

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

01 - 0653 / 2009

DE

2009

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0653 / 2009

DE

06/10/2009

PROMOVENTE:

VEREADOR

PENNA

EMENTA:

ESTABELECE DIRETRIZES PARA O INCENTIVO AO USO DE TÁXIS,
QUANDO DA FORMULAÇÃO E REALIZAÇÃO DA POLÍTICA MUNICIPAL DE
TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
20/1/2011 16:36:46

00000057839-84



ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

Dalton Silvano



Gabinete Vereador Penna

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RE. 100.406

Estabelece diretrizes para o incentivo ao uso de táxis, quando da formulação e realização da Política Municipal de Transportes de Passageiros, e dá outras providências.

Art. 1º. O Poder Público Municipal, quando da formulação e realização da Política Municipal de Transporte Público de Passageiros, buscará incentivar o uso de táxis, se pautando pelas seguintes diretrizes, dentre outras possíveis para a consecução dos objetivos visados nesta Lei:

- I – promoção de ampla campanha institucional visando incentivar o uso mais intensivo de táxis pela população, mostrando as vantagens desse procedimento em relação ao uso de veículos particulares;
- II – redução do valor da bandeirada ou sua eliminação para baixar o valor das corridas de táxis, possibilitando, inclusive, a livre negociação entre o taxista e o cliente sobre o preço da corrida;
- III – instituição de um “bilhete” que possa ser utilizado de modo integrado com os demais meios de transportes público existente no Município;
- IV – eliminação ou diminuição dos tributos municipais devidas pelos taxistas individuais ou pelas frotas de táxi, de modo a que esse benefício possa redundar em diminuição do valor das corridas de táxi;
- V – subsídio direto, após a devida análise de conveniência e oportunidade para combustíveis limpos destinados a táxis;
- VI – Disponibilização de uma central de informações para, por via telefônica ou eletrônica, orientar o uso de táxis e, eventualmente, para reclamações.
- A rectangular stamp with a black border. Inside, the text 'EQUIPE DE PUBLICAÇÃO' is at the top, '07 OUT 2009' is in the middle, and '305-42' is at the bottom.

17734 06/10/2009 004450 - Protocolo Legislativo - SSP.22

3001038

911

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
n° 2 a 4
Em 08/10/09
Ass: Adelina

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Penna

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-653 de 09
Adm. Cidre Ass. Parlamentar
RF. 100.106

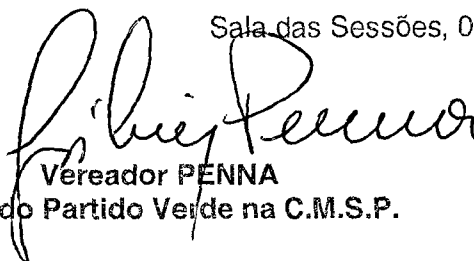
Art. 2º. Instituições da sociedade civil organizada e entidades públicas, das três esferas de governo, poderão contribuir com sugestões, informações e recursos humanos e materiais para viabilizar a consecução dos objetivos desta Lei, através da celebração de acordos, convênios e parcerias com o Poder Público Municipal.

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 4º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 06 de outubro de 2009.


Vereador PENNA

Líder do Partido Verde na C.M.S.P.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereador Penna

Folha nº 03 de proc.
Nº 01-653 de 09
Adelina Cezare - Ass. Parlamentar
R\$ 100.406

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de Lei visa estabelecer diretrizes para o Poder Público Municipal promover o incentivo ao uso de táxis quando da formulação e realização da Política Municipal de Transporte Público de Passageiros.

Apesar da solução para o trânsito na cidade de São Paulo estar na combinação do uso de metrô, ônibus, trem, bicicletas e barcos, estas alternativas só poderão dar resultados efetivos a médio e longo prazo.

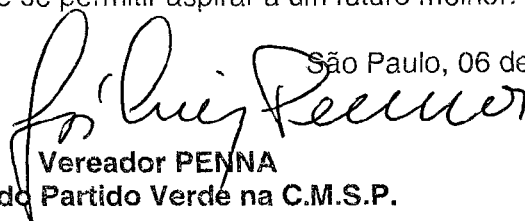
Assim sendo, algumas medidas imediatas se tornam mais urgentes, para o aqui e o agora. Uma delas passa pelo incentivo ao uso de táxis por aquela parcela da população que utiliza seus automóveis particulares para seu deslocamento diário pela cidade.

O uso mais intensivo dos táxis tenderá a retirar milhares de carros particulares das ruas de São Paulo, fato que acarretará inúmeras consequências positivas. A primeira delas, sem dúvida alguma, será a da diminuição da poluição. Segundo estimativas da agência ambiental do Estado de São Paulo – CETESB, noventa por cento dos poluentes gasosos são originados da queima de combustíveis fósseis nos veículos automotivos. Com a diminuição da poluição, melhorará a saúde dos paulistanos. Também melhorará o próprio fluxo do trânsito, facilitando a integração com formas de transporte público coletivo. Tudo isso sem prejuízo da segurança e do pleno direito de ir e vir das pessoas. O usuário de táxi acaba mantendo a mesma autonomia pessoal que obtém com o uso de seus veículos particulares, mas economizando no combustível e na sua manutenção.

A presente proposição pretende, principalmente, abrir um debate sobre o trânsito caótico de nossa cidade, inclusive dentro do contexto das mudanças imprescindíveis que a sociedade deverá promover em virtude da grave questão da mudança do clima em escala global.

A Câmara Municipal de São Paulo não pode deixar de participar ativamente desse debate, até mesmo porque representa os interesses, não só presentes, mas também futuros, dos milhões de habitantes de nossa megalópole, razão pela qual apresentamos o presente projeto de Lei, na certeza de que ele abrirá caminho para a construção de um novo paradigma no tratamento da questão dos transportes público, não mais com foco unidimensional, mas de maneira articulada com a busca de qualidade de vida para as pessoas, com um meio ambiente equilibrado e saudável e, especialmente, com um novo patamar civilizatório fundado na sustentabilidade e na liberdade com a justiça social, única maneira que tem a Humanidade de se permitir aspirar a um futuro melhor.

São Paulo, 06 de outubro de 2009.


Vereador PENNA
Líder do Partido Verde na C.M.S.P.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº

04

do processo n.º 01-653/09 08/10/2009 (a) 07

Adelina Cicone Battochio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Sra. Secretária,
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

13/10/09

Inácio Veiga
Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

13/10/09

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA DE SÃO PAULO	DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO	PROPOSTURAS
DI: 14/10/09	1500
FOR: _____	ASS: _____

SI (a) <u>Ale</u>
Efetuar Pesquisa.
SP. <u>1</u> / 200

Marcela Paulo Gonçalves
Procuradora Legislativa
OAB/SP nº 111.393

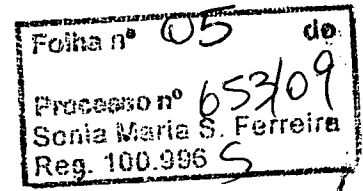
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntada(s) c/o documento(s) de
fls. 05 A 04. S.P. 07 / 12 / 09

Sônia M. C. da
Assistente administrativa



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA



SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0653/09

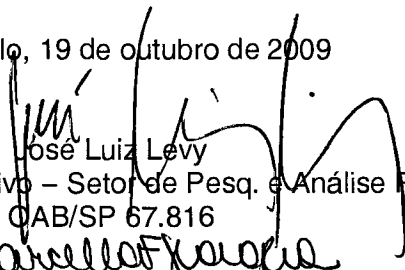
Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislação, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei 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.
- Lei nº 13.241, 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.
- Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, que institui o Plano Diretor Estratégico.
- PL nº 113/07, de autoria dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues e Roberto Trípoli, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias confexas ou afins e dá outras providências.

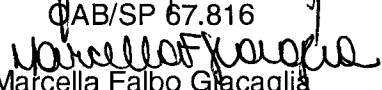
Cópia das leis e do projeto acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

São Paulo, 19 de outubro de 2009


José Luiz Levy

Procurador Legislativo – Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Marcella Falbo Giacaglia

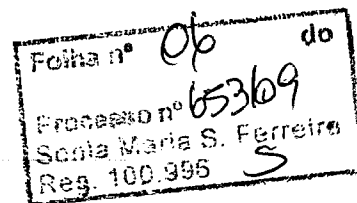
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1



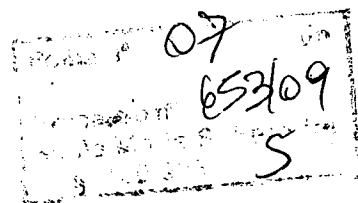
1/1

- 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
- 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](#))
- Notas complement.: - 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, faço 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 passageiro por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 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 Táxis.

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 passageiro 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 do Estacionamento.

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

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas 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 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (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 Táxis 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 — Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do 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 de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

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;

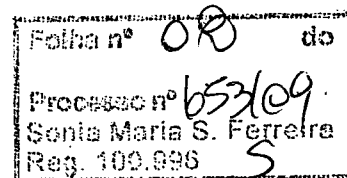
III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar fôlha 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.



