d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- e) quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros do motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz;
- f) a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 8.º.

§ 1.º — Aquêle que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher os exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra "e" deste artigo.

§ 2.º — Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo, é assegurada a facilidade de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3.º — Nas hipóteses previstas nas letras "c", "d" e "a", o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 21 — Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento de anterior e expedição de outro em nome de adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 22 — A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 1.º — O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

§ 2.º — A renovação do Alvará poderá, ainda, ser solicitada até o último dia útil do mês seguinte ao do vencimento do prazo de validade, instruído o pedido com a documentação necessária e mediante o pagamento da taxa respectiva, acrescida de importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo.

§ 3.º — Expirado o prazo suplementar a que se refere o parágrafo anterior, o Alvará caducará automaticamente.

Art. 23 — Ocorrendo a caducidade do Alvará, o interessado, sem direito a qualquer condição ou privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

Art. 24 — A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades, importará na caducidade dos Alvarás relativos aos veículos da frota, bem como do respectivo Termo de Permissão.

Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição de veículo indicado no Alvará, por outra de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

§ 1.º — Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior, e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade de primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei.

§ 2.º — No caso do parágrafo anterior, o Alvará somente poderá ser transferido após decorridos 2 (dois) anos, no mínimo, a partir da expedição, atendidas as prescrições legais e regulamentares.

Art. 26 — Não será expedido Alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

#### VIII — Dos pontos de estacionamento

Art. 27 — Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que neles poderão estacionar.

Art. 28 — Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para ele designados no respectivo Alvará.

§ 2.º — Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 29 — Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificadas sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Art. 30 — A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la "ex-officio", por motivo de interesse público.

Art. 31 — Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio da Prefeitura quanto aos locais de interesse turístico, ser estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 32 — Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 33 — A utilização, fiscalização, sinalização e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

#### IX — Do transporte de passageiros por lotação

Art. 34 — Os veículos de aluguel à taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros somente poderão executar serviço de lotação, excepcionalmente e com prévia autorização da Prefeitura, ouvida, se necessário, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Art. 35 — Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

#### X — Das obrigações dos permissionários e condutores de táxi

Art. 36 — Os permissionários e condutores de táxi deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 37 — As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda, a:

- a) manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;

- c) fornecer à Prefeitura resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- d) atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
- e) ser proprietária de, no mínima, 20 (vinte) táxis dentro do prazo de 2 (dois) anos; 25 (vinte e cinco), dentro de 3 (três) anos; 30 (trinta), dentro de 4 (quatro) anos; 40 (quarenta), dentro de 5 (cinco) anos, prazos esses contados da data da outorga de Termo de Permissão;
- f) manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução de serviço;
- g) registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;
- h) entregar à Prefeitura relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;
- i) manter esse atividade toda a frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como aos sábados, domingos e feriados;
- j) manter os motoristas uniformizados e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;
- k) comunicar à Prefeitura quaisquer alterações da localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos.

Art. 38 — Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- a) manter a veículo em boas condições de tráfego;
- b) fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender às obrigações fiscais e previdenciárias.

§ único — Ao motorista (profissional) autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 39 — É obrigação de todo o condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- a) tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- b) trajar-se adequadamente;
- c) não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;
- d) não violar o taxímetro;
- e) não cobrar acima da tabela;
- f) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) não permitir excesso de lotação;
- h) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- i) trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Conductor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

#### XI — Das Taxas

Art. 40 — Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I — De Licença para Estacionamento de Veículos, anual, relativa ao veículo que estacione esse:

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor de salário mínimo;
- b) ponto livre — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

Folha 23  
Proc. nº 005/15  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.267

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
  - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
  - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;
- f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:
  - 1) sepúlco, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
  - 2) empresa, motorista profissional autônomo e coproprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 5.479, de 10 de Janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
  - 1) empresa — isento;
  - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
  - 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
  - 2) "ex-officio" — isento;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará a infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada e cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- d) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- f) impedimento para prestação do serviço.

Art. 42 — Aos permissionários ou condutores de táxi serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

I — Por não tratar com polidez ou urbanidade os passageiros e o público, bem como não trajar-se adequadamente — advertência e, na reincidência, multa de 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 1 (um) a 5 (cinco) dias;

II — Por recusar passageiro, salvo nos casos previstos em lei — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias, e, na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

III — Por transitar com veículo em más condições de funcionamento, segurança, higiene ou conservação — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo, suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até apresentação, para vistoria, do veículo já reparado; na reincidência, a mesma penalidade e multa em dobro;

IV — Por prestar serviço com veículo sem utilizar taxímetro, ou aparelho registrador, bem como quando funcionando defeituosamente — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias; na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, por 20 (vinte) dias;

V — Por violação do taxímetro ou do aparelho registrador — multa correspondente ao valor de 1 (um) salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, para vistoria, do veículo com o medidor devidamente reafinado e lacrado; e na reincidência, multa em dobro e cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, do Registro de Condutor, do Alvará de Estacionamento e do Termo de Permissão;

VI — Por desrespeito à tabela de tarifas ou à capacidade de lotação do veículo — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 5 (cinco) a 30 (vinte) dias; e, na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

VII — Por retardar, propositalmente, a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias e, na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

VIII — Por efetuar transporte remunerado, com veículo não licenciado para esse fim — multa de valor correspondente a 1 (um) salário mínimo, cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento e na reincidência, multa aplicada em triplo;

IX — Por utilizar o veículo no transporte de passageiros por lotação, sem a devida autorização da Prefeitura — multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 10 (dez) a 20 (vinte) dias; na reincidência, multa em dobro e cassação do Registro, sem prejuízo da cassação do Alvará de Estacionamento;

X — Por permitir que condutor não registrado dirija o veículo — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e, na reincidência, multa em dobro; cassação do Alvará de Estacionamento ou suspensão do Termo de Permissão por 20 (vinte) dias;

XI — Não ter em seu poder o Alvará de Estacionamento — advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 5 (cinco) dias, à unidade competente da Prefeitura; na reincidência, multa em dobro, e suspensão do Registro de Condutor, sem prejuízo da apresentação do Alvará, dentro daquele mesmo prazo, sob pena de cassação;

XII — Por não portar, o condutor, o comprovante de registro na Prefeitura — advertência e multa de 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 3 (três) dias, à unidade municipal competente; na reincidência, multa em dobro, sem prejuízo da referida apresentação, no prazo de 5 (cinco) dias, sob pena de cassação do Registro de Condutor;

XIII — Por não apresentar no veículo, afixado em local visível, a identificação do permissionário, do condutor e a tabela de tarifas — advertência e multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo; na reincidência, multa em dâbro e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

XIV — Por recusa de exibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor e do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, à unidade competente da Prefeitura, dos documentos exigidos; na reincidência, multa em dâbro, cassação daqueles Registros e Alvará e suspensão do Termo de Permissão até atendimento da exigência.

Art. 43 — As penas de natureza pecuniária são aplicáveis, somente, aos permissionários do serviço definido nesta lei ou aos proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 44 — A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou do Registro de Condutor, acarretará a apreensão do respectivo documento, durante o prazo de duração da pena.

Art. 45 — Além das penalidades previstas nesta lei, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no Termo de Permissão.

Art. 46 — A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, fixando-se quando variáveis, através de órgão ou comissão especialmente designada para este fim, cabendo ao titular daquela Secretaria decidir em grau de recurso.

§ 1.º — Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através da publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2.º — Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

### XIII — Das Disposições Gerais

Art. 47 — A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único de artigo 12.

Art. 48 — A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto à Prefeitura.

Art. 49 — Quando possuir oficina de reparos, a empresa permissionária poderá estabelecer plantões permanentes no período noturno, sábados, domingos e feriados, desde que seja para o exclusivo atendimento dos veículos da frota, observadas a legislação do trabalho, de proteção ao bem-estar e sossego públicos e demais normas aplicáveis.

Art. 50 — As oficinas de reparos de taxímetros poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 51 — O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere a presente lei; conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico.

