

01-0113/2007

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

PROJETO DE LEI 01 - 0113 / 2007 DE 2007

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0113 / 2007 DE 01/03/2007

PROMOVENTE: VEREADOR ANTONIO CARLOS RODRIGUES
VEREADOR ROBERTO TRIPOLI

EMENTA: CONSOLIDA A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO DE PASSAGEIROS, COLETIVO E INDIVIDUAL, MATÉRIAS
CONEXAS OU AFINS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

OBSERVAÇÕES: PROCESSO RECONSTITUÍDO

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/1/2011 15:10:32

00000058332-48



ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 01 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007 1s. 1
Matthias de Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.213

São Paulo, 17 de janeiro de 2008.

MEMO SGP-2 – nº 02/2008

À SGP.22
Sr. Supervisor,

Solicito a reconstituição do Projeto de Lei nº 01-0113/2007, de autoria dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues e Roberto Tripoli, que consolida a Legislação Municipal sobre Transporte Público Urbano de Passageiros, Coletivo e Individual, matérias conexas ou afins, tendo em vista que o mesmo encontra-se extraviado.

Atenciosamente,


LUZIA DE ALMEIDA LEITE
Secretária de Apoio Legislativo – Subst.
SGP-2

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 02 a 142
Em 24/08/2008
Ass: _____



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

01 MAR. 2007

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01- 0113/2007

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 03 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007 fls. 4
Mathias de Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RE: 11.235

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, 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 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 04	do Proc.
Nº 01-0113	de 20 08.15
Mathias da Silva P. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 20/09/2015 00:00:00.
Folha nº 05 do Proc.
Nº 01-0713 de 2009-6
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 06	do Proc. N° 01-0113	de 2004
Mathias da Silveira J. Xavier		
Técnico Administrativo		
RF: 11.233		

- 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 07	do Proc. N° 07-0113 de 2004.8
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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;

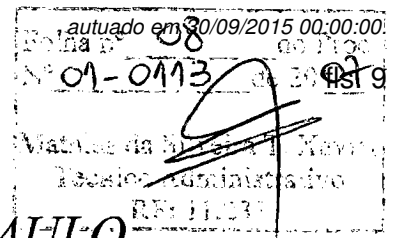
III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

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

V - o ônus da delegação, quando existente;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 03 do Proc.
Nº 01-0113 de 2010
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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;

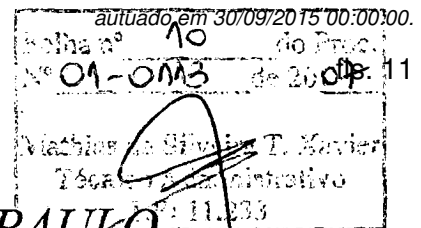
VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



§ 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 convencionadas 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 11 do Proc.
Nº 01-0113 de 2009-12
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 12 GO. 103.
Nº 01 - 0113 de 20 de 13
Matheus da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.231

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 13	do Proc. N° 01-0413 de 2009 14
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 17	do Proc. N° 01 - 0113 de 20 03 15
Marília da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 15 do Proc.
Nº 01-07773 de 2015
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 12	do Proc.
Nº 01-0113	de 2008-17
Mathias da Silveira F. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha nº 18 do Processo
Nº 01-01113 de 2015
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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 UFMs (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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00	
Folha nº 13	do Proc.
Nº 01-0113	de 2015-20
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 21	do Proc. N° 01-0113 de 2009. 22
Mathias da Silveira T. Xavier Técnico Administrativo RF: 11.233	

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. À 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 22	autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Nº 01 - 0113	de 2007
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RE: 11.233	

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 23	do Proc. 24
Nº 01-0113	de 2004
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
PF 11.233	

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuada em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 24	do Proc. N° 01-0113 de 2004. 25
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

§ 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 25	do Proc.
Nº 01-0113	de 20 01 26
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

- 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 26	do Proc. Nº 01-0113 de 2003. 27
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 27	do Proc. N° 09-0113	de 2009
Mathias da Silveira T. Xavier		
Técnico Administrativo		
RF: 11.233		

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 28	do Proc. N° 01-0113 de 2004. 29
Mathias da Silveira F. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

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 elementos 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 capital 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha nº 23 do Proc.
Nº 01-0113 de 2015
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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 - trajar-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 Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

CAPÍTULO XII DAS TAXAS

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 30	do Proc. 31
Nº 01-0443	de 2009
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

I - de Licença de 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 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 XIII 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 31 do Proc.
Nº 01-0173 de 2004-32
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
CPF: 11.233

- 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 - desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;
- XIII - angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de estacionamento oficialmente implantado;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 32	do Proc. N° 01-0713	de 2015
Mathias da Silveira T. Xavier		
Técnico Administrativo		
RF: 11.233		

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 00/09/2015 00:00:00.

Folha nº 33	do Proc. 34
Nº 01-0113	de 2007
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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 desacordo 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".



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 34	do Proc. 35
Nº 01-0113	de 20 04
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 35 do Proc.
Nº 01-0113 de 2005
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

§ 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	36	do Pftsc. 37
Nº	01-0113	de 20 07
Mathias da Silveira T. Xavier		
Técnico Administrativo		
CPF: 11.233		

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 exhibir, 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 37	do Proc. N° 01-0113	de 20 07 28
Mathias da Silva T. Xavier		
Técnico Administrativo		
RF: 11.233		

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 38 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 09-39
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
R\$: 11.233

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 39	do Proc. N° 07-0113	de 20 09 40
Mathias da Silveira Xavier		
Técnico Administrativo		
RF: 11.233		

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 40	do Proc.
Nº 01-0113	de 20 04. 41
Mathias da Silveira P. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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, calçadas, 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 41	do Proc. N° 01-0113 de 2007 42
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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;

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).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 42	do Proc. Nº 01-0113 de 20/03/43
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 43 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 09 44
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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,

Discretório

Arceate
THORCO

TRIPOLI

CLAUDIO RADO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 4 do Proc.
Nº 07-0113 de 20 08 45
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei é resultado do trabalho de consolidação da legislação municipal desenvolvido por um grupo técnico de trabalho no âmbito da Câmara Municipal, com a participação de servidores das respectivas áreas técnicas do Executivo, através de convênio firmado com a Prefeitura Municipal de São Paulo.

O trabalho de consolidação das leis foi feito de acordo com os critérios postos na Lei Complementar Federal nº 95/98, alterada pela Lei Complementar Federal nº 107/01, que em seu art. 13, determina que a consolidação visa integrar todas as leis pertinentes a determinada matéria num único diploma legal, revogando-se formalmente as leis incorporadas à consolidação, sem modificação do alcance nem interrupção da força normativa dos dispositivos consolidados.

Objetivou-se, dessa forma, a obtenção de um diploma legal conciso e estruturado sobre uma matéria específica, facilitando para todos sua consulta e evitando a existência de várias leis disciplinando um mesmo assunto e dúvidas de interpretação sobre qual estaria em vigor. Assim, a partir da aprovação da consolidação sobre certa matéria, as alterações e inovações posteriores seriam feitas somente sobre o mesmo diploma legal, evitando-se novamente a proliferação de leis.

No processo de consolidação adotaram-se como critérios a supressão dos dispositivos declarados inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal e dos que não foram recepcionados pela Constituição Federal, bem como a expressa revogação daqueles que já foram implicitamente revogados por leis posteriores.

Num primeiro momento foi encaminhado pelo Grupo de Trabalho um projeto de lei revogando leis publicadas entre 1892 a 1947, com o objetivo de limpar o banco de dados da legislação vigente.

Para a solução das questões surgidas durante o processo de consolidação foram utilizadas também as normas estabelecidas em consenso pelo Grupo de Trabalho, visando solucionar questões práticas, sendo certo que toda a documentação relativa aos trabalhos está encartada nos autos do processo administrativo 350/05 e seus anexos.

Ainda, para facilitar o entendimento do projeto, segue anexa versão explicativa do trabalho realizado.

Por entender inegável o interesse público da matéria, que tem seu fundamento de validade na Lei Complementar Federal nº 95/98, bem como no art. 7º, da Lei Orgânica do Município, aguardamos o apoio dos Nobres Pares no sentido de vê-la aprovada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 45 do Proc.
Nº 011-0113 de 20 09 46
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RE: 11.233

ANEXO EXPLICATIVO

CONSOLIDAÇÃO DA LEGISLAÇÃO SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

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

O texto legal base deste Subtítulo I é a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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.

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 12 do Proc.
Nº 01-0113 de 2013
Mathias da Silveira Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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, 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 do Município;

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

Substituída a locução "Poder Público" por "Executivo" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	47	de 48
Nº	01-0713	de 20
Matthias da Silva T. Xavier		
Técnico Administrativo		
RE: 11.233		

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:

Subtraída a locução "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 48	do Proc.
Nº 01-0113	de 2007
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
11.233	

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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, respeitadas 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 45 do Proc.
Nº 07-0712 de 20 de 50
Mathias da Silva F. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.231

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.

Substituída a palavra "Executivo" pela "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, bem como acrescida a palavra "bens" para melhor entendimento do texto.

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;

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 50 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 04 51
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

- 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 51 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 03. 52
Mathias da Silveira P. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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;

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 52 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 04 53

Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RG: 11.233

Suprimida a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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:

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 53 de 54
Nº 01-07113
Matthias da Silva
Técnico Administrativo
C: 11233

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 atenua 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 54 do Proc.
Nº 011-0113 de 2007 55
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RE: 11.233

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.

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 convencionadas entre as partes.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 55 do Proc.
Nº 01 - 0113 de 20 04. 56
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

§ 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:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 56	de 57
Nº 01-0713	de 20 07
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
R.F. 11.233	

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 27. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 57	do Proj. 58
Nº 01-0113	de 20 07
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RP 11.233	

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.

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

As alíneas "a" a "d" passaram a ser designadas incisos I a IV, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 38 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 de 59
Mathias da Silveira M. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Redação alterada para substituir a expressão "na data da promulgação desta lei" pela indicação da data de publicação da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e incluir o art. 1º da Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994, do qual foi excluída a referência à Companhia Municipal de Transporte Coletivo, que foi sucedida pela São Paulo Transporte S/A, vez que foi retirada através do art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997 sua competência para prestar e explorar os serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 5 do Proc.
Nº 01-0113 de 2009-00
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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.

Substituída a locução "Prefeitura do Município de São Paulo" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 20 de Proc.
Nº 01-0113 de 20 03. 61
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RP: 11.233

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:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.
Substituída a palavra "delegação" pela frase "concessão, permissão" a fim de dar maior precisão técnica ao texto.

I - imediata apreensão dos veículos;

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 61 de Proc.
Nº 01-0113 de 2008.62
Mathias da Silva P. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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:

Acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência e substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 62	do Proc. N° 07-0113	de 2007	63
Mathias da Silva T. Xavier			
Técnico Administrativo			
CPF: 11.283			

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.

Lei nº 14.155, de 10 de maio de 2006, que altera a redação do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 13.481/03, com alteração do texto para permitir sua atualização perene, conforme sugestão da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho.

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.

Art. 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 63 do Proc.
Nº 01-0113 de 2008-64
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RÉ: 11.233

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.