§ 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 de 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 de Condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro de 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:

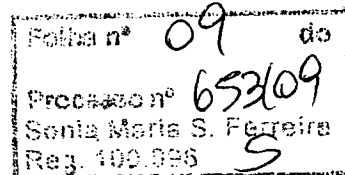
- a) pintura padronizada, de cor uniforme;
- b) siglas ou símbolos;
- c) inscrição do número de ordem dentro da frota.

§ 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 estatuidas 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) ocorrendo 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 67.

§ 1.o — Aquêle que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as 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 faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3.o — Nas hipóteses previstas nas letras "c", "d" e "e", 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 do anterior e expedição de outro em nome do 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.

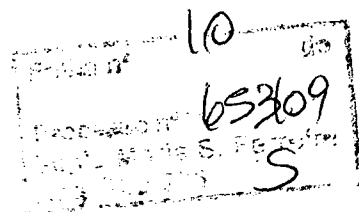
§ 2.o — A renovação do Alvará poderá, ainda, ser solicitada até o último dia útil do mês seguinte ao do vencimento do prazo de validade, instruído o pedido com a documentação necessária e mediante o pagamento da taxa respectiva, acrescida de importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor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

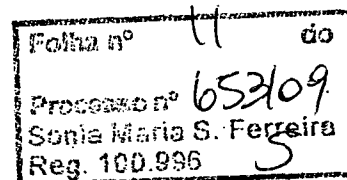
Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.



§ 1.º — 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.

§ 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 nêles 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 êle 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 modificados sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nêle 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 táxis

Art. 36 — Os permissionários e condutores de táxis 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 mínimo, 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 de outorga do Termo de Permissão;
- f) manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do 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 em 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 de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos.

Folha nº	12	do
Processo nº	653/09	
Santa Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996	S	

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

- a) manter o 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 Condutor, 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 em:

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

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis — 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) espólio, 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 6.479, 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;

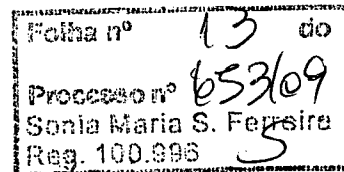
III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou 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 do 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 reaferido e lacrado; e na reincidência, multa em dobro e cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, 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 20 (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, propositadamente, 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 Táxis, 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;

Folha nº	14	de	
Processo nº	653109		
Santa Maria S. Ferreira			
Reg. 100.295			

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 dobro 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 dobro, 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 de 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 do 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.

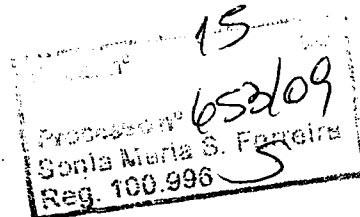
Art. 50 — As oficinas de reparos de taxímetros poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

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.

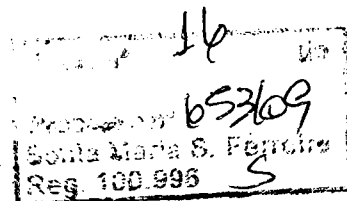
Art. 52 — Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados nesta lei, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 53 — A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do 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 de 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 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

§ único — Decorridos 30 (trinta) dias da data do 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 1970.

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 5 (cinco) 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, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n.º 6.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

“I — para veículos terrestres de aluguel ou a frete 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. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo.”

Art. 61 — O valor do 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, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transitórias e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

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

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 6.479, 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 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Paulo Salim Maluf** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **José Luiz 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 Riodi Yassuda** — O Secretário de Serviços Municipais, **José Washington Boarin** — 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 Joel Nelli**.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 11 de julho de 1969. — O Diretor, **Paulo de Souza Sandoval**.

17
653/09
S

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 13241

Total de referências : 1

Folha nº	18	de
Processo nº	653109	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.896		

1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a organizacao dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execucao, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - 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.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.

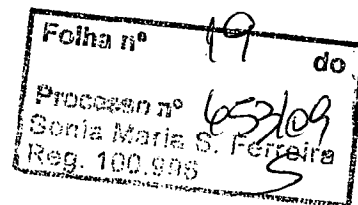
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[\[Back \]](#)



LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, 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 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

- a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;
- b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

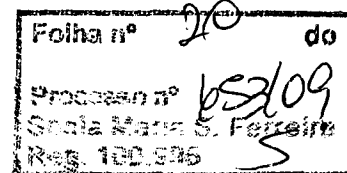
II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

- a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;
- b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;
- II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
- III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;
- VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das



normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 2º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do "caput" deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

Art. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

Parágrafo único - O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder o uso de próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

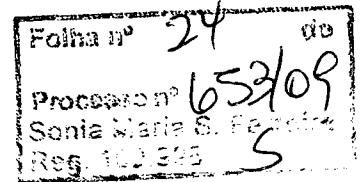
Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

- VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;
- VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;
- IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
- X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.
- Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.
- Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.
- § 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.
- § 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.
- Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
- II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
- IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
- V - o ônus da delegação, quando existente;
- VI - as formas de remuneração do serviço.
- Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.
- Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.
- Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:
- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
- VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- XI - os bens reversíveis;
- XII - os casos de rescisão;
- XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.
- § 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
- § 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
- § 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
- Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
- Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
- Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
- I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
- II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
- Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
- I - advento do termo do contrato;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
- § 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
- § 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
- § 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma



dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.

§ 4º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 21, ensejará, como penalidade, a critério do Poder Público, a redução do período de vigência do contrato para 10 (dez) anos ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

§ 2º - Após notificação à empresa operadora, será concedido a esta o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Art. 19 - A permissão será revogada:

I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;

II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.

Art. 20 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 21 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;

II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

Parágrafo único - Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.

Art. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;

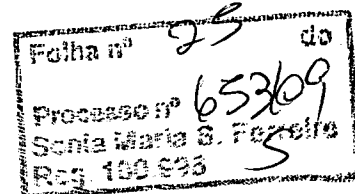
II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:



I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.

§ 2º - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

- a) remuneração dos operadores;
- b) despesas de comercialização;
- c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- d) fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º - Os valores para custeio das atividades previstas nas alíneas "c" e "d" do parágrafo 2º deste artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas receitas totais.

§ 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

Art. 28 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º - Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

- a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;
- b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

§ 4º - As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A, no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
- II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
- III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

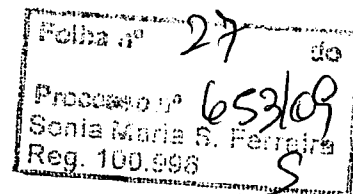
I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço



público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;
III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

Art. 34 - A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, fundada nesta lei e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

I - imediata apreensão dos veículos;

II - multa no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);

III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

§ 1º - Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

§ 2º - Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.

§ 3º - O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação municipal pertinente.

§ 4º - A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

Parágrafo único - A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por ato do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

CAPÍTULO VII

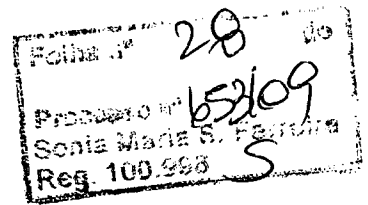
DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 36 - Compete ao Poder Público editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.

Art. 37 - Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A, com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 39 - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A, com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 31 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.



Parágrafo único - A São Paulo Transportes S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 40 - Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 30 desta lei, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 41 - As atuais empresas operadoras continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 42 - Os novos operadores deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas hoje empregados no Sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 43 - A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 3º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 6º, a frota pública de troleibus.

Art. 44 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.

I - Nas delegações, de que trata o "caput" deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus.

II - Nos termos do "caput" deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros.

III - Na hipótese do inciso anterior, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço.

IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.

Parágrafo único - O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6000 (seis mil).

Art. 45 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei n.º 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de dezembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

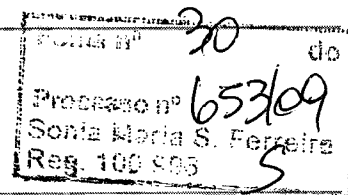
Folha nº	29	do
Processo nº	653/09	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.896		

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 13430

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 13.430 13/09/2002 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Plano Diretor Estratégico.

Projeto: Projeto de Lei Nº 290/2002 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.873/2003 - Regulamenta o direito de preempção, de acordo com os arts. 204 a 208 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 43.230/2003 - Regulamenta o Conselho Municipal de Política Urbana e a Câmara Técnica de Legislação Urbanística, criados por esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 43.231/2003 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado por esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 43.232/2003 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 43.300/2003 - Regulamenta a realização das Assembleias Regionais de Política Urbana, previstas nos arts. 272, inciso III, 276 e 279, inciso II, desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 43.384/2003 - Regulamenta a mediação, pelo Executivo, dos conflitos de interesses de que tratam os arts. 288 e 289 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 44.417/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 44.667/2004 - Regulamenta disposições desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 44.703/2004 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 deste Decreto.; ([ver documento](#))Decreto nº 44.844/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei, revogando o Decreto nº 44.417/2004.; ([ver documento](#))Decreto nº 47.145/2006 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelo artigo 251 e seguintes desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 47.522/2006 - Disciplina a categoria de manejo das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, de que tratam os arts. 132, inciso II, alínea "e", e arts. 135 e 143, todos desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 47.661/2006 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado pelo art. 235 e seguintes desta 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.