Art. 52 — Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados nesta lei, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxi e sua fiscalização.

Art. 53 — A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências de trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 54 — O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos, após a vigência desta lei, em nome de:

- a) empresas permissionárias;
- b) motoristas profissionais autônomos;
- c) motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- d) sucessores do motorista profissional autônomo.

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 36 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

§ Único — Decorridos 36 (trinta) dias da data de cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 56 — Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1976.

Art. 58 — Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 6 (seis) anos de fabricação.

§ Único — Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Art. 59 — Ficam isentos da Taxa de Licença para Publicidade as inscrições, siglas ou símbolos que, aprovados pela Prefeitura, forem gravados, obrigatoriamente, aos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n.º 5.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

"I — para veículos terrestres de aluguel ou a freta destinados ao transporte individual de passageiros ou de carga, e que aguardem serviço estacionados nas vias públicas — segundo o disposto na legislação em vigor."

"Art. 148 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo."

Art. 61 — O valor de salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas nesta lei, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

§ Único — No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr\$ 0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 62 — A empresa, o motorista profissional, autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 12, 16 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e aos Capítulos das Disposições Gerais, Transitórias e Finais, aplica-se, ao que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e freta, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

§ Único — As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

Folha 24  
Proc. n.º 01.058/75  
Isa Duarte Rodrigues  
RF 11.207

#### XIV — Das Disposições Transitórias

Art. 64 — Os atuais proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, se não atenderem, até 31 de maio de 1970, ao estabelecido no artigo 2.º desta lei.

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuem "Alvarás de Permissão para Estacionamento" — expedidos de conformidade com a Lei n.º 8.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

§ único — O sucessor na propriedade do veículo deverá satisfazer as exigências desta lei e das demais disposições regulamentares.

Art. 66 — Até 31 de maio de 1970, somente serão expedidos alvarás iniciais para empresas que possuam Termo de Permissão e, nos termos do artigo 23, para motoristas profissionais autônomos cujos alvarás tenham caducado, atendidas, sempre, as exigências desta lei e demais normas regulamentares.

Art. 67 — Fica assegurada a renovação dos "Alvarás de Permissão para Estacionamento" relativos a veículos pertencentes a 2 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- a) ter sido o Alvará expedido em data anterior à da vigência desta lei;
- b) não ser qualquer dos 2 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo Alvará tenha sido expedido após a vigência desta lei;
- c) serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68 — No caso de veículo pertencente a vários co-proprietários, será permitida a transferência do Alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, atendida a exigência prescrita na letra "c" do artigo anterior, e até 31 de maio de 1970, após o que aquele documento caducará.

#### XV — Das Disposições Gerais

Art. 69 — As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n.º 8.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1968, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Paulo Salim Maluf — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, José Luis de Anhaia Mello — O Secretário das Finanças, Fernando Ribeiro do Val — O Secretário de Obras, Sérgio Roberto Ugolini — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Ernesto Tolle — O Secretário de Higiene e Saúde, Tito Lopes da Silva — O Secretário de Abastecimento, Fábio Riedi Yasuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Bearin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos José Nelli.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração de Município de São Paulo, em 11 de julho de 1968. — O Diretor, Paulo de Souza Sandoval.

LEI N.º 7.802, DE 27 DE OUTUBRO DE 1972

Folha 25

Proc. n.º 05515

Isa Duarte Rodrigues  
RF 11.207

Revoga o Parágrafo 1.º do artigo 14 e altera o artigo 34 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969 e seus correspondentes do Decreto n.º 8.439, de 10 de outubro de 1969,

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de outubro de 1972, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Artigo 1.º — Fica revogado o parágrafo 1.º do artigo 14 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969.

Artigo 2.º — O artigo 34, da referida lei, passa a ter a seguinte redação:

“Os veículos de aluguel a taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros, de tipo convencional, de quatro (4) portas, poderão executar serviços de lotação, com prévia autorização da Prefeitura, que designará os pontos iniciais e terminais para esse fim”.

Artigo 3.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 27 de outubro de 1972, 419.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, *José Carlos de Figueiredo Ferraz* — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, *Paulo Villaga* — O Secretário das Finanças, *Nelson Gomes Teixeira* — O Secretário Municipal de Transportes, *Ion de Freitas*.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 27 de outubro de 1972. — O Diretor *João Alberto Guedes*.

LEI N.º 7.816, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1972

Visa permitir que, no caso de cessação definitiva de suas atividades, possam as empresas de táxis transferir todos os seus veículos acompanhados dos alvarás correspondentes.

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do parágrafo 2.º do Artigo 31 do Decreto-lei Complementar Estadual n.º 9-69, sanciona e promulga a presente lei:

Artigo 1.º — O artigo n.º 24 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 24 — A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades importará na caducidade do Termo de Permissão, sendo permitida a transferência de todos os seus alvarás, desde que acompanhando os respectivos veículos da frota, respeitadas as formalidades legais e regulamentares”.

Artigo 2.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 30 de novembro de 1972, 419.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, *José Carlos de Figueiredo Ferraz* — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, *Paulo Villça* — O Secretário das Finanças, *Nelson Gomes Teixeira* — O Secretário Municipal de Transportes, *Ion de Freitas*.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 30 de novembro de 1972. — O Diretor, *João Alberto Guedes*.

**LEI N.º 7.926, DE 21 DE AGOSTO DE 1973.**

**Introduz alterações na Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.**

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de agosto de 1973, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O artigo 17 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 17 — O alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 6.º, 12.º a 15.º, quando se tratar de empresa, e nos artigos 7.º, 9.º, 12.º a 15.º, quando motorista autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamentação”.

Art. 2.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 21 de agosto de 1973, 420.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, José Carlos de Figueiredo Ferraz — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Paulo Villaga — O Secretário das Finanças, Nelson Gomes Teixeira — O Secretário Municipal de Transportes, Ion de Freitas.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 21 de agosto de 1973. — O Diretor, João Alberto Guedes

Introduz alterações na Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969 e dá outras providências.

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 24 de outubro de 1973, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O artigo 19 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ser assim redigido:

"Art. 19 — Fica permitida a transferência de alvará de estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual do passageiros por meio de taxi."

Art. 2.º — O "caput" do Art. 20 e suas alíneas passam a ser assim redigidos:

"Art. 20 — Por força do disposto no artigo anterior, fica expressamente permitida a transferência de alvará:

- a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa por outra permissionária do serviço;
- b) ocorrendo a morte do motorista autônomo, à viúva ou a seus herdeiros, enquanto pelo menos um deles for incapaz;
- c) ao espólio, à viúva ou a herdeiro de motorista autônomo."

Art. 3.º — O Parágrafo segundo do Art. 20 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"§ 2.º — Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo é assegurado o direito de registrar condutor para dirigir o veículo."

Art. 4.º — VETADO

Art. 5.º — Para a renovação de alvará de estacionamento de veículos de empresa, é dispensada a apresentação do comprovante de inscrição de motorista no Cadastro Municipal de Condutores de Taxis.

Parágrafo único — Quando solicitada pela Prefeitura, a exibição do referido comprovante será compulsória e, na sua falta, a empresa estará sujeita às cominações previstas pela Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 6.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 16 de novembro de 1973, 420.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Miguel Colasuonno — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Theophilo Arthur de Siqueira Cavalcanti Filho — Adelino Gomes Arantes Filho, respondendo pelo expediente da Secretaria das Finanças. — O Secretário de Obras, João Pedro de Carvalho Neto — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Nathanael Pereira de Souza — O Secretário de Higiene e Saúde, Aldo Fazzi — O Secretário de Abastecimento, Euclides Carli — O Secretário de Serviços Municipais, Werner Eugenio Zulauf — O Secretário de Bem Estar Social, Henrique Gamba — O Secretário de Turismo e Fomento, José Maria Mendes Pereira — O Secretário Municipal de Transportes, Mario Alves de Melo — O Secretário Municipal de Esportes, Paulo Machado de Carvalho — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Luiz Mendonça de Freitas.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 16 de novembro de 1973. — O Diretor, Celso de Almeida Braga.