Parágrafo único introduzido pela Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 - substituída a sigla "SPTrans" por "São Paulo Transporte S.A." com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Art. 2º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.

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.

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei nº 12.549, de 8 de janeiro de 1998.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 64 do Proj. 65
Nº 01-0113 de 2007

Mathias da Silveira P. Xavier
Técnico Administrativo
11.238

São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.

Subtraída a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 1º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

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

Art. 2º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

TÍTULO II DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

audado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 65	do Proc. N° 01-0113	de 2007	s. 66
Mathias da Silva T. Xavier			
Técnico Administrativo			
PF: 11.233			

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. 1º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

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. 2º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986, retirada a expressão "a ser expedido no prazo de 30 (trinta) dias", vez que já foi editado o Decreto regulamentador nº 23.123/86.

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.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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

Art. 3º e seu parágrafo único da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 66 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 09 67
Mathias da Silveira F. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

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. 2º da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

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

Art. 3º da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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.

Arts. 1º e 2º da Lei n.º 14.011, de 23 de junho de 2005.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 67 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007-68
Mathias da Silveira Xavier
Técnico Administrativo
EP: 11.233

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

O texto legal base deste Capítulo II é a Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 68 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 07 69
Mathias da Silveira P. Xavier
Técnico Administrativo
RP 11.233

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.

Alterada a redação original "Fica criada a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, a ser constituída por portaria intersecretarial editada pelas Secretarias Municipais de Educação e de Transportes, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa" para contemplar a situação vigente por ocasião desta Consolidação, vez que já foi expedida a Portaria Intersecretarial SMT/SMC nº 22, de 26 de abril de 2005, conforme disposição do item 1 das Normas de Procedimento para a Realização da Presente Consolidação.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 69 do Proc.
Nº 01-0173 de 2003 fls. 70
Mathias da Silveira J. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Subtraída a expressão “desta lei” com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e retirada a referência original ao art. 9º, cuja disposição transitória foi remetida às Disposições Finais e Transitórias, art. 148.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

O veto ainda se encontra pendente de apreciação pela Câmara Municipal, devendo ser mantida sua indicação conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05. Texto original vetado do art. 12 da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003:

*“Art. 12. O Poder Público terá o prazo de 05 (cinco) anos, contados da data de publicação desta lei, para estender o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta a todos os alunos matriculados nas escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.
§ 1º. Para fins do cumprimento do disposto no caput deste artigo, a expansão do Programa deverá ser constante, não se admitindo a redução ou a manutenção do número de alunos por ele atendidos a cada semestre.*

§ 2º. O Poder Público deverá enviar à Câmara Municipal, no primeiro dia útil do mês fevereiro e no primeiro dia útil do mês de agosto, relatório circunstanciado demonstrando o cumprimento do disposto neste artigo, do qual deverá constar:

I - o número de alunos atendidos no semestre anterior;

II - o número de alunos a serem atendidos no semestre atual;

III - o número de alunos a serem atendidos no semestre seguinte;

IV - percentual de alunos atendidos pelo Programa nos 03 (três) semestres a que fazem referência os incisos anteriores, levando-se em conta a expansão da rede”.

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

O texto legal base deste Título III é a Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.
Foi utilizado também como texto base parcial o Projeto de Lei nº 0402/98.

CAPÍTULO I



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 2 de Proc
Nº 01-0113 019-71
Secretarias da Câmara Municipal
Técnico Administrativo
55: 11.233

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.

Substituídas as palavras "Prefeitura" e "lei", respectivamente pela locução "Poder Público" e pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 71	do Pags. 72
Nº 01-0113	de 29 07
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
R: 11.233	

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.

§§ 1º a 5º inseridos pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001.

CAPÍTULO III DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. À 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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 12 do Proc.
Nº 01-0113 de 2004. 73
Mathias da Silveira J. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

I - por crime doloso;

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

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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.

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. Bem como alterado a redação original que tratava de Cadastro Fiscal de Serviços, pois a nomenclatura atual é Cadastro Municipal de Contribuintes

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 43 do Proc.
Nº 01 - 01123 de 2015
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.133

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II e foi atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme arts. 10, II, e 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Fusão de disposição repetitiva dos originários arts. 3º e 8º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 e do art. 5º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, conforme art. 13, § 2º, inciso III, da Lei Complementar Federal nº 95, de fevereiro de 1998, com a redação conferida pelo art. 1º da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 34 do Proc.
Nº 01-0113 de 2005/5
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 45 do Proc.
Nº 01 - 0113 de 20 04 76
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RE: 11.233

§ 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.

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 36 do Livro nº 01-0113 de 16277
Matheus da Silva
Técnico Administrativo
07:11:22

§ 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.

Disposições da Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998, introduzidas como § 4º.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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).

Atualizada a denominação do Departamento Nacional de Telecomunicações (DENTEL), constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 20/09/2015 00:00:00.
Folha nº 77 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998; o § 1º foi revogado pela Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1992 e o § 2º, por conter disposição temporária já expirada.

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.

Inciso VI acrescido pelo art. 1º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Redação alterada pela Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 78	do Proc. 79
Nº 01 - 0112	de 20 04
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
R\$: 11.233	

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.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

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.

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - as alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79 e substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Redação alterada pelo art. 3º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

§ 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.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 43	do Proc. N° 01-0113 de 20 de 80
Mathias da Silveira T. Xavier Técnico Administrativo RE: 11.233	

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.

Parágrafo 2º acrescido com fundamento no art. 5º e seu parágrafo único da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e adaptada a referência de localização das penalidades neste texto de consolidação.

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.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 80 do Proc.
Nº 01-0113 de 2004-81
Mathias da Silva P. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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.

Redação alterada pela Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972.

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.

Redação do *caput* e §§ 1º e 2º alterada pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 87. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 81	do Proc. N° 01-0113 de 2009
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

II - livres.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 82 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007-83
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

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.

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.

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 elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 83 de Proc.
Nº 01-0712 de 2009 84
Mathias da Silva F. Xavier
Técnico Administrativo
RP: 11.233

VI - manter capital 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;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

Introduzida a expressão "com características especiais de identificação" por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

As alíneas "a" a "k" passaram a ser designadas incisos I a XI, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

I - manter o veículo em boas condições de tráfego;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 20/09/2015 00:00:00.
Folha nº 84 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007 85
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

IV – usar uniforme com características especiais de identificação;

Introduzido por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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:

Atualizada a denominação do Código Nacional de Trânsito, constante do texto original, pela nova denominação estabelecida pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

II - trajar-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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 25 do Proc.
Nº 01 - 0113 de 2013-86
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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 Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

As alíneas "a" a "i" passaram a ser designadas incisos I a IX, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO XII DAS TAXAS

Entrei em contato com o Setor Jurídico do DTP e estou aguardando uma resposta do Dr. Negrão (Tel.: 6096-3299, R. 808) sobre a atualização e correção das taxas aqui mencionadas. Liminarmente informaram que foi utilizado o Decreto nº 45.657, de 28 de dezembro de 2004, e a Lei Municipal nº 13.105, de 22 de dezembro de 2000, mas até a entrega deste trabalho não foi prestada a informação detalhada solicitada verbalmente.

SUGESTÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SOBRE ESTE CAPÍTULO - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria.

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

I - de Licença de 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 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 08/09/2015 00:00:00.

Folha nº 86 do Proc. 37
Nº 01 - 0113 de 2007

Mathias da Silveira L. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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;

Revogada a alínea “g” original por conter disposição temporária já expirada.

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;

A alínea “h” passou a ser designada alínea “g”, diante da revogação desta.

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

CAPÍTULO XIII 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:

Substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 87	do Proc. N° 01-0113 de 20 09 88
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

IX - apreensão do veículo.

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

Redação alterada pelo art. 1º, I da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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 - desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;
- XIII - angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de estacionamento oficialmente implantado;
- XIV - conduzir veículo com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi ou Alvará de Estacionamento vencidos;
- XV - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente;

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 88
Nº 01-0113 de 20 de 89
Márcia da Silva T. Xavier
Fórmula Administrativa
F. 11.233

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;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 83	do Proc. Nº 01-0113 de 2004
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RE: 11.233	

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 desacordo 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.

Redação alterada pelo art. 1º, II da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Redação alterada pelo art. 1º, III da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação e substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 90 do Proc.
Nº 01-0113
Mathias da Silva Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.231

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.

Redação alterada pelo art. 1º, IV da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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".

Redação alterada pelo art. 1º, V da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Atualizada a denominação do Diário Oficial do Município, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

§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.

Redação alterada pelo art. 1º, VI da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987; as alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 31	do Proc. N° 01-0113 de 2015-32
Mathias da Silva P. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Artigo 2º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 92 do Proc.
Nº 01-0113 de 2015-93
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11/233

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;

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item “3” das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

“SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria”.

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;

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item “3” das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

“SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria”.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 00/00/2015 00:00:00
Folha nº 93 de Proc.
Nº 01-0113 de 2004
Mathias da Silveira J. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

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.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

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.

Artigo 4º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Artigo 5º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 08:00:00
Folha nº 3A do Proc.
Nº 07-0113 de 2015
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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:

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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.

As alíneas "a" a "e" passaram a ser designadas incisos I a V, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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.

Artigo 6º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 33 do Proc.
Nº 01-0113 de 2012-06
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988.

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

Artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Artigo 8º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 113. A retenção do veículo dar-se-á quando:

- I - o condutor deixar de portar, ou exhibir, 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.

Artigo 9º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 114. A apreensão do veículo dar-se-á quando:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 06	autuado em 30/09/2015 00:00:00
Nº 01-0113	do Proc. de 2016-07
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

- 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.

Artigo 10 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 115. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Artigo 11 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Artigo 12 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Artigo 13 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

CAPÍTULO XIV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 09/09/2015 00:00:00
Folha nº 34 do Proc.
Nº 01 - 0113 de 2010-08
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Embora algumas infrações elencadas neste Capítulo também constituam infrações de trânsito capituladas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e este (CTB) seja posterior à Lei Municipal nº 10.308, de 22 de abril de 1987, o Departamento de Transportes Públicos – DTP (Setor Jurídico – Dr. Marcos - T. 6096-3299, Ramal 808), entende que não houve revogação das disposições em comum e continua aplicando as penas cumulativamente.

Diante do retorno deste ante-projeto revisado pela Secretaria Municipal de Transportes, sem as razões justificando a dupla penalização dos condutores de táxi por um mesmo fato e mantendo tais dispositivos, os mesmos foram reproduzidos na íntegra.

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.

Retirada a expressão “e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único do art. 12” diante da alteração desse artigo pelo art. 1º da Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987 - substituída a palavra “Prefeitura” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001 - substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra “Prefeitura” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001 - substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 98 do Proc.
Nº 01 - 0113 de 2005. 99
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Subtraída a expressão "após a vigência desta lei" por se tratar de disposição temporária já ultrapassada.

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

As alíneas "a" a "d" passaram a ser designadas incisos I a IV, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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.

O artigo 57 do texto original da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 foi revogado por conter disposição temporária já expirada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00	
Folha nº 33	do Proc.
Nº 01-0113	de 200700
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.