Revogação: Revoga a Lei nº 10.676/1988. ([ver documento](#))

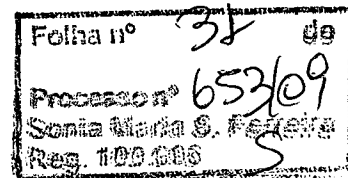
Notas complement.: - Decreto nº 42.871/2003 - Atribui a Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, por intermédio da Superintendência de Habitação Popular, a elaboração e a implementação do Plano de Urbanização do Complexo Paraisópolis, relativos as ZEIS 1-131, ZEIS 1-132, ZEIS 1-133, ZEIS 3-001 e ZEIS 3-002.

- Decreto nº 43.270/2003 - Cria a Comissão Permanente para Áreas Públicas - COMAP, conforme a Política de Áreas Públicas definida nos arts. 85 a 87 desta Lei.

- Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas por esta Lei e pela Lei nº 13.885/2004, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.

- Decreto nº 45.952/2005 - Cria a Comissão do Patrimônio Imobiliário do Município de São Paulo, de acordo com o que dispõe o inciso V do art. 87 desta Lei.

Alterações: Lei 13.575/2003 - Prorroga até 30/06/2003 o prazo previsto no art. 271 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Estabelece normas complementares a esta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 3º - Acresce à Rede Estrutural Hídrica Ambiental, prevista nos termos do par. 3º do art. 106 do PDE, o disposto nos Quadros de nº 1 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 4º - Inclui no Quadro nº 3 anexo ao PDE as vias constantes dos Quadros 03A e 03B.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 5º - Acresce ao Quadro nº 11 do PDE melhoramentos previstos nos Quadros de nº 2 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 7º - Acresce complementações ao Quadro nº 12 do PDE.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 18, par. 1º - Altera o "caput" do art. 201 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 19 - A Zona Industrial em Reestruturação - ZIR, de que trata o art. 162 do PDE, passa a denominar-se Zona Predominantemente Industrial - ZPI.; ([ver documento](#))Lei 13.885/2004 - Art. 63, par. único - Exclui do §2º do art. 225 do PDE a Operação Urbana Consorciada Tiquatira.; ([ver documento](#))Lei 14.253/2006 - Prorroga até 2007 o prazo previsto no art. 293 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 14.457/2007 - Prorroga até 02/10/2007 o prazo previsto no art. 293 desta Lei. ([ver documento](#))



SUBSEÇÃO III

DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES

Art. 82 - São objetivos da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV - aumentar a acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda;

V - proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

VI - reduzir a ocorrência de acidentes e mortes no trânsito;

VII - tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

VIII - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

IX - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

X - garantir a universalidade do transporte público;

XI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município de São Paulo, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

XII - reduzir a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes, incluindo a implantação gradativa de ônibus movidos a fonte de energia limpa, de modo a respeitar os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação do órgão técnico competente;

XIII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

XIV - ampliar e aperfeiçoar a participação comunitária na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte;

XV - garantir e melhorar a ligação do Município de São Paulo com a região metropolitana, com o país e com o exterior.

Art. 83 - São diretrizes para a política de Circulação Viária e de Transportes:

I - a articulação de todos os meios de transporte que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

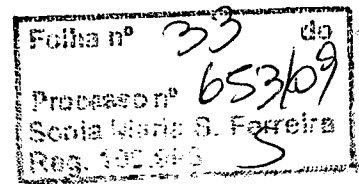
II - a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;

III - a adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento de centros de bairros;

IV - a restrição do trânsito de passagem em áreas residenciais;

V - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

VI - o tratamento urbanístico adequado das vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;



VII - a compatibilização da legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas no Plano Diretor;

VIII - o incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;

IX - a viabilidade econômica, financeira, jurídica e operacional da implantação de fonte alternativa de receita, que onere os proprietários de veículos automotores privados que circulam na Cidade, vinculada à ampliação da rede de infra-estrutura viária de interesse para o transporte coletivo, e especialmente à rede metroviária prevista neste Plano Diretor;

X - induzir uma política para qualificar os aeroportos situados no território do Município, que se consubstancie num Plano Aeroportuário Metropolitano, garantindo integração com os aeroportos do Complexo Metropolitano Expandido.

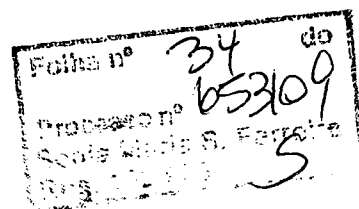
Art. 84 – São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - implantar Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, integrando o sistema metropolitano e o sistema municipal de ônibus, reorganizado e racionalizado;

II - implantar bilhete único com bilhetagem eletrônica em toda a rede de transporte coletivo, de forma a permitir a implantação de uma política de integração tarifária justa para o usuário e eficiente para o sistema;

III - implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus, reservando espaço no viário estrutural para os deslocamentos de coletivos, conforme demanda de transporte, capacidade e função da via;

IV - implantar prioridade operacional para a circulação dos ônibus nas horas de pico Operação Via Livre nos corredores do viário estrutural que não tenham espaço disponível para a implantação de corredores segregados;



V - implantar sistema diferenciado de transporte coletivo com tarifas especiais para atrair o usuário de automóvel;

VI - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de necessidades especiais e crianças;

VII - promover gradativamente a adequação da frota de transporte coletivo às necessidades de passageiros portadores de necessidades especiais;

VIII - implantar gradativamente semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da Cidade, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;

IX - regulamentar a circulação de ônibus fretados;

X - operar o sistema viário priorizando o transporte coletivo, em especial na área consolidada, respeitadas as peculiaridades das vias de caráter eminentemente residencial;

XI - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

XII - estabelecer programa de recuperação e conservação do sistema viário, de forma a incorporar tecnologia que contribua para a melhoria da qualidade ambiental;

XIII - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público;

XIV - implantar plano para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;

XV - elaborar revisão do conjunto das leis de melhoramentos viários;

Folha nº	35	do
Processo nº	653/09	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

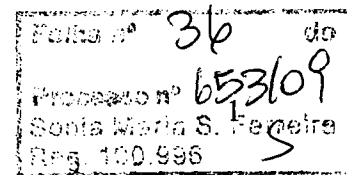
XVI - rever a legislação de pólos geradores de tráfego, condicionando a aprovação de empreendimentos a uma análise regionalizada dos impactos e à execução de obras que mitiguem impacto;

XVII - participar da implantação das novas linhas do Metrô, bem como da revitalização das linhas ferroviárias para transporte de passageiros ajudando a viabilizar os investimentos com a definição de Operações Urbanas Consorciadas ou Áreas de Intervenção Urbana no entorno dos projetos;

XVIII - implantar sistema de integração intermodal nos aeroportos do Município e da região metropolitana de São Paulo;

XIX - promover discussões com vistas a compor um plano integrado de transporte aéreo e de superfície para o Complexo Metropolitano Expandido;

XX - criar o Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município.



PROJETO DE LEI 01-0113/2007 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PL), Roberto Trípoli (PV) e outros Vereadores.

"Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, e matérias conexas ou afins.

TÍTULO I

DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

SUBTÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 2º Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo serão prestados sob os regimes públicos e privado.

§ 1º O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 3º O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitadas o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões do Município;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Executivo;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único. As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 4º Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 5º No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 6º Para os efeitos deste Subtítulo I, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

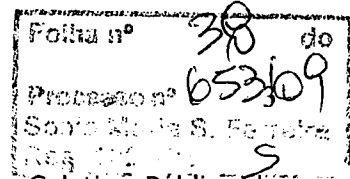
VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 7º Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º O disposto no caput deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para



transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas neste Subtítulo I e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 2º Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do caput deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

Art. 8º Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não impede o Poder Público de conceder o uso de bens próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 9º Constituem atribuições do Poder Público:

I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;

b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

e) extinguir a concessão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;

f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;

g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;

j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas neste Subtítulo I e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 10. Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Público;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Público;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único. Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 11. As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 1º No procedimento licitatório de que trata o caput, o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 12. Decreto elaborado pelo Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados neste Subtítulo I;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 13. A concessão ou permissão de que trata o artigo 7º implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 14. Os contratos para a execução dos serviços de que trata este Subtítulo I, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único. Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei Federal nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 15. Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o caput deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo 1º reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 16. É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 17. A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 18. Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 da Lei Federal nº 8.987/95.

§ 4º Não são considerados bens reversíveis para efeito deste Subtítulo I:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 19. A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convenionadas entre as partes.

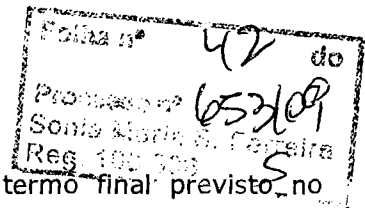
§ 1º A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 22, ensejará, como penalidade, a critério do Poder Público, a redução do período de vigência do contrato para 10 (dez) anos ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

§ 2º Após notificação à empresa operadora, será concedido a esta o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Art. 20. A permissão será revogada:

I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;

II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.