Artigo VETADO referente à Lei n.º 7.953, de 16 de novembro de 1973

Art. 4.º — Ao artigo 47 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, acrescente-se o seguinte parágrafo:

"Parágrafo único — Sempre que ocorrer a necessidade de aumento ou redução da quantidade de taxis em circulação, observar-se-á obrigatoriamente a proporção máxima de 1 (um) veículo para cada parcela de 200 (duzentos) habitantes do Município."

LEI N.º 8.198, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1974

Folha 29  
Proc. n.º 0105715

Modifica a letra "D" do artigo 58 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969.  
Isa Duarte Rodrigues

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de dezembro de 1974, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — A letra "D" do artigo 58 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

D — de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 7 (sete) anos de fabricação.

Art. 2.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 30 de dezembro de 1974, 421.º da fundação de São Paulo — O Prefeito, Miguel Colasuonno — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Theophilo Arthur de Siqueira Cavalcanti Filho — O Secretário das Finanças, Vicente de Paula Oliveira — O Secretário Municipal de Transportes, Mario Alves de Melo — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Luiz Mendonça de Freitas

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 30 de dezembro de 1974 — O Chefe do Gabinete, Erwin Friedrich Fuhrmann.

LEI N.º 8.353, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1975

Introduz alterações na Lei n.º 7.329,  
de 11 de julho de 1969.

Folha 30  
Proc. n.º 01-05645  
Isla Duarte Rodrigues  
RF 11.207

Olavo Egydio Setúbal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 17 de dezembro de 1975, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O parágrafo único do artigo 12 e os artigos 23 e 25 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Parágrafo único — Os veículos dotados de 2 (duas) portas não poderão transportar mais de 2 (dois) passageiros.”

“Art. 23 — Os alvarás vencidos a partir de 1.º de janeiro de 1976, cuja renovação não for efetivada na época prevista, poderão ser renovados, observado o limite máximo de 3 (três) anos contados do vencimento, desde que os interessados o requeiram e paguem, por ano ou fração decorrida, além das taxas e demais tributos devidos, acrescidos dos juros de mora e correção monetária, multa correspondente a 1 (uma) Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo.”

“Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará por outro de fabricação mais recente, de 2 (duas) ou 4 (quatro) portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.”

Art. 2.º — Ficam revogados os parágrafos 2.º e 3.º do artigo 22 da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passando o atual parágrafo 1.º a constituir o parágrafo único.

Art. 3.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 30 de dezembro de 1975, 422.º da fundação de São Paulo — O Prefeito, **Olavo Egydio Setúbal** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Teófilo Ribeiro de Andrade Filho** — O Secretário das Finanças, **Sérgio Silva de Freitas** — O Secretário Municipal de Transportes, **Olavo Guimarães Cupertino** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Cláudio Salvador Lemos**.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 30 de dezembro de 1975 — O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

LEI N.º 9392, DE 21 DE DEZEMBRO DE 1981

Dá nova redação à letra "d" do artigo 58 da Lei n.º 7329, de 11 de julho de 1969 e revoga a Lei n.º 8198, de 30 de dezembro de 1974.

Reynaldo Emygdio de Barros, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de dezembro de 1981, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — A letra "d" do artigo 58 da Lei n.º 7329, de 11 de julho de 1969, alterada pela Lei n.º 8198, de 30 de dezembro de 1974, passa a vigorar com a seguinte redação:

"d) Os permissionários de táxi das categorias comum, especial e luxo ficam obrigados a substituir o seu veículo após 10 (dez) anos de fabricação, excluído o de fabricação."

Art. 2.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Lei n.º 8198, de 30 de dezembro de 1974.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 21 de dezembro de 1981, 428.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Reynaldo Emygdio de Barros — O Secretário dos Negócios Jurídicos, Manoel Figueiredo Ferraz — O Secretário das Finanças, Pedro Cipollari — O Secretário Municipal de Transportes, Antonio Sampaio — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Roberto Pastana Câmara.

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 21 de dezembro de 1981. — O Secretário do Governo Municipal, Orlando Carneiro de Ribeiro Arnaud.

LEI Nº 10.109 , DE 9 DE SETEMBRO DE 1.986

Altera disposições da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

JÂNIO DA SILVA QUADRDS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 21 de agosto de 1986, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, é acrescido de um parágrafo, como 1º, com a redação seguinte, passando o atual parágrafo único a constituir o 2º.

"§ 1º - São admitidos nos serviços de que trata esta lei veículos da categoria "utilitários" ou similares ("peruas") desde que dotados do mínimo de 3 (três) portas e atendidos os requisitos estabelecidos nas alíneas "a" e "b" e no § 3º do artigo 16 do Decreto nº 8.439, de 10 de outubro de 1969, com a redação dada pelo Decreto nº 16.930, de 6 de outubro de 1980".

Art. 2º - O artigo 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação alterada pela Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972, é acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação:

"Parágrafo único - Também poderão executar serviços de lotação, nas condições desta artigo, os veículos referidos no parágrafo 1º do artigo 12 desta lei".

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de setembro de 1.986, 4339 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários  
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de setembro de 1.986.

SUELLY FENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

Folha 32  
Proc. nº 21.056.15  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

LEI Nº 10.280, DE 10 DE Abril DE 1987

Introduz alterações nos artigos 12 e 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e revoga a Lei nº 10.109, de 9 de setembro de 1986.

Isa Duarte Rodrigues  
11.207

ANTONIO SAMPAIO, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, no exercício do cargo de Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual nº 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12 - Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria autômovel ou utilitário, dotados de 2 (duas) ou mais portas, e encontrar-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado em vistoria prévia.

§ 1º - Os veículos utilitários ou similares (peruas), deverão ter suas marcas e modelos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º - Aos veículos utilitários ou similares (peruas), licenciados como táxi ou lotação, fica vedado o transporte de carga.

§ 3º - Aos veículos utilitários ou similares (peruas), do tipo "kombi", fica vedado transportar passageiros no banco dianteiro, que se destinará apenas ao motorista."

Art. 2º - O artigo 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 34 - Os veículos de aluguel a taxi-metro destinados ao transporte individual de passageiros, desde que dotados de no mínimo 3 (três) portas, poderão executar serviços de lotação, com prévia autorização da Secretaria Municipal de Transportes, que designará os pontos iniciais, terminais e itinerário básico, e estabelecerá as marcas e modelos dos veículos, além das demais exigências para a execução do serviço."

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 10.109, de 9 de setembro de 1986.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de Abril de 1987, 4349 da fundação de São Paulo.

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários  
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de

Abril de 1987:

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 julho de 1.969, e dá outras providências.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 7 de abril de 1.987, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Os artigos 41, 42, 43, 44, 45 e 46 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1.969, passam a vigorar com a seguinte redação:

I - "Art. 41 - A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei, bem como nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

- I - Multas;
- II - Advertência;
- III - Suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- IV - Suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;
- V - Suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- VI - Suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- VII - Remoção do veículo;
- VIII - Retenção do veículo;
- IX - Apreensão do veículo.

Parágrafo único: As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.

II - "Art. 42 - As permissões e aos condutores de táxi serão aplicadas penalidades classificadas em Grupos A, B, C e D, nos seguintes casos de infração:

#### Penalidades do Grupo A:

I) Não trajar-se adequadamente.  
II) Não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público.

III) Não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo.

IV) Não pertar no veículo guia atualizada das ruas de São Paulo.

V) Transitar com veículo em más condições de higiene.

VI) Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a identificação do permissonário e do condutor.

VII) Não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

VIII) Deixar de comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou fornece-los erroneamente.

#### Penalidades do Grupo B:

IX) Transitar com veículo em más condições de funcionamento e conservação.

X) Utilizar veículo no serviço de táxi com equipamentos que não sejam originais da fábrica ou aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

XI) Desrespeitar a capacidade legal de lotação do veículo.

XII) Desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes.