O artigo 58, alíneas "a", "b" e "c" do texto original da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 foi revogado por conter disposição temporária já expirada, exceto a alteração introduzida na alínea "d" pela Lei nº 9.392, de 21 de dezembro de 1981.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

ENTENDIMENTO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SOBRE O ARTIGO ANTERIOR E SEU § ÚNICO: "Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

O texto legal base desta Seção I é a Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

SEÇÃO II DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA

O texto legal base desta Seção I é a Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 101 do Proc.
Nº 01-0112 de 2005-102
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os Postos de Apoio serão instalados de acordo com a conveniência do Executivo (pontos de táxis, praças, calçadas, 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)

O veto ainda se encontra pendente de apreciação pela Câmara Municipal, devendo ser mantida sua indicação conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05. Dispositivos originais vetados da Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005:

"Art. 1º.....

§ 1º Os Postos de Apoio terão como sugestão deste vereador, 3m de comprimento, 2m de largura, 2,20m de altura, com duas portas laterais com acesso para homens e mulheres, contendo instalações sanitárias completas, além de telefone público numa das laterais e banco confortável com 5 lugares, com medidas padronizadas (ver croqui anexo).

Art. 2º As despesas com a execução desta lei, se houver, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, embora, pela beleza do modelo, tenhamos a convicção da facilidade de parceria do Executivo com a iniciativa privada.

Art. 3º este projeto da lei não tem nenhuma identidade com as propostas apresentadas por outros vereadores criando banheiros públicos, posto que o objetivo deste é o atendimento exclusivo dos profissionais taxistas."

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.

Art. 2º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, acrescido do esclarecimento de que o veículo é aquele de aluguel a taxímetro, utilizado no transporte individual de passageiros.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 103 do Proc. Nº 01-0113 de 2003
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 37 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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. 38 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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. 39 e seu parágrafo único da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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. 40 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 - Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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. 41 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – adaptado para ser incluído neste Título IV, Das Disposições Finais e Transitórias.

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,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	103	do Proc.	100:00.
Nº	01-0113	de 2001	104
Mathias da Silva L. Xavier			
Técnico Administrativo			
RF: 11.233			

conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 42 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – adaptado para ser incluído neste Título IV, Das Disposições Finais e Transitórias.

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. 43 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 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. 44, incisos I a IV e parágrafo único da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 01-013 de 2008
Matias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Art. 9º da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003 – retirada a referência original ao art. 8º vez que já foi expedida a Portaria Intersecretarial SMT/SMC nº 22, de 26 de abril de 2005, que constituiu a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito.

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.

Substituída a frase “da data de publicação desta lei” pela data da publicação da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, e a locução “Administração Pública” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º Caberá ao Poder Público fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

Substituída a locução “executivo Municipal” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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. 1º e seus §§ 1º e 2º da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, o qual, embora contenha disposição temporária ainda não foi integralmente cumprida porquanto a matéria encontra-se *sub judice* através do Mandado de Segurança nº 154-053.03.002863-1, em curso perante a 5ª Vara da Fazenda Pública, onde figura como Impetrante ADETAXI – Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo, e como Impetrado o Diretor do Departamento de Transportes Públicos.

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.

Substituída a locução “esta lei” pela indicação da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 105 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 03 106
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RE: 11.233

§ 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. 2º e seus §§ 1º a 3º da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, o qual, embora contenha disposição temporária ainda não foi integralmente cumprida porquanto a matéria encontra-se *sub judice* através do Mandado de Segurança nº 154-053.03.002863-1, em curso perante a 5ª Vara da Fazenda Pública, onde figura como Impetrante ADETAXI – Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo, e como Impetrado o Diretor do Departamento de Transportes Públicos.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 01-0113	de 2003
do Proc. nº 30/09/2015-000000	
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

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.

Lei nº 4.364, de 31 de março de 1953 - revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 4.618, de 18 de fevereiro de 1955 - revogada implicitamente pela Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 5.141, de 5 de abril de 1957 – revogada implicitamente pelos arts. 104 e 130 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);

Lei nº 5.660, de 25 de novembro de 1959 - revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 5.769, de 14 de dezembro de 1960 - não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista e art. 21, XII, “e” da CF/88;

Lei nº 5.942, de 13 de março de 1962 - não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista e art. 21, XII, “e” da CF/88;

Lei nº 6.520, de 25 de maio de 1964 - revogada implicitamente pelo art. 13, II da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 6.681, de 21 de junho de 1965 – arts. 1º e 2º revogados implicitamente pelo art. 13, V e o art. 3º derogado pelo art. 35, ambos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 6.908, de 13 de junho de 1966 – revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o § 2º do art. 14, a alínea “g” do inciso II do art. 40 e os arts. 58, *caput* e alíneas “a”, “b” e “c”; 64; 65; 66; 67 e 68 revogados por conter disposição temporária já expirada; e o art. 60, que não foi revogado nesta Consolidação por tratar de matéria tributária;

Lei nº 7.526, de 21 de setembro de 1970 - revogada implicitamente pelo art. 28 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 7.669, de 19 de novembro de 1971 – revogada por conter disposição temporária já expirada;

Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o art. 2º, revogado implicitamente pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987;

Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 8.088, de 12 de julho de 1974 – revogada implicitamente pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº <u>104</u> de 20 <u>09</u> de 20 <u>09</u>	autuada em 30/09/2015 00:00:00.
Nº <u>01-0113</u> de 20 <u>09</u>	108
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975 – revogada por incorporação à Consolidação parcialmente o art. 1º, na parte em que confere nova redação ao art. 23 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e o art. 2º; e revogado implicitamente o art. 1º, na parte em que confere nova redação ao parágrafo único do art. 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987, e na parte em que confere nova redação ao art. 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999;

Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976 – revogada implicitamente pela Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 8.678, de 3 de março de 1978 – revogada implicitamente pelo art. 28 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 9.392, de 21 de dezembro de 1981 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 9.651, de 24 de novembro de 1983 – revogada implicitamente pelo art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 9.699, de 7 de março de 1984 – revogada implicitamente pelo art. 9º, V da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 9.921, de 2 de julho de 1985 – não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista;

Lei nº 9.939, de 16 de julho de 1985 – revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 10.012, de 13 de dezembro de 1985 – revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 10.039, de 8 de janeiro de 1986 – revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 10.195, de 3 de dezembro de 1986 – revogada implicitamente pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987;

Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 10.744, de 31 de agosto de 1989 – revogada implicitamente pelo art. 13, inciso II, da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 – revogada implicitamente pelo art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 10.854, de 22 de junho de 1990 – revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 10.990, de 13 de junho de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 10.993, de 13 de junho de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 29, II da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

expressão “nos ônibus” constante do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991 – revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.022, de 2 de julho de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 3º, I, II e III c.c. 8º, incisos I, III, h, i e parágrafo único, da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991 – revogado por incorporação à Consolidação, exceto o art. 3º, revogado por constituir disposição temporal vencida;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.	
Folha nº 108	do Proc. N° 01-0113 de 2016-109
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 11.129, de 2 de dezembro de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 8º, II da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.216, de 20 de maio de 1992 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.250, de 01 de outubro de 1992 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 11.257, de 7 de outubro de 1992 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.272, de 12 de novembro de 1992 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 11.381, de 17 de junho de 1993 – revogada implicitamente pela Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994;

Lei nº 11.429, de 25 de outubro de 1993 – revogada implicitamente pelo art. 8º, I, II, III, h, l, da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.487, de 11 de março de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 35 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.502, de 13 de abril de 1994 - ADI nº 25.436.0/2-TJSP, transitada em julgado;

Lei nº 11.508, de 19 de abril de 1994 – revogada implicitamente pelo art. 9º da Lei nº 12.893, de 28 de outubro de 1999;

Lei nº 11.598, de 11 de julho de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.602, de 12 de julho de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 9º, VIII da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

expressão “de transporte público e coletivo de passageiros” constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 11.840, de 28 de junho de 1995 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 11.992, de 16 de janeiro de 1996 - revogada implicitamente pelo art. 8º, III, “h” da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 – revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 12.516, de 6 de novembro de 1997 – ADI nº 045.468.0/4-TJSP, transitada em julgado;

Lei nº 12.549, de 08 de janeiro de 1998 - revogado o art. 1º por incorporação à Consolidação e o art. 2º por conter disposição temporária já expirada;

Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 12.615, de 4 de maio de 1998 – ADI nº 059.207.0/3-TJSP, transitada em julgado;

Lei nº 12.621, de 4 de maio de 1998 – decretada inconstitucional e revogada implicitamente pelo art. 8º, I, II, III, h, parágrafo único da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 12.633, de 6 de maio de 1998 - revogada implicitamente pelo art. 33, III da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha n° 109 do Proc.
N° 01-0113 de 2015
Matthias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233

Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.207, de 9 de novembro de 2001 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.270, de 3 de janeiro de 2002 – revogada implicitamente pelo § 1º do art. 33 da Lei 13.525, de 28 de fevereiro de 2003;

Lei nº 13.441, de 14 de outubro de 2002 - implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o art. 3º, revogado por constituir disposição temporal vencida;

Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003 – o veto ao art. 12 ainda não foi apreciado pela Câmara - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.002, de junho de 2005 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.011, de 23 de junho de 2005 - revogada por incorporação à Consolidação.

PARECER Nº 273/2007 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 113/07.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa dos nobres Vereadores Antonio Carlos Rodrigues, Roberto Tripoli e outros, que visa sistematizar e consolidar a legislação existente sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual e matérias conexas ou afins no Município de São Paulo.

Sob o ponto de vista legal, nada obsta a presente proposta, eis que a mesma tão-somente consolida e sistematiza a legislação existente sobre o tema no Município de São Paulo, não se podendo invocar, portanto, eventual invasão de competências legislativas reservadas ao Chefe do Executivo.

O projeto encontra-se de acordo com os critérios postos na Lei Complementar Federal nº 95/98, alterada pela Lei Complementar Federal nº 107/01, que em seu art. 13, determina que a consolidação visa integrar todas as leis pertinentes a determinada matéria num único diploma legal, revogando-se formalmente as leis incorporadas à consolidação, sem modificação do alcance nem interrupção da força normativa dos dispositivos consolidados.

Deverão ser convocadas, durante a tramitação da proposta, audiências públicas, nos termos do art. 7º, § 2º, da Lei Orgânica.

A matéria está amparada nos artigos 13, inciso I, e 37, "caput", bem como no art. 7º das Disposições Gerais e Transitorias, todos da Lei Orgânica do Município.

PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, em 13-03-07

Aginaldo Timóteo

Carlos Alberto Bezerra Jr.

Claudete Alves

Farhat

João Antonio

Jorge Borges

D.O.C. - 15/03/07, p. 83, c. 01



Câmara Municipal de São Paulo

T A Q U I G R A F I A

Folha nº 112	do Proc. Nº 01-0413 de 2007
Mathias da Silva T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:13

rev.:

evento: 104-SE data:21-03-07

Orador(es):Presidente

a legislação municipal sobre Saúde, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."

O SR. PRESIDENTE (Adilson Amadeu - PTB) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado em primeira votação. Volta em segunda.

Passemos ao item seguinte.

- "Item 20. PL 112 /2007, dos Vereadores ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR), ROBERTO TRIPOLI (PV) E OUTROS. Consolida a legislação sobre Tabagismo no Município de São Paulo, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª.Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."