Art. 21. A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 22. Os prazos de duração dos contratos mencionados neste Subtítulo I serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;

II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

Parágrafo único. Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

Art. 23. Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único. Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.

Art. 24. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito deste Subtítulo I:

I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;

II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 25. Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do Interventor que, representando o Poder Público coordenará a intervenção.

Art. 26. No período de intervenção, o Poder Público assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Folha nº 43 do
Processo nº 653/09
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.000

Art. 27. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 28. As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Público, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º Para determinar o valor da tarifa, o Poder Público deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.

§ 2º O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

I - remuneração dos operadores;

II - despesas de comercialização;

III - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

IV - fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º Os valores para custeio das atividades previstas nos incisos III e IV do parágrafo 2º deste artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas receitas totais.

§ 4º As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza deverão dispor de fontes específicas de recursos, excetuadas aquelas já vigentes em 12 de dezembro de 2001, e em especial a gratuidade de transporte coletivo nas linhas de ônibus e trolebus operadas pelas empresas particulares permissionárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

Art. 29. O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder à atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

I - a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

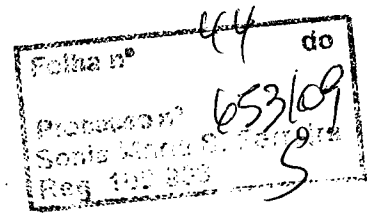
II - o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

§ 4º As fontes de receita previstas no parágrafo 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da celebração dos contratos.

CAPÍTULO V



DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 30. Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A., no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
- II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
- III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pelo Poder Público, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 31. Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 32. Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

- I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;
- III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 33. Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Re-qualificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

- I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;
- II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
- III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
- IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;
- V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único. Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

- I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;
- II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 34. Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

- I - re-qualificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por este Subtítulo I, bem como inovações tecnológicas;
- II - re-qualificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI
DAS PENALIDADES

Art. 35. A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente concessão, permissão ou autorização do Poder Público, fundada neste Subtítulo I e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

I - imediata apreensão dos veículos;

II - multa no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);

III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

§ 1º Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

§ 2º Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.

§ 3º A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

Art. 36. Pelo não cumprimento das disposições constantes deste Subtítulo I e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

Parágrafo único. A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por ato do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

SUBTÍTULO II

DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

CAPÍTULO I

DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE INTERESSE PÚBLICO

Art. 37. Fica estabelecido que em todos os ônibus municipais deverão ser afixados e mantidos avisos, em adesivos a serem colados na parte traseira, de forma que sejam visíveis pelos motoristas e pedestres, com o número da linha telefônica do serviço Disque-Denúncia, prestado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. Estes adesivos, de fundo transparente, deverão conter o seguinte texto:

DISQUE-DENÚNCIA

(telefone da entidade responsável pelo serviço)

VAMOS COMBATER A VIOLÊNCIA

DENUNCIE

ATENDIMENTO 24 HORAS.

CAPÍTULO II

DAS CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS

Art. 38. O Sistema de Transporte Coletivo por ônibus no Município de São Paulo não permitirá novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

Parágrafo único. Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado por laudo técnico da São Paulo Transporte S.A., será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro.

Art. 39. Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

CAPÍTULO III

DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS

Art. 40. As estações ou terminais rodoviários intermunicipais deverão manter em local visível e de fácil circulação de pedestres pelo menos um painel informativo com os horários de chegadas e partidas dos ônibus que ali fazem parada.

Parágrafo único. O painel deverá informar também os números ou letras identificadores das plataformas de embarque ou desembarque, além dos eventuais atrasos ou antecipações.

CAPÍTULO IV

DO RELATÓRIO MENSAL DOS DADOS COLETADOS PELO SISTEMA DE CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, GERENCIAMENTO E GESTÃO DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 41. O Executivo, através de seus órgãos competentes, enviará à Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.

§ 1º O relatório a que se refere o caput deste artigo deve ser enviado à secretaria da comissão parlamentar permanente referida no art. 41, de forma escrita e digitalizada em disquete, nele devendo constar as seguintes informações:

- I - o número de passageiros transportados;
- II - os valores arrecadados pela tarifa;
- III - os dados sobre o funcionamento do sistema, número de veículos em circulação e possíveis autuações às empresas contratadas por falha ou irregularidade;
- IV - os valores devidos às empresas contratadas pelo sistema de transporte coletivo, com justificativa embasada nos dados coletados;
- V - os valores gastos para a manutenção do sistema;
- VI - os valores comparativos entre os gastos relacionados pelas empresas com o custeio das operações, apresentando expressamente os valores gastos com salários e vale-refeição dos trabalhadores vinculados à operação do sistema de transporte coletivo, discriminados por empresas.

§ 2º O relatório a que se refere este Capítulo IV deverá ser entregue até o décimo dia útil do mês subsequente ao que o mesmo se refere.

Art. 42. A Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica realizará audiência pública para analisar os dados fornecidos.

TÍTULO II

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR EM GERAL

Art. 43. O serviço de transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo será operado mediante prévia obtenção de Certificado de Registro junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 44. O Certificado de Registro de que trata o art. 43 será expedido em favor de pessoa física ou jurídica que comprovar o atendimento das exigências a serem estabelecidas em decreto do Executivo.

Art. 45. A inobservância das normas estatuídas para a operação do serviço implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo - UFM.

Parágrafo único. Na reincidência, a multa será aplicada em dobro e o veículo apreendido, até que sejam cumpridas as exigências legais estatuídas.

Art. 46. Fica obrigatória a identificação, em veículos de transporte escolar, dos estabelecimentos de ensino a que prestam serviço.

Parágrafo único. A identificação deverá conter: nome, endereço e telefone do estabelecimento de ensino, ou ainda do proprietário ou responsável, na parte lateral externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 47. Os veículos de transporte escolar do Município de São Paulo deverão também ter suas divisórias, encostos e arestas revestidos com material acolchoado e demais superfícies rombas.

Art. 48. O descumprimento do disposto nos artigos 46 e 47 sujeitará o infrator ao pagamento de multa correspondentes a 20 UFM's (vinte Unidades Fiscais do Município), dobrada na reincidência.

Art. 49. É obrigatória aos condutores e auxiliares de veículo escolar a participação em curso específico para o transporte de crianças especiais.

Parágrafo único. A autoridade administrativa competente deverá instituir regras e condições para a formação dos mesmos.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

Art. 50. Fica instituído o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, com o objetivo de garantir aos alunos matriculados o acesso às escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.

Art. 51. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta constitui-se no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até as residências, realizado por operadores selecionados nos termos da legislação vigente.

Art. 52. Para participar do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta o aluno deverá estar matriculado em escola municipal de ensino infantil ou fundamental.

Art. 53. O serviço de transporte escolar instituído neste Programa será operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor, maior de 18 (dezoito) anos, que permanecerá no veículo durante todo o trajeto, auxiliando no embarque e desembarque dos alunos, bem como zelando pela segurança dos alunos transportados.

Parágrafo único. O Poder Público deverá fornecer ao condutor do veículo e ao monitor crachá específico, que deverá ser portado em local visível, durante toda a execução do serviço.

Art. 54. Os condutores deverão preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares referentes ao transporte escolar, a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 55. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta será implantado gradativamente, observando-se, para definição dos alunos a serem atendidos, os seguintes critérios, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria Municipal de Educação:

I - problemas crônicos de saúde;

II - menor faixa etária;

III - menor renda familiar;

IV - maior distância entre a residência e a escola.

§ 1º Terão prioridade na participação no Programa os alunos portadores de necessidades especiais.

§ 2º Para os fins de aferição da renda familiar mencionada no inciso III deste artigo, considera-se família o núcleo de pessoas formado por, no mínimo, um dos pais ou responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como parentes ou outros indivíduos que residam com o grupo sob o mesmo teto e contribuam economicamente para sua subsistência.

Art. 56. A implantação e operacionalização do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta ficará a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que, por meio de portaria intersecretarial, definirão:

I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;

II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;

III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;

IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;

V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;

VI - os prazos para a implementação do Programa.

Art. 57. A Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito tem por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa.

Art. 58. Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, e estar presentes com o mesmo nos horários e locais estabelecidos para sua entrega ao monitor e recepção no retorno da escola.

Art. 59. Toda falta do aluno deverá ser comunicada pelos pais ou responsáveis, por escrito, ao monitor, com a devida justificativa, dando este ciência do ocorrido à Diretoria da Escola.

Parágrafo Único. A ocorrência de 05 (cinco) faltas consideradas injustificadas pela Diretoria da Escola implicará na exclusão do aluno do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 56.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

CAPÍTULO I

DA NATUREZA DO SERVIÇO

Art. 61. 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 do Poder Público, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas neste Título III e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

CAPÍTULO II

DE QUEM PODE SER AUTORIZADO A EXPLORAR O SERVIÇO

Art. 62. A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 66, parágrafo 2º, 78 e 87, parágrafo 2º, só poderá ser permitida:

I - a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;

II - a pessoa física, motorista profissional autônomo.