XIII) Angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de estacionamento oficialmente implantado.

XIV) Conduzir veículo com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi ou Alvará de Estacionamento vencidos.

XV) Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e/ou similar.

XVI) Retardar propositalmente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário.

XVII) Utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes.

XVIII) Utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados.

XIX) Recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordado pela mesma.

XX) Transitar sem portar o comprovante de Registro de Condutor ou Carteira de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

XXI) Transitar com intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes, com prazo vencido.

XXII) Transitar sem portar Alvará de Estacionamento.

XXIII) Não utilizar caixa luminosa com a palavra "Táxi" de acordo com as normas estabelecidas.

#### Penalidades do Grupo C:

XXIV) Permitir que condutor não registrado dirija o veículo.

XXV) Angariar passageiro com taxímetro previamente ligado.

XXVI) Utilizar táxi para transporte de passageiros não autorizado.

XXVII) Usar indevidamente o sinal de emergência ou de emergência impedindo a perfeita visualização.

XXVIII) Abandonar o veículo na via pública, ou ra impossibilitar a ação da fiscalização, em especial próximo a pontos de estacionamento de táxi.

XXIX) Transitar com veículo em más condições de segurança.

XXX) Transitar com placa desalacrada.

XXXI) Danificar propositalmente veículos da terceiros.

XXXII) Recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei.

XXXIII) Ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pela Prefeitura.

XXXIV) Alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos.

XXXV) Praticar atos de agitação ou balbúrdia.

XXXVI) Obrigar os passageiros a descerem antes de local de destino.

XXXVII) Utilizar-se de meios enganosos para a apropriação de importâncias indevidas do passageiro.

XXXVIII) Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação da prática de crime.

XXXIX) Arregimentar ou aceitar passageiros em garidos próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado.

XL) Efetuar corrida em desacordo com a regulamentação da forma de cobrança da tarifa.

#### Penalidades do Grupo D:

XLI) Conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

XLII) Violar o taxímetro ou o aparelho registrador.

XLIII) Utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida.

XLIV) Utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas.

XLV) Cebrar acima da tabela de tarifas ou similar.

XLVI) Adulterar as placas de identificação do veículo.

XLVII) Utilizar placas não pertencentes ao veículo.

XLVIII) Utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica.

XLIX) Efetuar transporte remunerado sem que o veículo esteja devidamente autorizado para esse fim.

L) Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

LI) Angariar passageiro na Município de São Paulo, sob qualquer forma, para transporte em veículo de aluguel (táxi) de outro município.

III - "Art. 43 - As penas da natureza punitiva e as demais previstas no artigo 41 são aplicáveis aos permissonários de serviço definidos nesta lei, bem como aos proprietários de veículos que estejam operando o serviço sem a devida autorização da Prefeitura.

IV - "Art. 44 - A suspensão de Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, ocorrerá a apreensão do respectivo documento e a interdição do táxi metro, durante o prazo de duração da pena.

V - "Art. 45 - Além das penalidades previstas nesta lei e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no Termo de Permissão.

VI - "Art. 46 - A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo ao seu titular, ou a comissão especialmente designada para esse fim, decidir em grau de recurso.

§ 1º - De recursos deverão ser oferecidos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2º - A Secretaria Municipal de Transportes poderá criar mais de uma comissão, para decidir em grau de recurso, composta, cada uma, por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

- a) um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- b) um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- c) um representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

§ 3º - Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

Art. 2º - Além das penalidades específicas no artigo 41, item I, fica instituída a "Avaliação de Desempenho do Condutor", através da atribuição de pontos às infrações cometidas pelos permissonários e/ou condutores de táxi do Município de São Paulo.

§ 1º - Os pontos serão atribuídos a todas as infrações de acordo com os grupos em que estão classificadas.

§ 2º - A pontuação será cumulativa e as pontas atribuídas a cada infração cometida prescreverão nos seguintes prazos da data da infração:

- a) Infrações do Grupo A e Grupo B:
  - 01 (um) ano;
  - b) Infrações do Grupo C:
    - 02 (dois) anos;
    - c) Infrações do Grupo D:
      - 03 (três) anos.

§ 3º - O condutor, ao atingir os limites de 50 (cinquenta) e 100 (cem) pontos, será submetido à comissão de Avaliação de Desempenho do Condutor, composta por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

- a) um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- b) um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- c) um representante dos motoristas, indicado por entidade da classe reconhecida.

§ 49 - Atingido o limite da 50 (cinquenta) pontos, a Comissão analisará o histórico das infrações do condutor e proporá ao Secretário Municipal de Transportes - SMT ou autoridade por ela designada a pena de advertência ou suspensão complementar de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias.

§ 50 - Atingido o limite da 100 (cem) pontos, será aplicada, de imediato, uma suspensão preventiva de 15 (quinze) dias, e a Comissão, analisando o histórico das infrações, proporá ao Secretário Municipal de Transportes ou autoridade por ele designada a pena de suspensão complementar de 15 (quinze) a 45 (quarenta e cinco) dias ou a cassação do Alvará de Estacionamento, da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, do Registro do condutor, conforme o caso.

Art. 38 - As infrações punidas com multa, advertência ou suspensão, que implicarão em pontuação para a Avaliação de Desempenho do Condutor, classificam-se de acordo com sua gravidade, em 4 (quatro) grupos:

I - GRUPO A - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,25 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo e, na reincidência, multa em dobro, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do Condutor;

II - GRUPO B - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,50 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do Condutor, na reincidência, multa em dobro, suspensão de 5 (cinco) a 10 (dez) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor;

III - GRUPO C - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 1 (um) UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 10 (dez) a 20 (vinte) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do Condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor;

IV - GRUPO D - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 2 (duas) UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 40 (quarenta) a 80 (oitenta) dias e anotação de 40 (quarenta) pontos no prontuário do condutor.

Art. 40 - Considera-se infração, para os efeitos desta lei, a inobservância de qualquer preceito da legislação que disciplina o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e nos de mais atos expedidos para sua regulamentação.

Art. 50 - As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no GRUPO A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 41 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 69 - A Prefeitura poderá, a qualquer tempo, cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, o Alvará de Estacionamento e o Termo de Permissão sem qualquer direito de indenização ao permissário, e em especial quando:

a) executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;

b) utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;

c) for reincidente, por 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos, em condenação por crime culposo ou condenado por crime doloso;

d) for comprovado que o condutor dirigia em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica após 2 (duas) suspensões pelo mesmo motivo;

e) ficar comprovada a utilização de mecanismos que interfiram no taxímetro e aumentem o valor da corrida.

Parágrafo único - Nas infrações especificadas neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes promoverá a suspensão preventiva do taxista infrator e num prazo de 30 (trinta) dias, proporá ao Prefeito a cassação de sua inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi com as devidas provas circunstanciadas da infração.

Art. 70 - A Prefeitura poderá reter, remover e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

§ 1º - Fica fixado em 0,25 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da operação de remoção de veículos, prevista neste artigo.

§ 2º - Fica fixado em 0,82 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da diária a que ficarão sujeitos os proprietários dos veículos recolhidos em pátio da Secretaria Municipal de Transportes.

§ 3º - Os veículos recolhidos serão colocados de conformidade com o estabelecido na legislação vigente aplicada à espécie.

Art. 89 - A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

I - Angariar passageiros com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de táxi oficialmente implantado;

II - Abandonar o veículo na via pública para impossibilitar a ação da fiscalização.

Art. 99 - A retenção do veículo dar-se-á quando:

I - O condutor deixar de portar ou exibir à autoridade competente ou a seus agentes os documentos exigidos pela lei que disciplina o serviço e demais atos expedidos para sua regulamentação;

II - O veículo transitar:

a) produzindo fumaça;

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;

c) com deficiência de freios;

d) usando combustível não autorizado;

e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

Art. 10 - A apreensão do veículo dar-se-á quando:

I - Ordenada judicialmente;

II - O condutor for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica, quer natureza;

III - Transitar sem nova vistoria, depois de reparado em consequência de acidente grave ou de conservação;

IV - Não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de táxi;

V - Por alteração da característica do veículo sem autorização da autoridade competente;

VI - Transitar em mau estado de conservação e segurança;

VII - Tiver falsificada a placa de identificação;

VIII - Estiver com o taxímetro aparentemente violado.