O SR. PRESIDENTE (Adilson Amadeu - PTB) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado em primeira votação. Volta em segunda.

Passemos ao item seguinte.

- " Item 21 (Segue Ane)



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 113

T A Q U I G R A F I A

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:14

rev.:

evento: 104-SE

Folha nº 112	do Proc. N° 01-0113 de 2007
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
data 21-08-2013	

Orador(es):Presidente

- "21 - PL 113 /2007, dos Vereadores ANTONIO CARLOS RODRIGUES

(PR), ROBERTO TRIPOLI (PV) E OUTROS. Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."

O SR. PRESIDENTE (Adilson Amadeu - PTB) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado em primeira votação. Volta em segunda.

Passemos ao item seguinte.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Francisco Chagas.

O SR. FRANCISCO CHAGAS (PT) - (Pela ordem) - Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, o adiamento *sine die* dos itens 22 e 23 da pauta.

O SR. CARLOS APOLINARIO (PFL) - (Pela ordem) - Sr. Presidente, eu gostaria de saber a que se referem esses dois itens objetos do requerimento.

Processo nº fls. 114
Maria Tereza Affonso da Silva
10.651



Câmara Municipal de São Paulo

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 113 do Proc.
Nº 01-0113 de 20 07
Mathias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.283

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

PRESIDENTE: JOÃO ANTÔNIO

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 24 de abril de 2007

OBSERVAÇÕES:

11/3/07

8888



Câmara Municipal de fls. 115

Folha nº 114 do Proc. nº 01-0112 de 2007

São Paulo

Folha nº do

Mathias da Silva T. Xavier
Técnico AdministrativoQUIGRAFIA
NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4Processo nº
Tereza Afonso da Silva
03.10.651

rod.:01

fl.2 RF:td:233

rev.:

evento:8888

data:24-04-07

Orador(es):

O SR. PRESIDENTE (Farhat) - Aberta a reunião. Na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa declaro aberto os trabalhos desta audiência pública aos seguintes projetos de lei: Projeto de lei 93/2007, que sistematiza e consolida a legislação sobre instalação de bancas de jornais e revistas em logradouros públicos e dá outras providências; PL 94/2007, sistematiza e consolida a legislação municipal sobre bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e todos os tipos de comércio semelhantes e dá outras providências; Projeto de lei 95/2007, consolida a legislação sobre limpeza de imóveis, fechamento de terrenos não edificadas, construção e utilização de passeios, rebaixamentos, guias, sarjetas e dá outras providências; Projeto de lei 96/07, consolida a legislação municipal sobre cidades irmãs; Projeto de lei 97/2007, consolida a legislação municipal sobre criança e adolescente; Projeto de lei 98/2007, consolida a legislação do município de São Paulo referente à cultura; PL 99/2007, consolida legislação sobre denominação, alteração de denominação de vias; PL 100/2007, consolida legislação municipal atinente à pessoa com deficiência; PL 101/2007, consolida legislação municipal sobre esporte, lazer e recreação; PL 102/2007, consolida legislação municipal referente a datas comemorativas; PL 103/2007, consolida legislação municipal sobre discriminação de qualquer natureza; PL 104/2007, consolida e sistematiza alteração de legislação sobre educação; PL 105/2007, consolida e sistematiza legislação municipal sobre farmácias; PL 106/2007, consolida a legislação municipal sobre



Câmara Municipal de fls. 116

folha nº 115 do Proc. 01-0113 de 20 07	São Paulo	folha nº do
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo	TAQUIGRAFIA	Processo nº Júlia Gouveia Affonso da Silva Reg. 10.651
rod.:01 Orador(es):	fl.:3 RF: 119933	NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4 rev.: evento:8888 data:24-04-07

honrarias; PL 107/2007, consolida a legislação municipal sobre idosos; PL 108/2007, consolida legislação municipal sobre meio-ambiente; PL 109/2007, consolida e sistematiza a legislação municipal sobre postos de abastecimento de combustíveis; PL 110/2007, consolida a legislação municipal sobre promoção e assistência-social; PL 111/2007, sistematiza e consolida a legislação municipal sobre saúde; PL 112/2007, consolida a legislação sobre tabagismo; PL 113/2007, consolida a legislação sobre transportes públicos.

Esta audiência pública objetiva sistematizar e consolidar legislações relativas aos temas que nós abordamos até aqui e ela faz, evidentemente, uma sistematização da legislação existente em relação a esses temas e propõe esses projetos de lei. Portanto, esses projetos de lei sobre esses temas ficarão à disposição das Assessorias e, evidentemente, esta audiência pública, já que esses projetos cada um se refere a uma matéria, ela está sendo feita para obedecer a uma formalidade legal, mas os projetos estão à disposição das Assessorias para serem debatidos no momento da votação e, eventualmente, se alguém quiser alguma observação em relação a esses projetos eu ouviria neste momento.

Não há nenhum inscrito. Então, repito, todos estes projetos estão à disposição das Assessorias, eles sistematizam a legislação existente através de um projeto de lei. Então os Assessores dos Vereadores podem ter acesso, não só à pauta, como aos projetos aqui elencados e que estão à disposição dos Srs. Vereadores através das suas Assessorias. São projetos de lei antigos e que foram agora



Câmara Municipal de fls. 117

 Folha nº 116 do Proc.
 nº 01-0112 de 20 07

São Paulo

Folha nº do

 Mathias da Silveira P. Xavier
 Técnico Administrativo

TAQUIGRAFIA

 Processo nº
 Maria Tereza Affonso da Silva
 Reg. 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:4 RF: taq233

rev.:

evento:8888

data:24-04-07

Orador(es):

analisados por uma Comissão. Existem aqui, por exemplo, os relativos a bancas de jornais, são leis até de 1935, 1950, 51. Então foi feito este estudo para verificar quais as leis que já perderam seu objeto em função do tempo transcorrido e, evidentemente, os que estão em vigor, a legislação em vigor, foi sistematizada em um projeto de lei.

Portanto, encerro esta audiência pública reiterando que os projetos estão todos à disposição dos Srs. Vereadores e das Assessorias.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.

Processo nº
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

fls. 118



Câmara Municipal de São Paulo

TAQUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

Folha nº 117	do Proc.
Nº 01-0113	de 2007
Mathias da Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

PRESIDENTE: JOÃO ANTÔNIO

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 23 de maio de 2007

OBSERVAÇÕES:

Lista de participantes não fornecida

Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível

Manifestação fora do microfone

8952



Câmara Municipal de fls. 119

Ma n° 112 do Proc. 01-0112 de 2007		São Paulo		olha n° do
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo		T A Q U I G R A F I A		Processo n°
rod.:01	fl.:2 RF: 11233	rev.:	evento:8952	data: 23-05-07
Orador(es):				

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Na qualidade de Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, declaro abertos os trabalhos da audiência pública dos seguintes projetos de lei:

PL 93/07, que sistematiza e consolida a legislação sobre instalação de bancas de jornais e revistas em logradouros públicos e dá outras providências. Sistematiza e consolidação municipal sobre bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e todo tipo de comércio assemelhado e dá outras providências.

PL 95/07, consolida a legislação sobre a limpeza de imóveis, fechamento de terrenos não-edificados, construção e utilização de passeios, rebaixamento de guias e sarjetas e dá outras providências;

PL 96/07, consolida a legislação municipal sobre cidade irmãs da cidade de São Paulo e dá outras providências;

PL 97/07, que consolida a legislação municipal sobre crianças e adolescente;

PL 98/07, que consolida a legislação municipal de São Paulo referente à cultura;

PL 99/07, que consolida a legislação municipal sobre denominação e alteração de denominação de vias e logradouros e próprios municipais;

PL 100/07, que consolida a legislação municipal atinente à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida;

PL 101/07, que consolida a legislação municipal sobre esporte, lazer e recreação;



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 120

na nº 113 do Proc. 01-0113 de 20 07	olha nº	do
Matthias da Silveira T. Xavier	PROCESSO nº	
Técnico Administrativo	Materia Tereza Afonso da Silva	
rod.:01 fl.:3 RF: 113	rev.:	evento:8952 data: 23-05-07
Orador(es):	Pág. 10.651	

PL 102/07, que consolida a legislação municipal referente a data comemorativa, eventos e feriados do município de São Paulo;

PL 103/07, que consolida a legislação municipal sobre discriminação de qualquer natureza;

PL 104/07, que consolida, sistematiza e altera a legislação sobre educação no município de São Paulo;

PL 105/07, que consolida e sistematiza a legislação sobre farmácias e drogarias no município;

PL 106/07, que consolida a legislação municipal sobre honorarias, símbolos e matérias correlatas;

PL 107/07, que consolida a legislação municipal sobre idosos e dá outras providências;

PL 108/07, que consolida a legislação municipal sobre meio ambiente;

PL 109/07, que consolida e sistematiza a legislação municipal sobre postos de abastecimento de combustíveis e serviços correlatos.

PL 110/07, que consolida a legislação municipal sobre promoção e assistência social e trabalho;

PL 111/07, que sistematiza e consolida a legislação municipal sobre saúde;

PL 112/07, que consolida a legislação sobre tabagismo no município de São Paulo;

PL 113/07, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiro, coletivo e individual, e matérias conexas ou afins.

		Câmara Municipal de		fls. 121
Folha nº 120 01-0113 de 20 07	São Paulo		Folha nº do	
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo	A Q U I G R A F I A		Processo nº Maria Tereza Affonso da Silva Reg. 10.651	
rod.:01 fl. 4 RF: 1123	rev.:	evento:8952	data: 23-05-07	

Senhores e senhoras, como é do conhecimento de todos, a Câmara Municipal de São Paulo iniciou, há cerca de 2 anos, um processo de consolidação das leis municipais.

No município de São Paulo havia leis dispersas sobre diversos assuntos, temas, o que dificultava a vida dos cidadãos paulistanos, uma vez que a pesquisa sobre seus direitos, baseada nas leis, era trabalhosa.

A decisão da Câmara Municipal, à época presidida pelo Vereador Tripoli, tem dois objetivos principais. Primeiro, eliminar leis superados no nosso município. Segundo, fazer uma consolidação e tornar mais simples as consultas sobre os direitos dos cidadãos.

Este trabalho representa um dos objetivos desta Câmara: tornar mais fácil a vida dos cidadãos, a vida dos operadores do Direito da nossa cidade.

Antes de abrir a palavra, quero pedir para a Dra. Marcela ou Dra. Simone falar um pouco sobre este assunto. Em seguida, abriremos a palavra aos interessados.

A SRA. MARCELA(?) - Como o Vereador já falou, esse processo foi iniciado há dois anos pela Câmara Municipal e foi feito por um grupo no âmbito da Câmara e do Poder Executivo.

Esses projetos que serão apresentados agora têm por objetivo reunir toda matéria de determinado assunto, para tornar a consulta mais fácil, além de revogar as leis que já foram implicitamente revogadas, as que foram declaradas inconstitucionais, e tornar a consulta por parte do cidadão mais fácil.