§ 1º Para efeito deste artigo, especificamente em relação ao inciso II, poderão fazer uso do 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 2 (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 § 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 § 1º deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do Certificado de Registro de Veículo (CRV), expedido pela repartição competente.

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

CAPÍTULO III

DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. A pessoa jurídica que se constituir na forma deste Título III para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, será outorgado Termo de Permissão, do qual constará seus direitos e obrigações.

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

Art. 64. A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I - estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a 500 (quinhentas) vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II - dispor de sede e escritório no Município;

III - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

Parágrafo único. No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

I - por crime doloso;

II - por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 65. O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo 64, comprove:

I - 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;

II - dispor do uso de área mínima de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;

III - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

Parágrafo Único. Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquela Alvará, nos termos do inciso I deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

CAPÍTULO IV

DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Art. 66. O motorista profissional autônomo, para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

I - ser proprietário do veículo;

II - estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Seguro Social.

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

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

CAPÍTULO V

DO CONDUTOR DE TÁXI E DA SUA INSCRIÇÃO NO CADASTRO

Art. 67. Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68. Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, de categoria profissional;

II - possuir exame de sanidade, em vigor;

III - apresentar atestado de residência;

IV - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal;

V - ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pelo Poder Público.

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

I - por crime doloso,

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

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

§ 3º Para os efeitos deste Título III, 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.

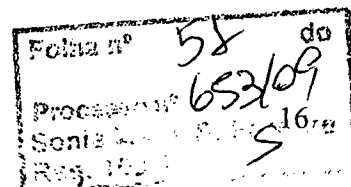
Art. 69. A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

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

§ 2º Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo 68, exceto o de que trata o inciso V.

CAPÍTULO VI

DO REGISTRO DE CONDUTOR



Art. 70. É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguro 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.

Parágrafo Único. O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, às exigências legais e regulamentares.

CAPÍTULO VII DO VEÍCULO

Art. 71. Os veículos a serem utilizados no serviço definido neste Título III deverão ser da categoria automóvel 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.

§ 4º Fica proibida a utilização de motocicletas para a prestação de serviços de transporte no Município de São Paulo, sob pena de imposição ao infrator de multa de 150 UFIR's e, em caso de reincidência, apreensão da motocicleta pelo órgão competente.

Art. 72. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

Art. 73. Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pelo Poder Público, a saber:

- I - pintura padronizada, de cor uniforme;
- II - siglas ou símbolos;
- III - inscrição do número de ordem dentro da frota.

Art. 74. Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- I - taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;
- II - caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- III - dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";
- IV - cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- V - tabela de tarifas em vigor;
- VI - tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente.

CAPÍTULO VIII DO ALVARÁ DE ESTACIONAMENTO

Art. 75. O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos neste Título III, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 76. 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 65, 71 a 74, quando se tratar de empresa, e nos artigos 66, 68, 71 a 74, quando motorista autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 77. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 78. 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 de passageiros por meio de táxi.

Art. 79. Por força do disposto no artigo 78, fica expressamente permitida a transferência de Alvará:

I - ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa por outra permissionária do serviço;

II - ocorrendo a morte do motorista autônomo, à viúva ou a seus herdeiros, enquanto pelo menos um deles for incapaz;

III - ao espólio, à viúva ou a herdeiro de motorista autônomo.

§ 1º Aquele que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências deste Título III, salvo nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo.

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

§ 3º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III, o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 80. Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro, em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 81. A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com o escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

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

§ 2º Para a renovação do Alvará de Estacionamento de veículos de empresa, é dispensada a apresentação do comprovante de inscrição de motorista no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo, entretanto, compulsória sua apresentação quando solicitada pelo Poder Público, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis previstas no Capítulo XIII.

Art. 82. Os alvarás vencidos a partir de 1º 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 requeriam e paguem, por ano ou fração decorrida, além das taxas e demais tributos devidos, acrescidos de juros de mora e correção monetária, multa correspondente a 1 (uma) Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo.

Art. 83. 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.

Art. 84. 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 neste Título III.

Art. 85. 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.

CAPÍTULO IX

DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

Art. 86. Os pontos de estacionamento serão fixados pelo Poder Público, 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. 87. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;

II - livres.

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

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

Art. 88. Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo do Poder Público, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como, ter reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Art. 89. O Poder Público 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. 90. Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio do Poder Público quanto aos locais de interesse turístico, serem estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 91. Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 92. 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.

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTÇÃO

Art. 93. Os veículos de aluguel a taxímetro 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. 94. Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

CAPÍTULO XI

DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES DE TÁXIS

Art. 95. Os permissionários e condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como, facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 96. As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda a:

I - manter a frota em boas condições de tráfego;

II - manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;

III - fornecer ao Poder Público resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer outros que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

IV - atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
 V - ser proprietária de, no mínimo, 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 do Termo de Permissão;

VI - manter capita. social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;

VII - registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;

VIII - entregar ao Poder Público relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;

IX - manter em atividade toda frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como, aos sábados, domingos e feriados;

X - manter os motoristas uniformizados, com características especiais de identificação e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;

XI - comunicar ao Poder Público quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos;

XII - obrigar os motoristas a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-los com facilidade.

Art. 97. Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

I - manter o veículo em boas condições de tráfego;

II - fornecer ao Poder Público dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

IV - usar uniforme com características especiais de identificação;

V - usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Parágrafo único. Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 98. É obrigação de todo condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código de Trânsito Brasileiro e, especialmente:

I - tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;

II - tratar-se adequadamente;

III - não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;

IV - não violar o taxímetro;

V - não cobrar acima da tabela;

VI - não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

VII - não permitir excesso de lotação;

VIII - não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para este fim;

IX - trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Conductor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

CAPÍTULO XII

DAS TAXAS

Art. 99. Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I - de Licença de Estacionamento de veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em;

ponto privativo - 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

ponto livre - 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

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 78, para:

- 1 – espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo – 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- 2 – empresa, motorista profissional autônomo e co-proprietário do veículo também autônomo – 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

g) 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).

CAPÍTULO VIII

DAS PENALIDADES

Art. 100. A inobservância das obrigações estatuídas neste Título III, 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:

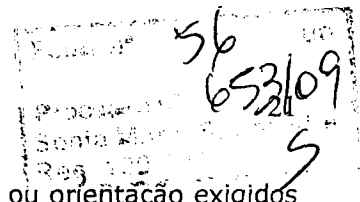
- I - multa;
- II - advertência;
- III - suspensão ou cassação do registro de condutor;
- IV - suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;
- V - suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- VII - remoção 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.

Art. 101. Aos permissionários ou condutores de táxis serão aplicadas penalidades classificadas em grupos A, B, C e D, nos seguintes casos de infração:

Penalidades do grupo A:

- I - não se trajar adequadamente;
- II - não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e público;
- III - não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo;
- IV - não portar, no veículo, guia atualizado 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 permissionário 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 fornecê-lo 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 de fábrica ou aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes;

XI - desrespeitar a capacidade legal de lotação de veículo;

XII - descobedecer 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 a Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente;

XVI - retardar propositadamente 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 Transporte;

XVIII - utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados;

XIX - recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordados 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 cadastrado dirija o veículo;

XXV - angariar passageiro com taxímetro previamente ligado;

XXVI - utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido;

XXVII - usar indevidamente as bandeiras ou camuflá-las impedindo a perfeita visualização;

XXVIII - abandonar o veículo na via pública, para 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 deslacrada;

XXXI - danificar propositadamente veículos de terceiros;

XXXII - recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;

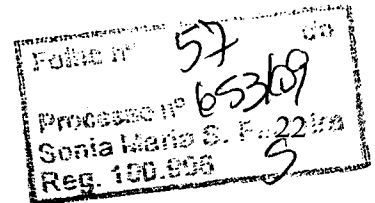
XXXIII - ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pelo Poder Público;

XXXIV - alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;

XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;

XXXVI - obrigar os passageiros a descerem antes do local de destino;

XXXVII - utilizar-se de meios enganosos para se apropriar de importâncias indevidas do passageiro;



XXXVIII - dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime;

XXXIX - arregimentar ou aceitar passageiros angariados próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado;

XL - efetuar corrida em descordo com a regulamentação da forma de cobrança de 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 - cobrar 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 no Município de São Paulo, sob qualquer forma, para transporte em veículo de aluguel (táxi) de outro município.

Art. 102. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 100 são aplicáveis aos permissionários do serviço definido neste Título III, bem como, aos proprietários de veículos que estejam operando o serviço sem a devida autorização do Poder Público.

Art. 103. A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição do taxímetro, durante o prazo de duração da pena.

Art. 104. Além das penalidades previstas neste Capítulo XIII e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no "Termo de Permissão".

Art. 105. A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo a seu titular, ou a comissão especialmente designada para esse fim, decidir em grau de recurso.

§1º. Os 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 da Cidade de São Paulo.