Art. 11 - As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Art. 12 - Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único - No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 13 - Aos condutores de táxi de outros municípios é vedado angariar passageiros no Município de São Paulo, sob pena de apreensão, até a efetiva comprovação de pagamento de multa aplicada.

Art. 14 - O Executivo regulamentará a presente lei num prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 15 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 16 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de Abril de 1.987, 4340 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MARRAS BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de Abril de 1.987.

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 10.647 , DE 14 DE Outubro DE 1988

Altera a redação dos parágrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, e dá outras providências.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual nº 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1º - Os parágrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, passam a vigorar com a seguinte redação:

I - "§ 1º - O preço da operação de remoção de veículos prevista neste artigo será estabelecido pelo Executivo, através de decreto, considerados os parâmetros adotados para operações da mesma espécie."

II - "§ 2º - Os proprietários dos veículos removidos, enquanto estes permanecerem nos pátios de estacionamento da Secretaria Municipal de Transportes, ficarão sujeitos também ao pagamento de estadia diária, cujo valor será fixado na forma prevista no parágrafo anterior."

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de Outubro de 1988, 4359 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

WALTER PEDRO BODINI, Secretário das Finanças

GERALDO DE ARRUDA PENTEADO, Secretário Municipal de Transportes

RUBENS DERVILLE DE OLIVEIRA ALLEGRETTI, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de Outubro de 1988.

ERNESTO AUGUSTO LOPES FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha 36.  
Proc. nº 31-008615

Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

LEI Nº 11.296, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1992  
(Projeto de Lei nº 100/92, do Vereador Adriano Diogo)

Acrescenta alínea no art. 15 e altera a redação do art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiro em veículos de aluguel à taxa por quilômetro.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de novembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O art. 15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, fica acrescido da seguinte alínea:

"Art. 15 - .....  
f) Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

Art. 2º - O art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 42 - .....  
II - .....  
XV - Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

Art. 3º - O Prefeito do Município de São Paulo regulamentará a presente lei em trinta dias a partir de sua publicação.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de novembro de 1992, 4399 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de novembro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal.

LEI Nº 12.830, 22 DE ABRIL DE 1999

(Projeto de Lei nº 1111/97, do Vereador Natalicio Bezerra Silva - PTB)

Folha

38

Proc. nº

01-0086/15

Altera a redação do artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são

conferidas por lei.

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 25 - O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

§ 1º - Excepcionalmente, nos casos de roubo, furto ou perda total, devidamente comprovados por documentação expedida pelos órgãos públicos competentes, o permissionário poderá pleitear substituição do veículo indicado no Alvará por outro fabricado até 5 (cinco) anos antes da ocorrência do fato.

§ 2º - Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei."

Art. 2º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 13.115, 06 DE ABRIL DE 2001  
(Projeto de Lei nº 043/2000, do Vereador Dalton Silvano - PSDB)

*Adiciona 5 (cinco) parágrafos ao artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para permitir que o serviço de transporte de passageiros por meio de táxi seja explorado por até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, e dá outras providências.*

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de março de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, acrescido de 5 (cinco) parágrafos, com as seguintes respectivas redações:

§ 1º - Para efeito deste artigo, especificamente em relação ao item "b", poderão fazer uso de mesmo veículo, até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos, sendo que o referido veículo deverá ser, obrigatoriamente, de propriedade de um deles ou de ambos.

§ 2º - Para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, praticado por dois motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, ambos os motoristas deverão portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Transportes na qual conste o vínculo específico entre os referidos motoristas e um único veículo.

§ 3º - Os motoristas profissionais autônomos enquadrados nas condições do parágrafo 1º deste artigo só poderão obter a licença específica junto à Secretaria Municipal de Transportes, desde que não tenham qualquer vínculo com outro veículo destinado ao serviço de táxi com o respectivo alvará em vigor.

§ 4º - Nos termos do parágrafo 1º deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do CRV - Certificado de Registro de Veículos expedido pela repartição competente.

§ 5º - Para a obtenção da licença específica de que trata o parágrafo 2º, os motoristas deverão estar previamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

Art. 2º - A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal, em prazo máximo de 60 dias a contar da data de publicação desta lei.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 06 de abril de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 06 de abril de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

## Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis  
Pesquisa : 13515  
Total de referências : 1

Folha 40  
Proc. nº 0105515  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 13.515 17/01/2003 ([ver documento](#))  
Sem revogação expressa  
Ementa: Dispoe sobre a prestação do serviço de taxi no Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.  
Projeto: Projeto de Lei Nº 346/2002 ([ver documento](#))  
Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy  
Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))  
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[\[ Back \]](#)

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

(Projeto de Lei nº 346/02, do Executivo, aprovado na forma do Substitutivo do Legislativo)

*Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências.*

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 30 de dezembro de 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Do total de Alvarás de Estacionamento concedidos às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi, 700 (setecentos) serão transferidos à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de publicação desta lei, sem que disso decorra qualquer direito oponível à Administração Pública.

§ 1º - Caberá ao Executivo Municipal fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

§ 2º - As pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi poderão antecipar a transferência desses Alvarás à Secretaria Municipal de Transportes - SMT em prazo inferior ao definido no "caput" deste artigo.

Art. 2º - Terão direito a receber esses Alvarás de Estacionamento as pessoas físicas, motoristas profissionais, que, comprovadamente, exerciam a atividade junto às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi em 11 de junho de 2002, data de leitura do projeto que originou esta lei.

§ 1º - O condutor interessado em participar deste processo deverá fazê-lo através de manifestação expressa em documento próprio emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 2º - Caso o número de adesões seja superior a 700 (setecentos), a seleção dos condutores poderá ser feita através de sorteio público ou de processo seletivo, ficando a critério do Executivo Municipal a definição do procedimento a ser adotado.

§ 3º - Os Alvarás de Estacionamento, obtidos na forma do "caput" deste artigo, não poderão ser transferidos a terceiros num prazo inferior a 03 (três) anos.

Art. 3º - Dentro de 60 (sessenta) dias da publicação desta lei, será constituída, na Câmara Municipal de São Paulo, Comissão de Estudos composta por 01 (um) representante de cada um dos partidos com assento no legislativo municipal, que, no prazo de 90 (noventa) dias da sua constituição, elaborará propostas para regulamentação da exploração do serviço de táxi no Município.

Parágrafo único - O resultado final desse trabalho será encaminhado ao Executivo para apreciação e adoção das medidas que julgar convenientes.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, em 17 de janeiro de 2003, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de janeiro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

## Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis  
Pesquisa : 15676  
Total de referências : 1

Folha 42  
Proc. nº 01.005.6145  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 15.676 18/12/2012 (ver documento)  
Sem revogação expressa  
Ementa: Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.  
Projeto: Projeto de Lei Nº 434/2012 (ver documento)  
Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab  
Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. (ver documento)

[ [Back](#) ]

**LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012**

(Projeto de Lei nº 434/12, do Executivo)

Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

Art. 2º. Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa prevista no "caput" deste artigo será reajustado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 3º. Ocorrendo reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único. O prazo para caracterizar a reincidência é de 3 (três) anos, contados da data da infração anterior.

Art. 4º. O infrator estará sujeito, ainda, no que couber, ao disposto na Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 5º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, na redação conferida pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de dezembro de 2012.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 44  
Proc. nº 01-00349/14  
Isis Duarte Rodrigues  
RF 11.207

**PROJETO DE LEI 01-00349/2014 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)**

"DISPOE NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO SOBRE A PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Artigo 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados a través de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Artigo 2º - Para efeitos dessa Lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam as exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na cidade de São Paulo.