		Câmara Municipal de São Paulo		fls. 122
folha nº 121 de 2007	do Proc. 01-0713 de 2007	folha nº do	Processo nº Maria Tereza Afonso da Silva 10.651	
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo		NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4		
rod.:01 Orador(es):	fl.:5 RF: 146.233	rev.:	evento:8952	data: 23-05-07

Como a finalização desses projetos foi em 2006, estamos preparando atualizações com legislação que tenha sido editada nesse período, entre a finalização e a propositura. E também atualizando as multas, que foram atualizadas somente até 2006.

Esses substitutivos poderão ser apresentados em plenário. A estrutura dos projetos permanece a mesma. É basicamente isso.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Meu nome é Flávia, sou presidente do Centro de Vida Independente Araci Nallin, que tem por finalidade dar tratamento às pessoas com deficiência.

Preocupa-nos muito nem tanto o teor dessa consolidação, mas o momento que vivemos, que é o momento que o Brasil já subscreveu a Convenção Internacional da ONU que foi feita com participação maciça da sociedade civil. Estamos discutindo o estatuto e a preocupação é a seguinte: na convenção muda-se a própria definição, o conceito do que é deficiência. E saindo essa consolidação ainda estaríamos vivendo retrocesso perante os novos instrumentos internacionais que estão aí e que seremos obrigados a cumprir. E o estatuto tem também grupo muito grande lutando.

Eu li, o PL está aqui, o que diz respeito às pessoas com deficiência, e o que vejo é que a cidade de São Paulo que é o maior centro, que é realmente quem mede as políticas, sair uma lei com número de 2007, mesmo sendo consolidação, com coisas tão retrógradas perante novos instrumentos, acho assim, para esse PL particularmente, eu não acredito que seria de bom-tom ser aprovado. São Paulo leva o resto do país. A gente tem experiência muito triste, infelizmente, em



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 123

folha nº 122 do Proc.
01-0113 de 2007
Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo

folha nº do
Processo nº
Maria Tereza Affonso da Silva
10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:6 RF: 12033 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
Orador(es):

Brasília porque fizeram um estatuto que é horrível, está aquém das leis liberais. E agora essa consolidação do PL 100 traz de volta muita coisa que não é a realidade. As leis estão muito atrasadas e não retratam mais o que está acontecendo. Acho que não é momento propício para se fazer isso. Seria melhor esperar o Brasil ratificar a convenção e tem um movimento todo para isso, isso vai acontecer o mais breve possível. E ver o que vai acontecer realmente com o estatuto liberal, com as novas leis porque São Paulo tem de estar à frente, não pode estar atrás. Mesmo assim a doutora falou que o PL tem algumas coisas que não condizem com a realidade.

Por exemplo, grande parte disso diz respeito à estrutura do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência. Do jeito que é aqui, ele não pode realmente fazer parte do Conselho Nacional das Pessoas com Deficiência porque não é paritário. Existe toda uma movimentação do movimento querendo que seja paritário, inclusive estamos tratando isso junto à Vereadora Mara Gabrilli para entrar com projeto de lei tornando o Conselho de São Paulo paritário para que possa também estar em Brasília discutindo as políticas nacionais para as pessoas com deficiência. Esse PL lógico, como é uma consolidação, está consolidando o tal do Conselho não-paritário e ele está ligado a uma Secretaria que, na verdade, ele não está. Hoje ele está ligado à Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, e aqui está acho com a Secretaria dos Negócios.

Então para a gente que é do movimento de São Paulo, a gente se sente triste com essa consolidação porque vai mostrar São Paulo com



Câmara Municipal de fls. 124

 Folha nº 123 do Proc.
01-0113 de 2007

São Paulo

Folha nº do

 Mathias da Silveira P. Xavier
Técnico Administrativo

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

 Processo nº
M.ª Tereza Afonso da Silva
Reg. 10.651

rod.:01

fl.:7

RF: 19233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

uma cara que não reflete o nosso movimento. São leis arcaicas, muito antigas, não refletem nem as nossas necessidades e vai estar muito fora, como já falei, dos instrumentos internacionais. E acho que São Paulo tem de ir para frente, tem que mostrar o que há de melhor. Temos de pegar esses instrumentos e ir além deles. Assim é que é, São Paulo sempre melhorou as leis, e isso aqui para a gente é um retrocesso.

Digo isso não pelo conteúdo, mas pelo momento que passamos, é um momento muito especial. Nós conseguimos, nós pessoas com deficiência, sermos protagonistas da nossa história. Nós estamos participando da feitura de todos os instrumentos legais. Acho que mesmo saindo uma consolidação, é uma lei de 2007. Vão falar: o que aquele povo de São Paulo está fazendo? (Risos) Realmente, para a gente é muito negativo isso.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Flávia, agradeço a colaboração. Quero apenas esclarecer algumas questões. Primeiro, é importante chegar à Comissão de Justiça, pontuar, por exemplo, quais as leis que estão contidas nesse projeto que realmente estão dissociadas da realidade. Faça chegar a esta comissão, até a gente.

Agora, é bom esclarecer que estamos fazendo uma sistematização das leis. Estamos reunindo as leis e revogar leis é sempre um processo complexo no Legislativo. Quando há uma lei proibindo que carros-de-boi trafeguem pela Avenida Paulista, é claro que isso é meio óbvio.

Agora, quando a lei expressa conteúdo maior é mais complexo revogar essa lei porque envolve debate maior no Legislativo. Entendo, inclusive, que a consolidação que estamos fazendo vai permitir, num



Câmara Municipal de fls. 125

folha nº 124 do Proc. 01-0123 de 2007	folha nº do
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo	Processo nº Marcelo Terex Affonso da Silva 10.651
rod.:01 fl.:8 RF: 199233	NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4
Orador(es):	rev.: evento:8952 data: 23-05-07

momento seguinte, à Câmara Municipal de São Paulo efetivamente poder a partir desse... Há leis da cidade de São Paulo que grande parte dos Vereadores não conhecem, por exemplo, de 1940 e até mais antigas. Então, quando decidimos sistematizar essas leis isso vai permitir que possamos avançar nessa direção.

Em todo caso quero pedir, se for possível, que fizesse um relatório sucinto dizendo: essa aqui não merece estar, esse termo não merece ser usado. Acho que vai nos ajudar e ainda temos mecanismo, se necessário, de no momento seguinte apresentar substitutivo em plenário, o que possibilitará com certeza fazer algumas correções, que podem não chegar a 100%, mas podemos corrigir ainda através de substitutivo.

Não sei se a Dra. Marcela gostaria de falar. (Pausa) Com certeza! Só dizendo que não há discordância da minha parte, estou só dizendo da complexidade que tem. Não se trata de uma nova lei, trata-se de consolidarmos leis que já existem no Município de São Paulo.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Nós conseguimos junto ao Congresso Nacional todo um movimento para parar o estatuto, para ficar na Convenção Internacional das Pessoas com Deficiência. Acho que se você está, a Comissão de Justiça de São Paulo nos pedem esse tempo, que vai ser curto, não vai passar de dois, três meses, eu acho que como estamos estudando o Estatuto federal, esse mesmo grupo - que não são poucas pessoas - poderia contribuir para fazer essa consolidação que eu leio como estatuto. Não é nada mais do que um estatuto. Agora, soltar um estatuto fora de uma realidade e sabendo que São Paulo está



Câmara Municipal de fls. 126

 Olha nº 125 do Proc.
 01-0113 de 2007

São Paulo

Olha nº do

 Mathias da Silva T. Xavier
 Técnico Administrativo

TAQUIGRAFIA

 Processo nº
 Maria Tereza Afonso da Silva
 Reg. 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:9 RF: 14q233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

sempre na vanguarda da legislação. Então, vai ser muito ruim para as pessoas com deficiência.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Permita-me, mas é que não estamos fazendo nada novo, estamos apenas pegando, elas estão aí, estão em vigência. Então, é melhor que a gente para a cidade de São Paulo e diga: olha o que nós temos, e a partir daqui podemos criar as condições e falar: isso não compensa mais. O pior é ficar escondido como está hoje.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Não, elas não estão tão escondidas assim porque como estamos revendo toda a legislação, estamos estudando, tem um grupo grande estudando a legislação, então não estão escondidas, é para as pessoas com deficiência, é um grupo grande.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Digo a você que o cidadão comum, o cidadão paulistano não conhece. Tenho absoluta certeza, e estou percebendo o grau de esclarecimento de vocês, de conhecimento, percebo pela exposição de vocês, tenho absoluta certeza. Estou dizendo que a população não sabe.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Não seria melhor lançar um instrumento que tem uma consistência, que tem inovação do que fazer um estatuto retrógrado, com número de 2007 da cidade de São Paulo? O grave de tudo isso é...

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Desculpa interromper, é que não estamos fazendo um estatuto.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Desculpa, eu usei a palavra errada, consolidando leis.



Câmara Municipal de fls. 127

folha nº 126 do Proc. nº 01-0113 de 2007	folha nº do
Mathias da Silva T. Xavier Técnico Administrativo	Processo nº Márcia Tereza Afonso da Silva 10.651
rod.:01 fl.:10 RF:tão.233	NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4
Orador(es):	rev.: evento:8952 data: 23-05-07

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Consolidando leis, é o que já existe, o que já está aí.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Sim, mas é que para todo mundo enquanto lei é de 2007, é uma lei nova. O problema é como o senhor está falando, a população conhece? O que a população vai conhecer é uma lei de 2007, como o pessoal com deficiência é uma definição médica, clínica. Sabe, é uma coisa da década passada. Então, é o que eu falo, vai ser pior em nível de repercussão a consolidação, e estou falando especificamente, porque é um momento muito particular que o movimento das pessoas com deficiência está vivenciando. Quer dizer, não se faz um estatuto que é o nacional, que está sendo estudado, da noite para o dia. A Convenção da ONU que mobilizou mais de 600 pessoas da sociedade civil para ajudar a fazer, e não se faz da noite para o dia. São dois, um ano, é muito estudo, muita gente envolvida. Por isso eu falo, é esperar um pouco essa consolidação e melhorar.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Digo o que eu solicito à Comissão aqui da Câmara é que aguarde esse PL em particular... (ininteligível)... até o Brasil assinar, ratificar a convenção da ONU, que é um processo que vai ser em curto prazo. E aí podemos levar para dentro dessa consolidação já algumas definições, pelo menos as definições mais condizentes com a realidade.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Flávia, faz o seguinte: formaliza. Eu, aqui, faço a audiência pública, debate. Formaliza esse pedido, que eu vou levar ao Presidente da Casa, que é quem pauta a



Câmara Municipal de fls. 128

Folha nº 127 do Proc. nº 01-0113 de 2007

São Paulo

Folha nº do

Mathias da Silveira F. Xavier
Técnico AdministrativoTAQUIGRAFIA
NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4Processo nº
Márcia Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

rod.:01

fl.:11 RF:táq.233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

matéria em Plenário. Faço questão de levar até ele, obviamente, solicitando para que ele nos atenda e não paute esta matéria em Plenário. E voltaremos a vamos falar, a nos comunicar com você e com a entidade e com todos os interessados a esse respeito. Tenho o maior prazer. Se depender de mim só, do Vereador João Antônio, Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, três meses esperaríamos com o maior prazer.