§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:

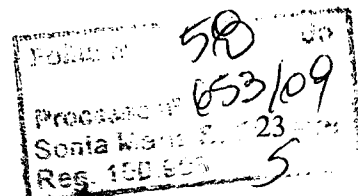
I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

III - um representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

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

Art. 106. Além das penalidades específicas do artigo 100, inciso I, fica instituída a "Avaliação de desempenho do condutor" através da atribuição de pontos às infrações cometidas pelos permissionários 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 os pontos atribuídos a cada infração cometida prescreverão nos seguintes prazos da data da infração:

I - infrações dos Grupos A e B: 01 (um) ano;

II - infrações do Grupo C: 02 (dois) anos;

III - 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:

I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

III - um representante dos motoristas, indicado por entidade de classe reconhecida.

§ 4º Atingido o limite de 50 (cinquenta) pontos, a Comissão analisará o histórico das infrações do condutor e proporá ao Secretário Municipal de Transportes - SMT ou autoridade por ele designada a pena de advertência ou suspensão complementar de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias.

§ 5º Atingido o limite de 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, ou do registro do Condutor, conforme o caso.

Art. 107. 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 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 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 (uma) UFM - Unidade 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 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. 108. Considera-se infração, para os efeitos deste Capítulo XIII, a inobservância de qualquer preceito deste Título III, e nos demais atos expedidos para a sua regulamentação.

Art. 109. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 100.

Art. 110. O Poder Público 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 permissionário, em especial quando:

I - executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;

II - utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;

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

IV - 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;

V - 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 circunstanciais da infração.

Art. 111. O Poder Público poderá reter, remover e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas neste Título III, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

§ 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.

§ 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 §1º.

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

Art. 112. A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

I - angariar passageiros com veículos estacionados 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. 113. 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. 114. 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 de qualquer natureza;

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

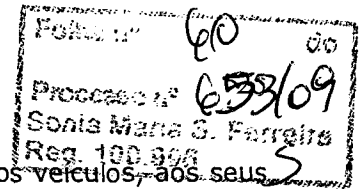
IV - não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de táxi;

V - for alterada a 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. 115. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Art. 116. 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. 117. Aos condutores de táxis de outros Municípios é vedado angariar passageiros no Município de São Paulo, sob pena de apreensão, até a efetiva comprovação de pagamento da multa aplicada.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 118. O Poder Público poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições deste Título III, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município.

Art. 119. A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido neste Título III, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto ao Poder Público.

Art. 120. 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. 121. As oficinas de reparos de taxímetro poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 122. 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 este Título III; 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. 123. Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados neste Título III, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 124. O Poder Público poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

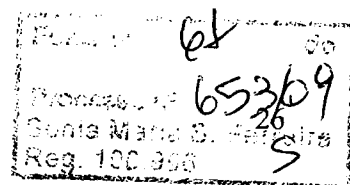
Art. 125. O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos em nome de:

- I - empresas permissionárias;
- II - motoristas profissionais autônomos;
- III - motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- IV - sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 126. O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data de publicação do despacho de deferimento.

Parágrafo único. Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 127. 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. 128. 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.

Parágrafo único. Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem o limite fixado neste artigo.

Art. 129. Ficam isentos da Taxa de Licença para publicidade as inscrições, siglas, ou símbolos que, aprovados pelo Poder Público, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 130. O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas neste Título III, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

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

Art. 131. 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. 132. O disposto nos artigos 61 a 63, 66, 67, 70, 75, 77 a 83, 85 a 92, 95, 97 a 117 e no Capítulo XIV - Das Disposições Gerais, aplica-se no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executem ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

Parágrafo único. As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

CAPÍTULO XV

DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

SEÇÃO I

DOS PONTOS DE TÁXI EM ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

Art. 133. Ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, shopping center, centro comercial ou assemelhados a oferecer gratuitamente espaço para a instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessário, a construção de baia para essa mesma finalidade.

Parágrafo único. O ponto deverá ser localizado em área próxima à saída do estabelecimento, e com acesso imediato à via pública.

Art. 134. Caberá aos órgãos públicos competentes o cadastramento e a conseqüente legalização do ponto, bem como o credenciamento dos motoristas, além da manutenção do ponto, uma vez instalado.

Art. 135. Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto nesta Seção I, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

SEÇÃO II

DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA

Art. 136. Cria-se, através do Poder Executivo, a construção e instalação de Postos de Apoio ao Taxista, para atendimento das necessidades básicas dos 35 mil profissionais do Município de São Paulo.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os Postos de Apoio serão instalados de acordo com a conveniência do Executivo (pontos de táxis, praças, calçadões, etc.) e a conservação dos mesmos atenderá à orientação dos taxistas.

§ 3º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias do ano.

Art. 137. (VETADO)

Art. 138. (VETADO)

SEÇÃO III

DO LICENCIAMENTO

Art. 139. O licenciamento do veículo de aluguel a taxímetro, utilizado no transporte individual de passageiros, só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

TÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 140. Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A., com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 141. Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 142. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 32, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Parágrafo único. A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 143. Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 31, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 144. As empresas operadoras do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros em 12 de dezembro de 2001 continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 145. Os novos operadores do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas empregados no Sistema em 12 de dezembro de 2001, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 146. A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 4º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 7º, a frota pública de trolebus.

Art. 147. Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto no Subtítulo I, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.

I - Nas delegações, de que trata o caput deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus;

II - Nos termos do caput deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros;

63
653/09
28
S

III - Na hipótese do inciso II, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço;

IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.

Parágrafo único. O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6.000 (seis mil).

Art. 148. Até que seja publicado o ato administrativo a que se refere o caput do artigo 59, observar-se-á o disposto na Portaria Intersecretarial SMT/SME nº 1, de 25 de abril de 2002.

Art. 149. 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 de 18 de janeiro de 2003, sem que disso decorra qualquer direito oponível ao Poder Público.

§ 1º Caberá ao Poder Público 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. 150. 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 a Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003.

§ 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.

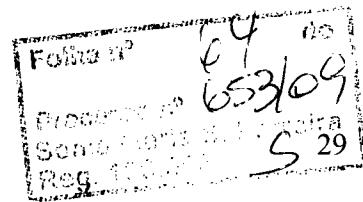
§ 3º Os Alvarás de Estacionamento, obtidos na forma do "caput" deste artigo, não poderão ser transferidos a terceiros num prazo inferior a 03 (três) anos.

Art. 151. O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 152. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 153. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 154. Ficam revogadas por consolidação as Leis nºs 4.364, de 31 de março de 1953; 4.618, de 18 de fevereiro de 1955; 5.141, de 5 de abril de 1957; 5.660, de 25 de novembro de 1959; 5.769, de 14 de dezembro de 1960; 5.942, de 13 de março de 1962; 6.520, de 25 de maio de 1964; 6.681, de 21 de junho de 1965; 6.908, de 13 de junho de 1966; 7.526, de 21 de setembro de 1970; 7.669, de 19 de novembro de 1971; 7.802, de 27 de outubro de 1972; 7.816, de 30 de novembro de 1972; 7.926, de 21 de agosto de 1973; 7.953, de 16 de novembro de 1973; 8.088, de 12 de julho de 1974; 8.353, de 30 de dezembro de 1975; 8.424, de 18 de agosto de 1976; 8.678, de 3 de março de 1978; 9.392, de 21 de dezembro de 1981; 9.651, de 24 de novembro de 1983; 9.699, de 07 de março de 1984; 9.921, de 2 de julho de 1985; 9.939, de 16 de julho de 1985; 10.012, de 13 de dezembro de 1985; 10.039, de 8 de janeiro de 1986; 10.154, de 7 de outubro de 1986; 10.195, de 3 de dezembro de 1986; 10.280, de 10 de abril de 1987; 10.308, de 22 de abril de 1987; 10.647, de 14 de outubro de 1988; 10.744, de 31 de agosto de 1989; 10.839, de 20 de fevereiro de 1990; 10.854, de 22 de junho de 1990; 10.990, de 13 de junho de 1991; 10.993, de 13 de junho de 1991; 11.086, de 6 de setembro de 1991; 11.089, de 11 de setembro



de 1991; 11.022, de 2 de julho de 1991; 11.129, de 2 de dezembro de 1991; 11.174, de 7 de abril de 1992; 11.216 de 20 de maio de 1992; 11.250, de 1º de outubro de 1992; 11.257, de 7 de outubro de 1992; 11.272, de 12 de novembro de 1992; 11.296, de 27 de novembro de 1992; 11.381, de 17 de junho de 1993; 11.429, de 25 de outubro de 1993; 11.487, de 11 de março de 1994; 11.502, de 13 de abril de 1994; 11.508, de 19 de abril de 1994; 11.598, de 11 de julho de 1994; 11.602, de 12 de julho de 1994; 11.655, de 18 de outubro de 1994; 11.840, de 28 de junho de 1995; 11.992, de 16 de janeiro de 1996; 12.140, de 5 de julho de 1996; 12.516, de 6 de novembro de 1997; 12.549, de 08 de janeiro de 1998; 12.609, de 6 de maio de 1998; 12.615, de 4 de maio de 1998; 12.621, de 4 de maio de 1998; 12.619, de 4 de maio de 1998; 12.633, de 6 de maio de 1998; 12.823, de 7 de abril de 1999; 12.830, de 22 de abril de 1999; 13.094, de 8 de dezembro de 2000; 13.115, de 6 de abril de 2001; 13.207, de 9 de novembro de 2001; 13.241, de 12 de dezembro de 2001; 13.270, de 3 de janeiro de 2002; 13.441, de 14 de outubro de 2002; 13.481, de 3 de janeiro de 2003; 13.515, de 17 de janeiro de 2003; 13.542, de 24 de março de 2003; 13.612, de 26 de junho de 2003; 13.697, de 22 de dezembro de 2003; 14.002, de junho de 2005; e 14.011, de 23 de junho de 2005; as disposições da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, exceto o art. 60; e as expressões "nos ônibus" constantes do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991, e "de transporte público e coletivo de passageiros" constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes"