Artigo 3º - Na hipótese de desrespeito a essa lei fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos às sanções previstas na Lei 15.676/2012, que em seu artigo prevê a imposição de multa no valor de R\$ R\$1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Artigo 4º - Demais regulamentações complementares, para o fiel cumprimento desta lei, serão editadas por Decreto do Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Artigo 5º - As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 23 de Julho de 2014. Às Comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/08/2014, p. 109

Para informações sobre este projeto, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).

RECEBIDO  
Comissão de Constituição, Justiça  
e Legislação Participativa  
Em 09/03/15 às 15h  
RF 11.197  
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Eduardo Suma

Para relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça  
e Legislação Participativa

Em 10/03/2015

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.  
Os termos do § 3º do Artigo 63 do R.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 10/3/15 AS 18 h

POR Gonçalves

SAÍDA: 20/3 AS: 15 h 00 ASS.: LEO

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 23/03/15 AS 15 h

POR Gonçalves

SAÍDA: AS: h ASS:

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue juntado, nesta data documento nubricado

sof: nº 45 a 46 e folha de informação nº

FABIO DE CASTRO em 08/04/15

Nome RF 11.120

RF Secretário SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 45  
Processo nº 0056/15  
Fábio de Castro Paiva  
Reg. 11.129

PAR  
462/2015

pl0056-15

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E  
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0056/15.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador Laércio Benko, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi.

Em suma, a proposta visa à regulamentação do uso dos aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou outro sistema georreferenciado, a proposta também visa coibir que os aplicativos disponibilizem profissionais não autorizados.

O projeto tem condições de prosseguir em tramitação, pois apresentado no exercício da competência legislativa desta Casa.

Destaque-se que a profissão de taxista é regulamentada pela Lei Federal nº 12.468/2011, a qual enuncia em seu art. 2º que: "É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, sete passageiros".

Já a Lei Federal nº 12.587/2012, conhecida como Lei de Mobilidade Urbana, por meio de seus arts. 12 e seguintes, dá ao Poder Público Municipal a competência legal para regulamentar essa atividade econômica, o que o município já fez desde 1969, pela Lei nº 7.329/69.

Neste sentido, ressalte-se que o serviço de táxi destina-se ao transporte individual de passageiros e encontra-se disciplinado na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, não configurando um serviço público cuja prestação é típica e obrigatória pelo Poder Público, ainda que este possa realizá-la de modo indireto e delegado, mas sim um serviço de interesse público, prestado tipicamente e prioritariamente pelo particular, como atividade econômica privada e dentro do princípio da livre iniciativa, positivado pelo art. 170 da Constituição Federal, serviço que, no entanto, por sua importância para a vida social, deve receber regramento estatal.

Além disso, no âmbito municipal, existe a Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, a qual dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim, e, por meio de seu art. 1º, fica consignado que "É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim".

Ainda, visando corroborar o intuito do presente projeto de lei, destaque-se a Resolução nº 4287, de 13 de março de 2014, da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, a qual dispõe sobre os procedimentos de fiscalização do transporte clandestino de passageiros, e que, por meio de seus arts. 1º e 2º, dispõe que:

RELCOM

476/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

pl0056-15

Folha nº 96  
Processo nº 00 56/15  
Fábio de Castro Paiva  
Reg. 11.120

Art. 1º (...)

**Parágrafo único. Considera-se serviço clandestino o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente. (grifo nosso)**

Art. 2º Constatada a realização de serviço clandestino no âmbito de competência da ANTT, serão realizados os seguintes procedimentos pela fiscalização:

I – autuação da empresa infratora, com base na penalidade correspondente, estabelecida em resolução da ANTT;

II – transbordo dos passageiros para veículo regularizado, com deslocamento até o terminal rodoviário ou ponto de parada indicado pela fiscalização;

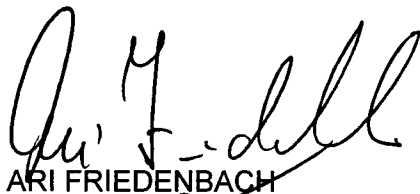
III – apreensão do veículo; e

IV – remoção, quando for o caso.

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 01/04/15.

  
ARI FRIEDENBACH

  
ALFREDINHO

  
ARSELINO TATTIO

  
CONTE LOPES

  
DAVID SOARES

  
EDUARDO TUMA

  
GEORGE HATO

  
MARCOS BELIZÁRIO

  
SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE

Pág.

Col.

Conferido

Gabriel S. M. Ribeiro  
Técnico Administrativo  
RF. 11.317

A Comissão de URB  
Em 13/04/15  
Fábio de Castro Palva  
RF. 11.120

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana  
Metropolitana e Meio Ambiente.

14 ABR. 2015

Secretário

RF

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 - SGP-12

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Luiz Vintor

Para relatar

Sala da Comissão de Política Urbana e Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 11/06/2015

Presidente

Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º,  
artigo 63 do R.

Segue ✓ juntado ✓ nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricado ✓ sob folha(s)  
nº 92/98 Em 28/08/15

Aparecida F. de Sousa

RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Forma 2 97 47  
Processo nº 01-56/15  
Aparecido da  
RF. 101.07 da SGP-12

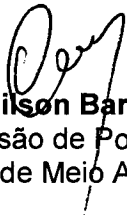
**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Senhor Presidente,

Solicito a V. Ex<sup>a</sup> que encaminhe pedido de informações ao Executivo a respeito do **Projeto de Lei nº 056/15**, de autoria do Nobre Vereador Laércio Benko, que visa dispor sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi.

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão na supracitada iniciativa, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício, cópia do projeto de lei.

  
**Vereador Gilson Barreto**  
Presidente da Comissão de Política Urbana,  
Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46  
do inciso VIII do Regimento Interno

  
**Vereador Antonio Donato**  
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

9848/p  
01-50/11  
JP

São Paulo, 25 de agosto de 2015.

Ofício SGP.12  
445/2015,

Senhor Prefeito,

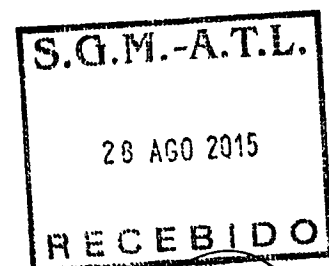
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 56/15**, de autoria do Vereador Laercio Benko, que DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE APLICATIVOS PARA A PRESTAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS-TÁXI.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.



Antonio Donato  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
Doutor Fernando Haddad  
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Albertina Florentino da Souza  
RF: 793.092.5  
SGM/ATL

Segue ☒ juntado ☒ nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricado ☒ sob folha(s)  
nº 99/100 Em 09/06/16

Aparecido Pereira  
RF. 10.005 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº

Processo nº

Aparecido <sup>49</sup> *pp*  
RE. 101.075 SGP-12

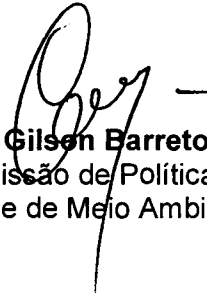
**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Senhor Presidente,

Tendo em vista que até o presente momento o Executivo não se manifestou a respeito da consulta efetuada em agosto/2015, solicito a V. Ex.<sup>a</sup> que reencaminhe o pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 056/15**, de autoria do Nobre Vereador Laércio Benko, que visa dispor sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi.

O objetivo é que o Poder Executivo se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor deste projeto de lei.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia da folha deste pedido e do projeto de lei.

  
**Vereador Gilson Barreto**

Presidente da Comissão de Política Urbana,  
Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46  
do inciso VIII do Regimento Interno

  
**Vereador Antonio Donato**

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 100 <sup>50</sup> / PP

Processo nº 01-56/15

Aparecido F. PP  
RF: 101.075 - SGP-12

São Paulo, 03 de junho de 2016.