Como não depende só do Vereador João Antônio, vou encaminhar. Se precisar defender a sua proposta, a sua preocupação, o seu requerimento, farei com entusiasmo, junto ao Presidente da Casa.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Eu me sinto satisfeita.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Agradeço aqui à Flávia Maria. Aliás, ótima contribuição, viu? Se tivéssemos nesta Casa pessoas interessadas em debater a matéria e que viessem aqui com tanto entusiasmo para defender suas posições, a Cidade estaria diferente, diferenciada, com certeza.

A segunda que está inscrita aqui é a Margarete Godói, Assessora do nosso ex-Presidente - não é, Margarete? -, meu grande amigo Tripoli.

A SRA. MARGARETE GODÓI - Bom dia a todos.

Com relação à consolidação, entendo que não dá para mexermos. Mas acho que, a partir dela, as mudanças poderão ocorrer de uma forma, mas facilitada, não é? Então, fica a sugestão para o movimento do



Câmara Municipal de fls. 129

 Folha nº 128 do Proc.
 01-0113 de 2007

São Paulo

Folha nº do

 Mathias da Silva T. Xavier
 Técnico Administrativo

TAQUIGRAFIA

 Processo nº
 Maria Tereza Affonso da Silva
 Reg. 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:12 RF: 149233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

portador, para que trabalhe em cima da consolidação, para poder propor as mudanças.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Margarete, permita-me complementá-la, nessa questão, dizendo o seguinte: não desistam, não saiam da audiência pública, falando que não dá mais para mudar. Pega a lei, manda todas as sugestões. É isso que vai nos fazer trabalhar em cima de novas idéias, de novas propostas.

Margarete, continuando com a palavra.

A SRA. MARGARETE GODÓI - Queria deixar registrada também a necessidade da alteração de algumas leis. Por exemplo, a principal é sobre o Conselho Municipal do Idoso. Ele precisa ser deliberativo, precisa ser paritário, para ser deliberativo. E temos algumas sugestões, que sei que aqui não cabem.

Com relação ao texto, levantamos que existem trechos dessa consolidação que aparecem de uma vez. Então, com relação à saúde, aparecem várias vezes o mesmo tipo de serviço, o mesmo tipo de atendimento. Então, poderia ser dada uma enxugada melhor, porque, quando pensamos nessa consolidação, para a população idosa, o objetivo principal é a informação dessa mesma população. Então, quanto mais clara e objetiva for a lei, teremos uma informação melhor dirigida à população. Então, existem alguns trechos em que aparece o mesmo assunto várias vezes.

E, com relação a alguns termos, com relação ao próprio termo "idoso" e "terceira idade": aparece, muitas vezes, no começo da consolidação, usando o termo "idoso"; e, da metade para o fim, já se



Câmara Municipal de São Paulo fls. 130

 Folha nº 129 do Proc.
 Nº 01-0113 de 2007

folha nº do

 Mathias da Silva T. Xavier
 Técnico Administrativo

 T A Q U I G R A F I A
 NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

 Processo nº
 Maria Tereza Affonso da Silva
 nº 10.651

 rod.:01 fl.:13 Rpt.:233 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
 Orador(es):

fala em "terceira idade". Então, é importante que tenhamos uma uniformidade aqui no tratamento a essa camada da comunidade.

Com relação à saúde, a gente não conhece, não tive tempo de conhecer o teor de todas essas leis que foram estudadas aqui, mas quando falamos em saúde, não podemos falar só em igualdade de acesso. Temos de falar, no caso do idoso, na prioridade do atendimento, não só nos guichês - como aqui é colocado, no atendimento dos guichês da Saúde, mas também na prioridade às consultas, aos exames, além do medicamento.

Uma outra coisa, na questão dos eventos culturais particulares: a meia-entrada é garantida de segunda a quinta. Quando falamos e partimos do princípio de que a política municipal trata, como princípio, o direito à igualdade, também temos de garantir a igualdade de acesso em todos os dias de semana, porque o próprio Estatuto do Idoso não cita a questão da determinação da data e do horário. O acesso é irrestrito. Aí vai depender do teor da lei que foi colocada aqui, que não tivemos tempo de analisar os detalhes. Mas deixo à Comissão a necessidade da alteração, quando se fala do Conselho Municipal. Na realidade, temos acompanhado não só o trabalho do Conselho, mas também o respeito que o Poder Público tem por esse Conselho - que é discutível. E também a participação comunitária, que ela se dá uma forma bastante deficitária, em função da própria forma como é feita a eleição desse Conselho.

E, quando se fala na assistência, se coloca a habitação. Então, acho que aí se deveria colocar habitação na Habitação. Na



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 131

folha nº 130 do Proc. nº 01-0113 de 20 07

folha nº do

Mathias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo

TAQUIGRAFIA

Processo nº
Márcia Teresa Affonso da Silva
nº 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:14 RF: 120233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

assistência, se fala de colocar à disposição da população idosa, na forma de comodato, as casas-lares. Acho que a proposta que temos, que não parece aqui... Mas aí, de novo, é questão da lei primeira que foi pesquisada aqui: é a questão da garantia dos 3% que o Estatuto do Idoso apregoa, determina, do direito a 3% das unidades construídas de conjuntos habitacionais para a população. Então o Estado de São Paulo a gente já tem 5% das unidades construídas pela CDHU, 5% são destinadas à população idosa. Então é a gente garantir também na lei municipal pelo menos os 3% que o Estatuto apresenta.

Também, uma coisa que a gente tem discutido é com relação à destinação das unidades habitacionais, que elas devem ser por concessão, por comodato, não vendidas porque na maioria das vezes o idoso compra essa unidade, a família vai junto, aí ele falece e aí você deixa de atender a população idosa mesmo nesses 3%.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Se eu entendi, de maneira resumida, suas preocupações, trata-se de dois grandes blocos. O primeiro é a forma. Então a forma, uniformizar o texto, conceitos que estão ultrapassados, atualizar. Acho que essas questões, eu já peço, aliás, é uma grande contribuição nessa questão da forma, se você pudesse nos ajudar mandando contribuição inclusive.

Em relação ao mérito, porque tem questões aí que são de mérito. A lei municipal trata de um assunto e obviamente adentra ao mérito, fala o que é, essa é mais complexa a gente mudar sem uma discussão maior com os Vereadores da Casa. Obviamente, aceitamos as



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 132

Folha nº 131 do Proc. nº 01-0000 de 2007
 Mathias da Silveira T. Mavini
 Técnico Administrativo

Processo nº 10.651
 Maria Teresa Affonso da Silva
 NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:15 RF:tdq.233 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
 Orador(es):

sugestões, mas em se tratando de mérito nós vamos ter que discutir mais a matéria para ver como fazer porque aí pode ter divergências, pode ter, não estou dizendo que vai ter divergências, mas pode ter divergências na Casa.

Mas em relação à forma de antemão eu digo que as contribuições serão bem vindas, tanto no caso dos idosos, quanto no caso da companheira Flávia, tratando da questão das pessoas com mobilidade reduzidas. Acho que essa questão, na forma, perfeitamente possível e mais tranqüilo mudar, quando se trata do mérito é que eu acho que é mais complexo.

A SRA. MARGARETE GODÓI - Com relação a isso eu vou tentar aprofundar essas leis que deram origem a essa consolidação, porque às vezes um termo que você consiga pegar de um artigo, junta com outro, com esse objetivo de estar condensando esses artigos em um só, a gente consiga dar realmente a visibilidade que é importante.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - De todo coração, faça chegar à Comissão essas suas sugestões, principalmente na questão de mérito também, mas suas críticas são perfeitamente pertinentes.

Meu grande amigo Manoel Cavaleiro.

O SR. MANOEL CAVALHEIRO - Eu sou do Gabinete do Vereador Eliseu Gabriel, transmito a esta Presidência, aos Vereadores Tripoli e Antonio Carlos o esforço que vocês fizeram com o Presidente da Casa para essa consolidação. Eu queria fazer apenas duas considerações e as várias áreas da Prefeitura foram consolidadas, foram ouvidas sobre a consolidação porque elas implicam, essa consolidação, em rever todos



Câmara Municipal de fls. 133

Folha nº 132 do Proc. nº 01-0113 de 2007

folha nº do

Matthias da Silva T. Xavier
Técnico AdministrativoTAQUIGRAFIA
NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4Processo nº
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

rod.:01

fl.:16

RFIap:233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

os decretos municipais, além disso, elas têm implicações financeiras sérias. Por exemplo, na área de transportes a extinção da lei da CMTC coloca o problema da transferência para o Tesouro Municipal de todas as dúvidas contestáveis pela empresa e nas outras áreas deve ter ocorrido a mesma coisa.

Uma sugestão que me parece lógica seria que depois destas audiências, antes de ir a plenário, ouvir as várias áreas com estas sugestões da própria Prefeitura, para ver se existe alguma coisa que possa ser corrigida ou aprimorada.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Eu agradeço, mas quero esclarecer que há um convênio assinado entre o Prefeito e a Câmara Municipal de São Paulo para fazer essa consolidação, uma integração, de maneira que estamos trabalhando conjuntamente nessa matéria, a Prefeitura e o Legislativo, que estão plenamente articulados. Claro que nem tudo a gente consegue resolver, de maneira que a sua contribuição também é bem vinda.

Eu quero convidar para falar agora o Sr. Vidoto. Prazer recebê-lo novamente nesta Casa.

O SR. VIDOTO - Obrigado, Vereador João Antônio. O prazer é nosso de estar aqui em mais um trabalho sendo conduzido por V.Exa.

Eu tenho aqui, Vereador, duas fases, a primeira falando em nome do Sindicato de Bares, Hotéis, Restaurantes e Similares, cujo nosso Vice-Presidente, o Branco, está presente, o Sérgio na Presidência, o Sr. Fernandes, que é o Presidente da Associação de Hotéis, quero dizer que esta consolidação nos interessa muito,



Câmara Municipal de fls. 134

 Folha nº 133 do Proc.
 Nº 01-0113 de 20 07

São Paulo

Folha nº do

Mathias da Silveira T. Xavier

TAQUIGRAFIA

 Processo nº
 Maria Tereza Affonso da Silva
 Reg. 10.651

Técnico Administrativo

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:17 RF:taq:233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

inclusive foi um pedido do nosso sindicato, do nosso presidente, feito a esta Casa.

O que nos preocupa, na realidade, é que nós não tivemos acesso a esse projeto porque uma lei mal interpretada, nós temos isso diariamente em nosso segmento, causa o fechamento e o constrangimento do nosso auxiliar, como, por exemplo, eu não sei como onde na época o Secretário Walter Feldman descobriu na lei que o emparedamento estava permitido e era permitido, porque até então o exercício que vinha sendo feito era o fechamento administrativo, se o proprietário não cumprisse isso iria par ao Judiciário, para a delegacia por desobediência e aí se lavrava um processo criminal, mas não esse emparedamento que estão fazendo na cidade de São Paulo, deixando a cidade sobremaneira como se encontra hoje, com paredões. Se os blocos que estão usando para emparedarem estabelecimentos comerciais fossem usados para construírem casas populares, muitas já estariam sido construídas. Esses blocos depois são quebrados e jogados fora. Deveria haver outra forma de fecharem o estabelecimento. Descobriram isso na lei não sei como.