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 08/12/09 No 186
[Assinatura]

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Abou Annia
Para: [Assinatura]
Setor: Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação
Em 12/02/10
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
Em 31/03/10 às 15:26
POR [Assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
Em 20/12/10 às 15:28
POR [Assinatura]
SAÍDA: 20/12/10 às 15:30 ASS: [Assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue(m) juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 65 e folha de informação nº
em 25/3/11

SOLANGE RAÍMONE DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretária



Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação, rubricado como folha nº 65

do processo n.º 01-653 de 20 09 / 25/3/11 (a)

Solange Raimunda dos Santos
RF 0801

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador/À Nobre Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa.

Em 29, 3, 11

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

DECIDIDO NA REUNIÃO DO COMITÊ DE SÃO PAULO	
DATA: <u>29/3/11</u>	Nº: <u>1440</u>
PL: <u>015</u>	
SAÍDA: <u>AS</u>	

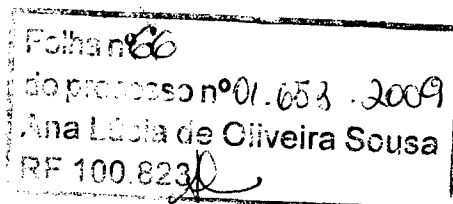
Segue m juntado 1 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 1 sob folha
n. 66 a 70 //

Em 17/06/2011


ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100 823
Secretaria



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



16 - PAR
16- 00509/2011
PARECER N

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0653/09.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Penna, que estabelece diretrizes para o incentivo ao uso de táxis quando da formulação e implementação da Política Municipal de Transporte de Passageiros.

Segundo a proposta, o Poder Público deverá promover campanhas com intuito de incentivar o uso de táxis; reduzir o valor da bandeirada a fim de possibilitar a livre negociação entre os clientes e taxistas; instituir bilhete para utilização integrada com os demais meios de transporte público; eliminar ou reduzir os tributos incidentes sobre a atividade em questão; fornecer subsídios para a adoção de combustíveis limpos; e disponibilizar uma central de informações para orientação dos usuários e registro de eventuais reclamações.

Prevê, ainda, que instituições da sociedade civil organizada e entidades públicas, das três esferas de governo, poderão contribuir com sugestões, informações e recursos humanos e materiais para viabilizar a consecução dos objetivos da propositura, através da celebração de acordos, convênios e parcerias com o Poder Público Municipal.

Em que pesem os meritórios propósitos de seu subscritor, o projeto não pode prosperar, posto que não observa os limites da competência legislativa desta Casa, invadindo seara privativa do Executivo.

Segundo dispõe a Lei Orgânica do Município, em seu art. 179, inciso III, compete ao Município organizar, prover, controlar e fiscalizar o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa.

De fato, a própria Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, em seu art. 1º, dispõe que 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.

O serviço de táxi, portanto, enquadra-se na definição de serviço de utilidade pública, definido por Cohen, citado por Hely Lopes Meirelles, como "aquelas indústrias das quais o bem-estar público depende de tal forma que geram um interesse especial na sua organização, direção, operação e tarifas" ¹.

Desse modo, versa a propositura sobre serviços públicos, matéria para a qual a Lei Orgânica do Município, por força da Emenda nº 28, de 2006, que alterou a redação do inciso IV, do § 2º, do art. 37, retirou do âmbito da iniciativa reservada do Sr. Prefeito como, aliás, não poderia deixar de ser, posto que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.

Todavia, os projetos de lei de iniciativa parlamentar que versem sobre serviços públicos deverão se revestir de natureza programática, limitando-se a definir diretrizes, princípios ou, ainda, parâmetros para a prestação dos referidos serviços.

¹ In, Direito Municipal Brasileiro. 16ª edição. Malheiros Editores: São Paulo. p. 350.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Processo nº 01.653.2009
Relator Des. Oliveira Sousa
27/06/2008

A esse respeito, pertinente a clássica lição de Hely Lopes Meirelles²:

A atribuição típica e predominante da Câmara é a *normativa*, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes no que afeta aos interesses locais. A Câmara não administra o Município; estabelece, apenas, normas de administração.

[...]

Eis aí a distinção marcante entre a missão *normativa* da Câmara e a função *executiva* do prefeito; o Legislativo delibera e atua com caráter regulatório, genérico e abstrato; o Executivo consubstancia os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração. (grifamos)

Ocorre que, pelo teor dos dispositivos propostos, verifica-se que, em realidade, não se tratam de meras diretrizes, mas, sim de ações concretas a serem realizadas pelo Executivo, porquanto determina a promoção de campanhas com intuito de incentivar o uso de táxis; redução do valor da bandeirada; a instituição de bilhete para utilização integrada com os demais meios de transporte público; o fornecimento de subsídios para a adoção de combustíveis limpos; além da disponibilização de uma central de informações para orientação dos usuários e registro de eventuais reclamações.

Convém salientar que o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo tem julgado inconstitucionais leis de iniciativa parlamentar que dispõem sobre a instituição de programas, consoante trecho abaixo reproduzido exemplificativamente:

Destarte, não pode o legislativo, sob o enfoque de criar programas, benefícios, execuções de serviços, vincular órgãos ou entidades da administração pública, criando-lhes atribuições, funções e encargos, o que implica, em intervir nas atividades e providências da Chefia do Poder Executivo, a quem cabe gerir as atividades municipais que, através de seu poder discricionário, poderá avaliar a conveniência e oportunidade administrativa para dar início ao processo legislativo³. (grifamos)

Assim, o projeto em análise embora pretenda revestir-se de um caráter programático, interfere em seara de atuação privativa do Executivo, pois vincula as ações na área em questão a uma série de atos que o referido Poder deverá praticar por força das previsões contidas em seu texto.

Nítida, portanto, a ofensa aos dispositivos da Lei Orgânica do Município que atribuem ao Prefeito competência para dispor sobre a estrutura, organização e funcionamento da administração municipal (art. 70, inciso XIV) e para apresentar projetos de lei que disponham sobre a estrutura e atribuições das Secretarias Municipais e Subprefeituras (art. 69, inciso XVI), bem como sobre organização administrativa (art. 37, § 2º, inciso IV).

Importante frisar que somente podem ser entendidos como diretrizes dispositivos de conteúdo lato, orientativo, que enunciem padrões dos quais os elaboradores e/ou aplicadores das normas não poderão se desviar, o que não é o caso da propositura em análise, a qual estabelece condutas concretas, conforme já assinalado.

² In, Direito Municipal Brasileiro. São Paulo: Editora Malheiros. 16ª edição, 2008 p. 617/8.

³ ADIn nº 155.336-0/0, Relator Des. Penteado Navarro, DJ 27.06.2008.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

68
nº 01.653 2009
Oliveira Souza
11/04/2011

Desta forma, a propositura ao imiscuir-se em matéria de competência privativa do Poder Executivo, violou o princípio da harmonia e independência entre os Poderes, contemplado na Constituição Federal (art. 2º), na Constituição Estadual (art. 5º) e contemplado também na Lei Orgânica do Município (art. 6º).

Por outro lado, no que tange à autorização legislativa para a celebração de convênios e parcerias para a consecução dos objetivos do projeto de lei, reiteradas vezes já decidiu o Supremo Tribunal Federal pela sua inconstitucionalidade sob o fundamento de usurpação de função atribuída única e tão-somente ao Poder Executivo (ADIn nº 342/PR, DJ 11/04/2003).

Ante o exposto, somos PELA INCONSTITUCIONALIDADE E ILEGALIDADE, sem prejuízo do prosseguimento deste projeto na hipótese de recurso provido pelo Plenário desta Casa, nos termos do art. 79 do Regimento Interno.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 15/06/11.

ARSELINO TATTO

ABOU ANNI

DALTON SILVANO

ADILSON MADEU RELATOR

ADOLFO QUINTAS

AURÉLIO MIGUEL

FLORIANO PESARO

JOSÉ AMÉRICO

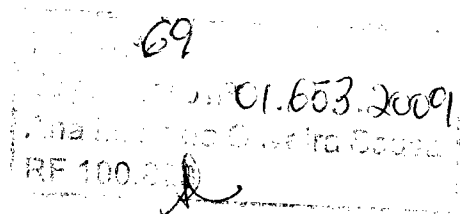
MILTON LEITE

17 - RELCOM
17- 00528/2011



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PI0653-09e



**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0653/09.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Penna, que estabelece diretrizes para o incentivo ao uso de táxis quando da formulação e implementação da Política Municipal de Transporte de Passageiros.