Ofício SGP.12  
322/2016,

**CÓPIA**

Senhor Prefeito,

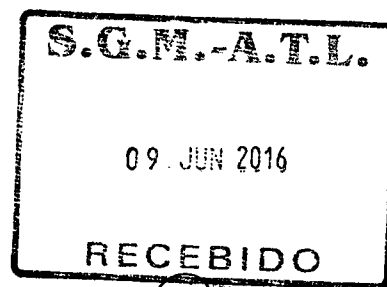
Nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, **reitero** a Vossa Excelência pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 56/2015, do Vereador Laercio Benko que DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE APLICATIVOS PARA A PRESTAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS-TÁXI.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

  
Antonio Donato  
Presidente

Anexos: cópia do(s) ofício(s) anteriormente enviado(s), requerimento citado, do texto do projeto e de sua justificativa.

A Sua Excelência o Senhor  
Doutor Fernando Haddad  
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo



Luciana André dos Santos  
Chefe de Seção II  
RF: 794.875.1

Segue 11 juntado 1 nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricado S sob folha  
n.º 101 a 107

01/08/16  
Gabriel S. M. Ribeiro  
RF 11.317 - SGP.12



# Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 21 de JULHO de 2016. 51  
Folha nº 101 de

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 315/16-C

Ref.: Ofícios SGP-12 nº 445/2015 e nº 322/2016

DOCREC  
565/2016

Processo nº 01-56/15  
Gabriel S. M. Ribeiro  
RF. 11.317 - SGP-12

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, encaminho a essa Presidência cópia da manifestação exarada pela Secretaria Municipal de Transportes acerca do Projeto de Lei nº 56/15, de autoria do Vereador Laércio Benko, que visa disciplinar a utilização de aplicativos para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros (táxi).

Nessa oportunidade, acrescento terem sido editados o Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015, instituindo a categoria táxi preto nesse sistema de transporte, bem como o Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, dispondo sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, ambos prevendo a utilização de plataformas tecnológicas para a prestação do serviço.

Ao ensejo, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA  
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

|                     |
|---------------------|
| A Comissão de:      |
| URB                 |
| <u>22 / 07 / 16</u> |

~~Antônio Isoldi Caleari~~  
Supervisor - SGP. 22  
RF 11.300

Do processo administrativo nº 2015-0.229.209-9

**Interessado:**

Câmara Municipal de São Paulo

**CÓPIA**

**Assunto:**

Projeto de Lei nº 56/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação de serviço de transporte individual remunerado de passageiros - Táxi.

**DTP.GAB**

**Sr. Diretor**

Trata-se de solicitação de análise e manifestação sobre o projeto de lei nº 56/15 de autoria do Nobre Vereador Laércio Benko, que " Dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros - táxi."

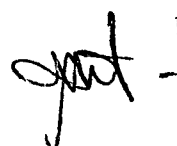
O tema do uso dos aplicativos ou dispositivos tecnológicos via internet, na prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros em veículos de aluguel - táxis, tem sido uma constante na cidade de São Paulo nos últimos anos, consistindo tais dispositivos tecnológicos uma inovação irreversível nessa atividade econômica, já amplamente difundida, aprovada e utilizada pela população.

O projeto de lei em tela, em breve síntese, trata da matéria procurando estabelecer mecanismos de credenciamento dos aplicativos e das empresas detentoras dos mesmos perante a Prefeitura, abrangendo sua utilização sobre a frota de táxis existente e cadastrada do Município, bem como estipula parâmetros para formatação técnica dos aplicativos, sua operação pelos taxistas e utilização pelos cidadãos que demandam o serviço.

Ocorre que já existe legislação municipal vigente sobre a mesma matéria, no caso a Lei Municipal nº 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que " Dispõe sobre a regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências", conforme se transcreve abaixo:

**LEI Nº 16.345, DE 4 DE JANEIRO DE 2016**

(Projeto de Lei nº 243/15, dos Vereadores Salomão Pereira – PSDB, Abou Anni – PV, Adilson Amadeu – PTB, Adolfo Quintas – PSDB, Alessandro Guedes – PT, Alfredinho – PT, Anibal de Freitas – PSDB, Ari Friedenbach – PHS, Atílio Francisco – PRB, Aurélio Nomura – PSDB, Calvo – PMDB, Claudinho de Souza – PSDB, Conte Lopes – PTB, David Soares – PSD, Edir Sales – PSD, Eduardo Tuma – PSDB, Eliseu Gabriel – PSB, George Hato – PMDB, Gilson Barreto – PSDB, Jair Tatto – PT, Jonas Camisa Nova – DEMOCRATAS, Juliana Cardoso – PT, **Laércio Benko – PHS**, Marquito – PTB, Natalini – PV, Nelo Rodolfo – PMDB, Netinho de Paula – PDT, Noemi Nonato – PROS, Ota –



PROS, Patrícia Bezerra – PSDB, Paulo Fiorilo – PT, Paulo Frange – PTB, Pr. Edemilson Chaves – PP, Quito Formiga – PSDB, Reis – PT, Ricardo Nunes – PMDB, Ricardo Teixeira – PV, Sandra Tadeu – DEMOCRATAS, Senival Moura – PT, Souza Santos – PSD, Toninho Paiva – PR, Ushitaro Kamia – PSD, Valdecir Cabrabom – PTB, Vavá – PT e Wadih Mutran – PDT)

**Dispõe sobre regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências.**

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de novembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – Táxi, na Cidade de São Paulo, quando solicitado por meio de aplicativo (APP) ou internet, será regido por esta lei.

Art. 2º As empresas interessadas na prestação do serviço previsto no art. 1º de que dispõe esta lei deverão atender os requisitos exigidos pelo Poder Público, tendo como seus prestadores exclusivamente os taxistas.

Art. 3º Todas as empresas que prestarem serviço ao usuário do Transporte Individual de Passageiros, por meio de aplicativo (APP), ao solicitar o seu credenciamento junto ao Poder Público deverá obrigatoriamente apresentar cópia de seu contrato social ou estatuto, devendo constar impreterivelmente o endereço de sua sede na Cidade de São Paulo.

Art. 4º Aos infratores desta lei, para a pessoa jurídica gestora do aplicativo (APP), aplicar-se-á multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), sendo dobrada na reincidência, e para a pessoa física a multa de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), cumulando com a respectiva apreensão do veículo e bloqueio no licenciamento junto ao Detran, até a quitação da mesma.

§ 1º Nos casos de reincidência, aplica-se a respectiva multa em dobro, considerado o período de 05 (cinco) anos, contados da data da primeira infração.

§ 2º A correção dos valores previstos neste artigo se dará anualmente pelo Índice Geral de Preços – Mercado, editados pela Fundação Getúlio Vargas – IGP-M (FGV).

Art. 5º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessário.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da sua publicação.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Deve ser frisado que o autor do Projeto de Lei nº 56/15 em análise, Nobre Vereador Laércio Benko, é um dos signatários do Projeto de Lei nº 243/15 que deu origem a citada lei sancionada pelo Poder Executivo, como se verifica na relação dos Vereadores que subscreveram a proposição legislativa.

Informamos que a Lei nº 16.345 está sendo objeto de estudos técnicos e jurídicos para sua regulamentação pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, sendo que em breve deverá ser editado o respectivo diploma normativo sobre a matéria.

Pelo exposto, manifestamos, s.m.j., parecer contrário ao prosseguimento e veto total do Executivo ao PL nº 56/15 de autoria do Legislativo, por já existir normativa legal vigente sobre a mesma matéria, dependendo apenas de regulamentação em vias de edição pelo Poder Executivo.

Este o parecer, que submeto a apreciação e deliberação da autoridade superior.

São Paulo, 08 de junho de 2016.

**CÓPIA**



Antonio Donizeti da Costa

OAB/SP 73.127

Assessoria Jurídica do Gabinete DTP

Do processo administrativo nº 2015-0.229.209-9

**Interessado:**  
Câmara Municipal de São Paulo

**CÓPIA**

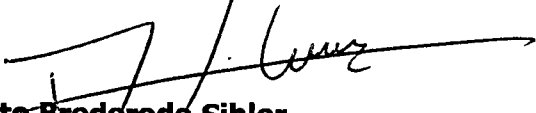
**Assunto:**

Projeto de Lei nº 56/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação de serviço de transporte individual remunerado de passageiros - Táxi.