Então, a proposta da consolidação é interessante. Deveríamos ter uma participação efetiva, porque quando entra um prefeito, quando ele anuncia que chegou, fecha bares e restaurantes. Dessa forma, ele vai para a mídia. Há uma preocupação muito grande nossa, de que essa consolidação, que diz respeito ao nosso segmento, seja muito bem elaborada, para não deixar margens, para que o fiscal possa achar uma brecha, provocando algum problema com o nosso associado.



Câmara Municipal de fls. 135

Folha nº 134 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007
Machies da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo

São Paulo
TAQUIGRAFIA
NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

folha nº do
Processo nº
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

rod.:01 fl.:18 RFaq.:233 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
Orador(es):

Agora falarei em nome da CAPPD, Conselho Estadual de Assuntos de Pessoas Portadores de Deficiência, do qual sou vice-presidente. Agradeço a oportunidade e concordo com as palavras da Sra. Flávia e os Srs. Paulo, nosso deficiente auditivo, Renato, Secretário Adjunto da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência.

Estão consolidando uma lei já existente. Então, nada poderá ser acrescentado, a não ser aquilo que já existe. Então, qual é a nossa proposta? Estamos fazendo na Assembléia Legislativa um trabalho. Lá havia 42 projetos de lei referentes à pessoa com deficiência, num total de 610 a 615 artigos. Consolidamos um projeto só com 48 artigos, muito mais bem elaborado, que passou por vários órgãos do nosso segmento.

A nossa proposta é que V.Exas. consolidassem também os projetos existentes da Casa, e na consolidação acrescentassem a proposta da Sra. Flávia. Poderia ser feito um fórum com entidades da Pessoa com Deficiência, porque é difícil pessoas saberem do problema da Sra. Flávia, por exemplo, usuária de cadeira de rodas, do Sr. Paulo, deficiente auditivo, e do meu problema, que uso muletas.

Seria bom reunirmos os segmentos, para vermos o que seria a total inclusão social da pessoa com deficiência na sociedade. Essa consolidação é clara e objetiva. Ela vem de uma lei que já existe. Não temos de colocar nada mais, e sim acrescentarmos uma consolidação que V.Exas. poderão fazer, dos PLs já existentes na Casa, que são vários. Nesses PLs acrescentaríamos nossas propostas por meio de vereadores,



Câmara Municipal de fls. 136

 Folha nº 135 do Proc.
 nº 01-0113 de 2007

São Paulo

folha nº do

 Matheus da Silveira T. Xavier
 Técnico Administrativo

AQUI GRAFIA

 Processo nº
 Maria Teresa Affonso da Silva
 Reg. 10.651

 rod.:01 fl.:19 R.Radi.:233 rev.: evento:8952 data:23-05-07
 Orador(es):

que as encaminhariam à Casa, para estarem junto à consolidação desses
 PLs.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Agradeço a sua contribuição. Realmente se há iniciativas de leis na Casa, é importante nós as contemplarmos nesse projeto de consolidação. Vejo essa idéia com simpatia. Vamos encaminhar. Se os senhores pudessem trabalhar e nos ajudar, iremos adiante. Vamos trabalhar nessa direção e fazer esse levantamento. Vou pedir para que seja feito esse levantamento nesta Casa do que existe, não só nesta área como também em outras.

Sobre o projeto dos bares, já pedi à nossa Secretaria que providencie ao Sr. Vidoto uma cópia do documento, para que ele possa levar aos colegas do sindicato.

O SR. VIDOTO - A nossa Presidente do Conselho Municipal de Deficiente não está presente, mas gostaria de fazer o mesmo pedido que foi feito pela Sra. Secretária, do nosso irmão, Sr. Roberto Tripoli, que o Conselho Municipal de Deficiente também fosse paritário e deliberativo. Não sendo assim, ele tem pouca influência ou pouca atuação no meio em que exerce.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Sobre a questão da paridade, sou extremamente favorável, se depender do meu esforço na Casa. O Poder Público já tem poder demais. Há a máquina administrativa. Então, temos de dar força para a sociedade nesses conselhos.

O SR. VIDOTO - O Conselho Estadual é paritário e tripartite. Temos dez representantes conselheiros de entidades para deficientes,



Câmara Municipal de fls. 137

 Folha nº 136 do Proc.
 nº 01-0113 de 2007

São Paulo

folha nº do

 Mathias da Silva T. Xavier
 Técnico Administrativo

A Q U I G R A F I A

 Processo nº
 Maria Teresa Affonso da Silva
 Reg. 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:20

RF:141.233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

como APAE e AACD, pessoas não deficientes que se preocupam com os deficientes.

Dez entidades são compostas de deficientes, na sua diretoria, e dez possuem representantes do Governo. Então, a entidade fica tripartite e paritária.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Já está feita a sugestão, se houver acordo.

Tem a palavra o Sr. Alexandre Simão.

O SR. ALEXANDRE SIMÃO - Boa tarde. Muito obrigado pela oportunidade. Sou do Sincopetro, Sindicato dos Postos de Gasolina do Estado de São Paulo. Represento os postos do Estado e do município. Estou com o nosso diretor, Sr. Joaquim Mesquita, para falar sobre o PL 109, que trata da consolidação da legislação municipal sobre postos de combustíveis.

Pedimos cuidado na aprovação das leis, porque sabemos da dificuldade na consolidação. Na consolidação poderia haver alguma adequação. Sabemos da dificuldade da legalização dos comércios de modo geral. Se pudermos acertar algumas coisinhas neste instante, facilitaria muito a regularização dos postos do município. Esse é o interesse de todos. O sindicato trabalha pela legalidade há mais de 50 anos, e não estaria aqui pedindo algo diferente. O grande problema que percebemos é que hoje em dia a maior preocupação dos postos é criar uma diversidade de produtos e serviços. O posto de gasolina é uma área que presta diversos serviço para a sociedade e comercializa não apenas



Câmara Municipal de fls. 138

Folha nº 137 do Proc.
nº 01-0113 de 2007

folha nº do

São Paulo

Mathias da Silveira P. Navia
Técnico AdministrativoTAQUIGRAFIA
NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4Processo nº
Márcia Tereza Afonso da Silva
Reg. 10.651rod.:01 fl.:21 R.F. 233 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
Orador(es):

combustível como também outros tipos de serviços, como loja de conveniência.

Há um artigo em especial que simplesmente acaba com a possibilidade de qualquer outro tipo de comércio unificado ou próximo ao posto de gasolina.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Cite o artigo, só para eu me localizar.

O SR. ALEXANDRE SIMÃO - É o artigo 4º, inciso II, que fala que as bombas de abastecimento deverão estar distantes de no mínimo 20 metros de qualquer outra edificação. Há a autorização para o funcionamento de diversos tipos de comércios, lojas de conveniência, casa lotérica, farmácia, drogaria, cafés, etc. Isso torna inviável o comércio de qualquer outra coisa que não seja combustível, porque se V.Exa. contar 20 metros de cada bomba do posto, para começar a edificar um prédio, para ser instalado um café ou uma própria loja de conveniência, isso acaba sendo inviabilizado por metragem existente.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - O terreno não comporta?

O SR. ALEXANDRE SIMÃO - Não.

Essa é uma preocupação grande. A lei já existe. Não precisamos nem entrar no mérito da aprovação. Não é isso o que temos de discutir agora. Isso nos gera uma preocupação muito grande, porque queremos que os postos trabalhem na legalidade. Estamos falando de um setor que só no município de São Paulo gera mais de 60 mil empregos diretos. Se formos fechar todas as lojas de conveniência que prestam um bom serviço para a sociedade, à noite, o que faremos quando precisamos de



Câmara Municipal de fls. 139

 Folha nº 138 do Proc.
 nº 01-0113 de 20 07

olha nº do

 Mathias da Silveira T. Xavier
 Técnico Administrativo

T A Q U I G R A F I A

 Processo nº
 Maria Teresa Affonso da Silva
 nº 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:22

REAdq.233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

um serviço em outros horários, como um cafezinho que queremos tomar ou ir a uma casa lotérica? Os postos estão se tornando uma área de serviços diversificados, que estariam vedados pela confirmação desse inciso e desse artigo.

Há outras coisas menores, mas o pedido inicial é que fosse revista essa metragem, que era muito menor em legislação anterior. Para os senhores terem idéia, eram dois metros. A própria Agência Nacional de Petróleo, órgão regulador do setor, determina que a partir de dois metros não haveria problemas em relação à questão de segurança, trânsito etc. É claro que tudo teria de ser demarcado, como trânsito de pessoas e veículos. Dentro de uma questão de segurança, seria possível melhorarmos essa situação, justamente para mantermos esses empregos e diversificarmos a possibilidade de receita de um mercado absolutamente concorrido. Vender um produto apenas é uma situação complicada. Então, precisaríamos de um cuidado maior nesse sentido.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - O encaminhamento que estamos fazendo para as demais leis valem também nesse caso. Quando se trata do mérito, da forma, acho ser possível corrigirmos aqui mesmo. Quando se trata de mérito, talvez a solução que possamos trabalhar para todas as áreas é a proposta pela Sr. Vidoto, tentar ver, na Casa, o que já existe de produção legislativa. Havendo aqui iniciativas, ao aprovar a consolidação, podemos aprovar talvez um outro projeto de lei que vai dentro da consolidação, corrigindo méritos das atuais proposições.



Câmara Municipal de

fls. 140

Folha nº 139 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007
Matthias da Silva T. Xavier
Técnico Administrativo

São Paulo

oia nº do

Processo nº
M. Teresa Affonso da Silva
10.651

QUIGRAFIA

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01

fl.:23

RP tab.:233

rev.:

evento:8952

data: 23-05-07

Orador(es):

Fiquei sensível a essa proposta, a essa preocupação, porque realmente há muitas coisas que merecem reformas. Então, talvez essa seja a solução que possamos trabalhar, nessa direção. Vamos fazer esse levantamento e ver o que é possível fazermos.

Peço aos senhores que, ao voltarem para suas entidades, não deixem de se preocupar com essas matérias. Continuem acompanhando o nosso trabalho e enviem sugestões para nós, porque é assim que podemos aperfeiçoar um pouco as nossas leis municipais.

Pessoas que não têm grandes estruturas por trás podem mandar sugestões pontuais. Pessoas que têm uma estrutura por trás, como sindicatos e entidades, que estão credenciadas e têm conhecimento de todas essas questões podem nos enviar propostas mais acabadas.

Estamos aqui sempre abertos a ouvi-los. Se vierem mais idéias precisas, com mais conteúdo, expressando exatamente o que os senhores querem, fica mais fácil trabalharmos aqui com os vereadores desta Casa.

A SRA. FLÁVIA MARIA VITAL - Posso só fazer um aparte, é sobre as lojas de conveniências. Nós comentávamos que somos grandes usuários dessas lojas, porque a maioria delas tem banheiro acessível para cadeira de rodas. Apesar de serem estabelecimentos pequenos, não têm degrau na frente e têm banheiro para a gente. Adoramos tomar café e comer batata em loja de conveniência.