Segundo a proposta, o Poder Público deverá promover campanhas com intuito de incentivar o uso de táxis; reduzir o valor da bandeirada a fim de possibilitar a livre negociação entre os clientes e taxistas; instituir bilhete para utilização integrada com os demais meios de transporte público; eliminar ou reduzir os tributos incidentes sobre a atividade em questão; fornecer subsídios para a adoção de combustíveis limpos; e disponibilizar uma central de informações para orientação dos usuários e registro de eventuais reclamações.

Prevê, ainda, que instituições da sociedade civil organizada e entidades públicas, das três esferas de governo, poderão contribuir com sugestões, informações e recursos humanos e materiais para viabilizar a consecução dos objetivos da propositura, através da celebração de acordos, convênios e parcerias com o Poder Público Municipal.

O projeto merece prosperar. Vejamos.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Em relação à matéria versada no projeto de lei, consoante o disposto no art. 30, inciso I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal.

De fato, a própria Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, em seu art. 1º, dispõe que o transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público.

O serviço de táxi, portanto, enquadra-se na definição de serviço de utilidade pública, definido por Cohen, citado por Hely Lopes Meirelles, como "aquelas indústrias das quais o bem-estar público depende de tal forma que geram um interesse especial na sua organização, direção, operação e tarifas" (*In*, Direito Municipal Brasileiro. 16ª edição. Malheiros Editores: São Paulo. p. 350.).

Desse modo, versa a propositura sobre serviços públicos, matéria para a qual a Lei Orgânica do Município, por força da Emenda nº 28, de 2006, que alterou a redação do inciso IV, do § 2º, do art. 37, retirou do âmbito da iniciativa reservada do Sr. Prefeito como, aliás, não poderia deixar de ser, posto que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PI0653-09e

70
01.653.2009
RF 100

Destaque-se que o projeto em análise reveste-se de um caráter programático, tratando de diretrizes para a formulação e realização da Política Municipal de Transporte Público de Passageiros.

Anote-se, ainda, a competência do Município para legislar sobre trânsito e transporte. Nesse passo, preleciona o ilustre administrativista Hely Lopes Meirelles :

O *trânsito* e o *tráfego* são daquelas matérias que admitem a tríple regulamentação – federal, estadual e municipal –, conforme a natureza e âmbito do assunto a prover.

De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município *cabe a ordenação do trânsito urbano*, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V)

A *circulação urbana* e o *tráfego local*, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população, entre outras.

O *tráfego* sujeita-se aos mesmos princípios enunciados para o trânsito no que concerne à competência para sua regulamentação: cabe à União legislar sobre *tráfego interestadual*; cabe ao Estado-membro prover o *tráfego regional*; e compete ao Município dispor sobre o *tráfego local*, especialmente o urbano. (grifo do autor) (In, Direito Municipal Brasileiro. 16ª edição. Malheiros Editores: São Paulo, 2008, p. 453/6.)

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, conforme art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos PELA CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 15/06/11.

ABOU ANN

ADILSON AMADEU

ADOLFO QUINTAS

AURÉLIO MIGUEL

ARSELINO TATTO

DALTON SILVANO

FLORIANO PESARO

JOSÉ AMÉRICO

MILTON LEITE

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 18 / 06 / 11

Pág. 133 Col. 4ª

Conferido _____

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS

R.F. 10801

Secretaria

A SGP-21

São Paulo, 20 / 06 / 2011

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS

R.F. 10801

Secretaria

RECEBIDO SGP-21

Em 21-06-2011

às _____ horas.

Luzia de Almeida Leite

Auxiliar Operacional

R.F. 10.738

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) e folha de informação rubricados sob nº 71

Em 22 / 06 / 2011

Ass: Mª José

Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo

RF 10940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha nº <u>71</u>	do Proc.
Nº <u>01-0653</u>	de <u>2009</u>
<i>Maria José</i> Maria José de Oliveira Técnico Administrativo RF 10.940	

São Paulo, 21 de junho de 2011.

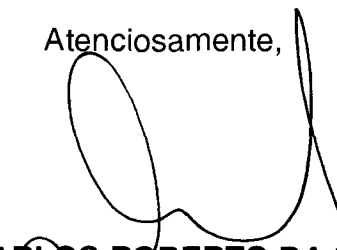
Memo SGP - 2 nº 32/2011

Ao Nobre Vereador

ABOU ANNI
Líder do PV

Informo Vossa Excelência que o PL nº 653/2009, de autoria do nobre Vereador Penna, será tido como REJEITADO face parecer pela INCONSTITUCIONALIDADE E ILEGALIDADE em 15/06/11, emitido pela Douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. Cabe RECURSO AO PLENÁRIO, no prazo de 30 (TRINTA) dias, conforme disposto no art. 79 do Regimento Interno.

Atenciosamente,


CARLOS ROBERTO DA SILVA
Secretário de Apoio Legislativo
SGP-2

Sora da S. Cheloni
RF 3989000
22/06/11

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 72 e 73
Em 04/10/2011
Ass: Ma. José
Ma. José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº <u>72</u>	do Proc.
Nº <u>01-0653</u>	de 2009
<u>M.ª Jose</u> Maria José de Oliveira Técnico Administrativo RF 10.940	

Gabinete da Adm. do PV

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR PRESIDENTE DA
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO.**

11 - REC
11- 00027/2011

Eu, Vereador Abou Anni, na qualidade de líder da bancada do Partido Verde, com fundamento no Art. 79 do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, e diante da notificação da Assessoria de Apoio Legislativo datada em 21/06/2011, atinente ao parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, exarado pela inconstitucionalidade e ilegalidade do **Projeto de Lei nº. 653/09**, de autoria do ex-Vereador Penna, venho, respeitosamente perante V.Exa., interpor:

RECURSO AO PLENÁRIO

na conformidade das razões de direito aduzidas a seguir:

O Projeto em tela visa estabelecer diretrizes para o incentivo ao uso de táxis, quando da formulação e realização da política municipal de transportes de passageiros, e dá outras providências.

O projeto deve prosperar, pois se encontra lastreado em fundamentos constitucionais e legais abaixo explicitados:

CMSP - SEP-22 - 04/07/2011 - 15:35 - 001267 - 1/1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete da Liderança do PV

Folha nº <u>73</u>	do Proc.
Nº <u>01-0653</u>	de <u>2009</u>
<u>M^{re} Jose</u> Maria José de Oliveira Técnico Administrativo RF 10.940	

No que tange a iniciativa e competência, dispõe o artigo 13, inciso I da Lei Orgânica do Município:

“ Art. 13 – Cabe à Câmara, com Sanção do Prefeito, não exigida esta para o específico no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

***I – legislar sobre assuntos de interesse local;
(...) “***

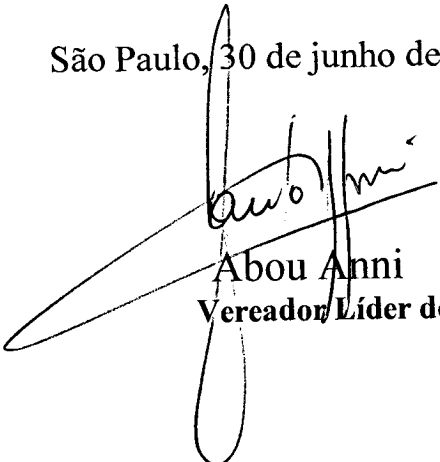
Ademais, reza os artigos 37. “caput”, da Lei Orgânica do Município:

“ Art. 37, “ caput” :

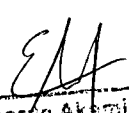
“ A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.”

Assim, tendo em vista a prerrogativa para a iniciativa da presente propositura, embasada no Art. 13, inciso I e Art. 37, ambos da Lei Orgânica do Município, REQUER A REJEIÇÃO DO PARECER PROFERIDO PELA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA.

São Paulo, 30 de junho de 2011.


Abou Anni
Vereador Líder do PV

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°(s)
1 a e folha de informação
sob n° 79. 02 / 01 / 2013


Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF 11.325 - SEP.21



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 74

do processo nº 01-653..... de 2009..... 02./..... 01./..... 2013. (a).....

Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF 11.325

A SGP-33

PARA ARQUIVAMENTO, face ao disposto no artigo 275, caput, do Regimento Interno.

São Paulo, 02/01/2013.

Jader Augusto Pimenta
CARLOS ROBERTO DA SILVA
Supervisor SGP-21
Secretário de Apoio Legislativo
SGP.2

MFN 124480

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Processo encerrado com <u>74</u> folhas.
Arquivado em <u>22.01.2013</u>
<u>EFF</u>

Eduardo Flório Filho
RF 11.175 - SGP-33