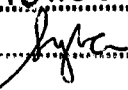
**SMT.GAB.**  
**Dr. João Batista da Silva**  
**Procurador Assessor Jurídico**

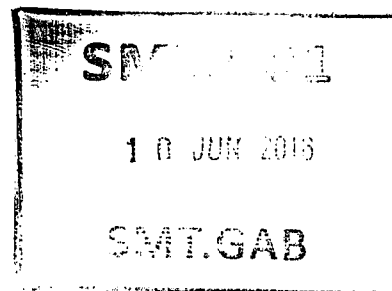
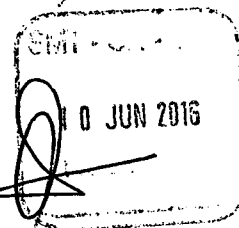
Encaminhamos o processo com o parecer da Assessoria Jurídica de fls.18/19, manifestando o Departamento posição contrária ao prosseguimento e recomendando veto total do Executivo ao PL nº 56/15.

São Paulo, 08 de junho de 2016.

  
**Roberto Brederode Sihler**  
**Diretor do DTP**

**RECEBIDO - SMT. AJ**

Data ..... 13/06/16 .....  
Horas ..... 16h30 .....  
Ass .....  .....



PA nº 2015-0.229.209-9

em 15/06/2016 (a) am

**CÓPIA**

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 56/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação de serviço de transporte individual remunerado de passageiros – Táxi.

**SMT.CH.GAB**  
**Sr. Chefe de Gabinete,**

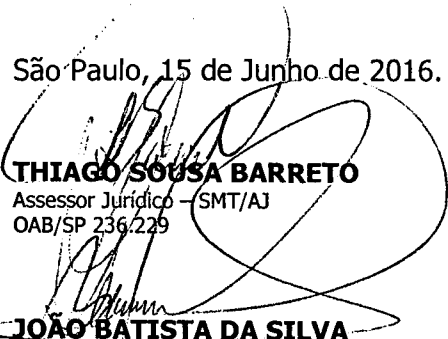
O presente Processo, encaminhado pela SGM/ATL- Chefia, solicita análise e manifestação fundamentada dessa Pasta sobre o Projeto de Lei nº 56/15.

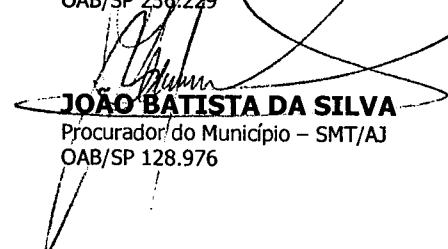
Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o processo foi remetido ao Departamento de Transportes Públicos-DTP-G, que apresentou os devidos esclarecimentos, fls. 18/20.

Pelo exposto, ante o parecer do DTP, o qual corroboramos, entendemos que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se favoravelmente ao Veto Total do Projeto de Lei nº 56/15.

Atenciosamente,

São Paulo, 15 de Junho de 2016.

  
**THIAGO SOUSA BARRETO**  
Assessor Jurídico – SMT/AJ  
OAB/SP 236.229

  
**JOÃO BATISTA DA SILVA**  
Procurador do Município – SMT/AJ  
OAB/SP 128.976

  
**LEONARDO HUBINGER**  
Estagiário Jurídico – SMT/AJ

PA nº 2015-0.229.209-9

em 15/06/2016 (a) 23

*Claudia P. Pontin*  
A.G.P.P./SMT/AJ

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo

**CÓPIA**

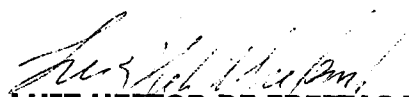
**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 56/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação de serviço de transporte individual remunerado de passageiros. - Táxi.

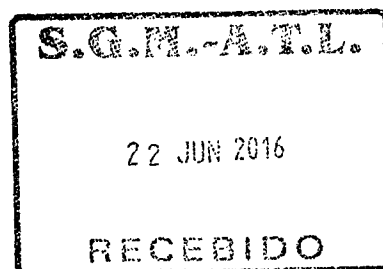
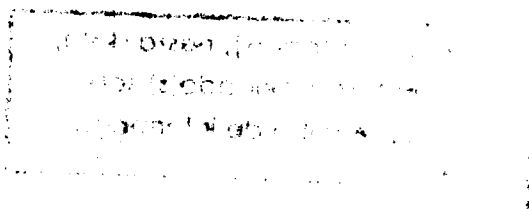
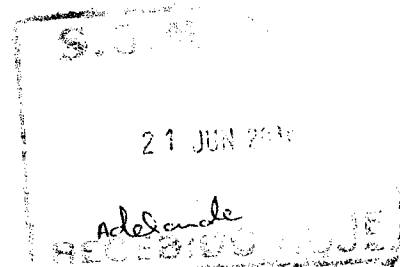
**SGM/ATL - Chefia**  
**Sra. Assessora Especial,**

Ante as manifestações do Departamento de Transportes Públicos - DTP - e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 256/15.

Atenciosamente,

São Paulo, 15 de Junho de 2016.

  
**LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI**  
Chefe de Gabinete - SMT



RECEBIDO (SMT/AJ)

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos  
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 03 / 01 / 2017

Nome Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 - SGP-12

118045

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO  
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com (107) fls

Arquivado em 06/01/2017

Func.º Renê G Barreto

RF 11.020

Segue(m) Juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob  
nº ..... e folha de informação  
sob nº -108- 11.04.2017

**CIRO SOL PAVAN MONTAUT**  
Técnico Administrativo  
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº -108- do

Processo 01-56 de 2015, 11/04/2017.

**CIRO SOL PAVAN MONTAUT**  
Técnico Administrativo  
RF: 11.329

Senhor Supervisor,

O processo foi arquivado de acordo com o art. 275 do Regimento Interno.

Porém, verificamos a necessidade de correção das seguintes ocorrências:

| Envolvida(s) | Folha(s)  | Ocorrência                                                                                                                          |
|--------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SGP. 12      | Após -46- | Numeração de folhas irregular<br>(numeração segue para -97-).<br>Na regularização observar o Manual de<br>Processos 6.3, 6.4 e 6.5. |

São Paulo, 11/04/2017.

**CIRO S. P. MONTAUT**  
Técnico Administrativo – RF 11.329

À SGP. 12  
Senhor Supervisor,

Encaminhamos o(s) volume(s) do processo para regularização, conforme Ato 1124/2010 e de acordo com o apontado no formulário retro, sendo que qualquer dúvida poderá ser dirimida com a Equipe de Arquivo Geral.

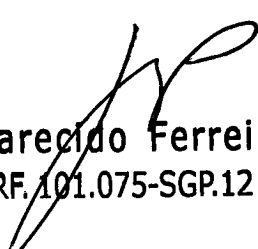
Após, se necessário, encaminhar o processo às demais unidades indicadas para correção. Feito isso, tramitar o processo à SGP. 33 para arquivamento.

São Paulo, 11/04/2017

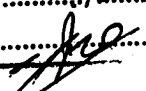
**Ubirajara de Farias Prestes Filho**  
Consultor Técnico Legislativo - História  
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33

À SGP.  
Pl. ARQUIVA MENTO  
Em 17.10.17

COM A DEVIDAA CORRECÇÃO

  
Aparecido Ferreira  
RF.101.075-SGP.12

Segue(m) Juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob  
nº..... e folha de informação  
sob nº.....-59-.....17.04.2017.....  
.....

  
CIRO SOL PAVAN MONTAUT  
Técnico Administrativo  
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 59 .  
do processo **01-56** de **2015** 17/04/2017

Ciro Sol Pavan Montaut  
RF 11329

Obs.: Processo arquivado nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

**SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Requisitado em **11/04/2017**  
Arquivado novamente em **17/04/2017**  
Com 59 fls.  
O Funcionário

Ciro Sol Pavan Montaut  
RF 11329