Como Presidente, só estou aproveitando o ensejo, porque ele está aí, e é difícil falar com ele. Sugiro que as lojas de convêniências criadas sejam acessíveis e respeitem isso, porque somos



Câmara Municipal de São Paulo

fls. 141

Folha nº 140 do Proc.
Nº 01-0113 de 2007
Matias da Silva L. Xavier
Técnico Administrativo

T A Q U I G R A F I A

Folha nº do
Processo nº
Aria Teófilo Affonso da Silva
Reg. 10.651

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.:01 fl.:24 RFtaq:233 rev.: evento:8952 data: 23-05-07
Orador(es):

um grande usuário dessas lojas. Geralmente, elas têm acesso, mas não são todas. Paramos o carro, deixamos o carro no posto, vamos até a loja de conveniência, porque sabemos que lá podemos ir.

Queríamos que a regra, mas ainda há exceções, vire uma norma de vocês. Desculpem-me por aproveitar o momento para fazer essas observações.

O SR. PRESIDENTE (João Antônio) - Muito boa sua contribuição. Que agradecer a todos pela presença. Estamos abertos para novas contribuições.

Está encerrada a audiência pública de hoje.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº _____
Em _____
Ass: _____
SEMPRE FEITO

CMSP
APL
PRODAM

PROJETO DE LEI 113/2007

fls. 143
Página 1 de 1
29/04/2009
13:50:22

Ementa: CONSOLIDA A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS, COLETIVO E INDIVIDUAL, MATÉRIAS CONEXAS OU AFINS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Autor(es):

- . Vereador(a) ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)
- . Vereador(a) ROBERTO TRIPOLI (PV)

Apresentado em....: 01/03/2007

Autuado em.....: 01/03/2007 - Processo 01-113/2007

Leitura.....: 01/03/2007, na Sessao Ordinaria 228, Legislatura 14-3

Palavra(s) chave(s): CONSOLIDACAO LEGISLATIVA / LEGISLACAO MUNICIPAL / LOTACAO (TRANSPORTE COLETIVO) / TAXI / TRANSPORTE / TRANSPORTE COLETIVO / TRANSPORTE DE PASSAGEIRO / TRANSPORTE ESCOLAR / TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

Comissao(oes) designadas em 01/03/2007:

CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

COMISSAO DE CONSTITUICAO E JUSTICA - JUST

PL recebido(a) em: 13/03/2007

RELATORIO nro. 1097/2007 --> PARECER nro. 273/2007

Apresentado em....: 13/03/2007

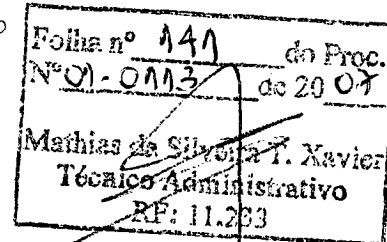
Autor(a).....: Vereador(a) JORGE BORGES (PP)

Conclusao.....: LEGALIDADE

DELIBERACAO:

APROVADO EM PRIMEIRA DISCUSSAO

Sessao: Extraordin.104, Legislatura 14-3 em 21/03/2007





Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação, rubricado como folha nº 942
do processo n.º 01-0113 de 2007 27/08/2008 (a)

Assinado por Sra. T. Xavier
Técnico Administrativo
07/11/08

Sra. Secretária:

Conforme informações do relatório do banco de dados do programa "Apoio ao Processo Legislativo (APL)", fls. 141, com acréscimo de documentos de nosso arquivo interno, informo que o presente processo foi reconstituído com as seguintes peças:

- Projeto de Lei;
- Parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa: Pela Legalidade;
- Aprovação do projeto em 1ª discussão;
- Audiências Públicas realizadas pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa nos dias 24/04/2007 e 23/05/2007.

27/08/08

INÁCIO VEIGA
Supervisor-SGP.22

Sr. Presidente:

Com a juntada das peças supra citadas, submeto o presente à apreciação de V.Exa.

27/08/08

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

O presente processo foi reconstituído com as peças já mencionadas. À tramitação.

27/08/08

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
PRESIDENTE

143

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 143
Em 07/05/2009
Ass: _____

Matheus da Silva J. Xavier
Téc. Adm. Administrativo
CP: 1193

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 143	do Prots 146
Nº 01 - 0113	de 2007
Mathias de Silveira T. Xavier	
Técnico Administrativo	
RF: 11.233	

São Paulo, 28 de abril de 2009.

Ref. PL 113/07, que "Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências".

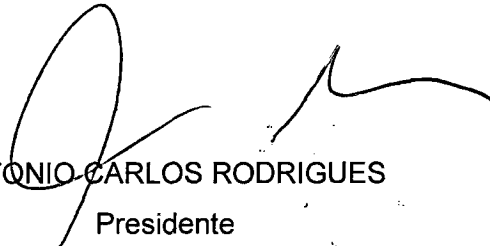
À Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Gastronomia,

CONSIDERANDO a mudança de legislatura que promoveu a vinda de novos Vereadores a esta Edilidade,

CONSIDERANDO que a elaboração de Consolidação Legislativa é meramente jurídica, e em razão disso foi encaminhada para apreciação somente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,

CONSIDERANDO que, apesar de seu caráter eminentemente jurídico, a consolidação das leis terá repercussões de forma direta no cotidiano das pessoas, uma vez que revogará um grande número de disposições normativas,

No uso das atribuições a mim conferidas pelo artigo 17, II, b, do Regimento Interno, determino o encaminhamento do presente projeto de consolidação à Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Gastronomia, para apreciação.


ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Com. de Atividade Econômica
13 / 05 / 09
 ANGELA BOATIN ANDREONI
 Secretária de Apoio Legislativo
 /SCP-2

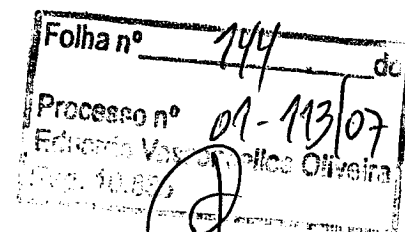
Recebido na Comissão de Trânsito, Transporte,
 Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia
 Em 13/05/09 às 18h45

EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
 RF. 10.835
 Secretário

Assinado por: Senival Moura
 Em 02/06/09
 O presente documento é de 8 dias, nos
 termos do art. 10, inciso II, da Lei nº 11.340/06.

Segue _____ juntado _____, nesta data
 Documento _____ e papel de informação
 Rubricado _____ sob folha _____ nº 146/146
 Em 00/08/09

EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
 RF. 10.835
 Secretário



PARECER Nº

16 - PAR

16- 00636/2009

TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0113/2007.

DA COMISSÃO DE

Trata-se de projeto de Lei nº 01-0113/2007 de autoria dos Nobres Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PR), Roberto Trípoli (PV) e outros, que sistematiza e consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências.

Segundo consta da justificativa dos autores, o PL é resultado do trabalho de consolidação da legislação municipal visando integrar as leis pertinentes sobre a matéria num único diploma legal, conciso e estruturado, revogando-se formalmente as leis incorporadas à consolidação sem modificação do alcance nem interrupção da força normativa dos dispositivos consolidados, facilitando para todos a consulta e evitando a existência de várias leis disciplinando um mesmo assunto.

Cabe ressaltar que perdem a eficácia as leis que não foram recepcionadas face o artigo 158 da Constituição Paulista, artigo 21, XII, "e" da C.F./88 ou foram revogadas implicitamente, além das leis revogadas expressamente pelo art.154 do PL de consolidação.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação participativa apresentou, em 13/03/2007, parecer pela legalidade do projeto de lei.

Foram realizadas Audiências Públicas pela CCJLP nos dias 24/04/2007 e 23/05/2007.

O projeto foi aprovado em primeira discussão em sessão extraordinária nº104 em 21/03/2007.

No despacho exarado pelo Exmo. Sr. Presidente da CMSP, em 28/04/2009, ele considera que apesar de seu caráter eminentemente jurídico, a consolidação das leis terá repercussões de forma direta no cotidiano das pessoas, uma vez que revogará um grande número de disposições normativas.

Quanto ao mérito, reconhece-se que a propositura é de relevante interesse público, conforme apontado na justificativa dos autores. Entretanto, cabe lembrar que o projeto necessitará de futura atualização para expressar, com maior fidelidade, a realidade legislativa na qual estará sujeito o cidadão paulistano, pois o projeto original foi apresentado em 2007, com base em legislação aprovada até meados de 2005.

Assim, poderão ser objeto de estudo para uma consolidação mais atualizada as leis abaixo relacionadas:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 145 do

Processo nº 01-113/07

Eduardo V. B. C. Olveira

Reg. 10.865

LEGISLAÇÃO NÃO CONSOLIDADA	SUGESTÃO PARA INTEGRAR OU ALTERAR O P. L.
LEI Nº 14.155, DE 10 DE MAIO DE 2006 Altera a redação do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 13.481/03, e dá outras providências.	TÍTULO I - SUBTÍTULO II – CAPÍTULO I – ART. 37
LEI Nº 14.173, DE 26 DE JUNHO DE 2006 – Seção VI – Art. 18. Estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos no Município de São Paulo e dá outras providências.	TÍTULO I - SUBTÍTULO I - CAPÍTULO III
Lei nº 14.223, DE 26 DE SETEMBRO DE 2006 Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo. Art.22 I, II, XXV- § 1º, 3º e 21.	TÍTULO I – SUBTÍTULO II – CAPÍTULO III E/OU TÍTULO III – CAPÍTULO IX
LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007 Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.	TÍTULO - SUBTÍTULO E CAPÍTULOS NOVOS
LEI Nº 14.401, DE 21 DE MAIO DE 2007 Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.	TÍTULO III -
LEI Nº 14.486, DE 19 DE JULHO DE 2007 Dispõe sobre a obrigatoriedade de desinsetização periódica nos veículos utilizados na prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo.	TÍTULO I - SUBTÍTULO II – CAPÍTULO II E TÍTULO III - CAPÍTULO X
LEI Nº 14.490, DE 24 DE JULHO DE 2007 Dispõe sobre a constituição, organização e montagem do Sistema Municipal de Transporte Público Urbano sobre Trilhos na área e nos termos que especifica, e dá outras providências.	TÍTULO I

OK



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	146	do
Processo nº	01-113/07	
Eduardo Vancencelos Oliveira		
Reg. 10.038		

LEI Nº 14.645 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2007 Dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências.	TÍTULO I - SUBTÍTULO II - CAPÍTULO II
LEI Nº 14.674, DE 14 DE JANEIRO DE 2008 Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros na cidade de São Paulo.	TÍTULO I - SUBTÍTULO I - CAPÍTULO III E/OU SUBTÍTULO II - CAPÍTULO II E TÍTULO III - CAPÍTULO X
LEI Nº 14.900, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2009 Dispõe sobre gratuidade de transporte público para acompanhante de pessoas com necessidades especiais, casa-escola, e dá outras providências.	TÍTULO I

Diante do Exposto, considerando a necessidade de atualização das normas jurídicas, opinamos **favoravelmente** à aprovação do projeto de lei e sugerimos uma nova apreciação pela Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em 06/08/09.

Vereador Ricardo Teixeira

Presidente

Vereador Atilio Francisco

Vereadora Mara Gabrielli

Vereador Senival Moura

Relator

Vereadora Marta Costa

Vereador Goulart

Vereador Marcelo Aguiar

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 02/02/09
página 90 coluna 12
Conferido:
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

SECRETARIO DE JUSTICA
Douta Comissão de
Em
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

A SGP-23
São Paulo, 10/08/09

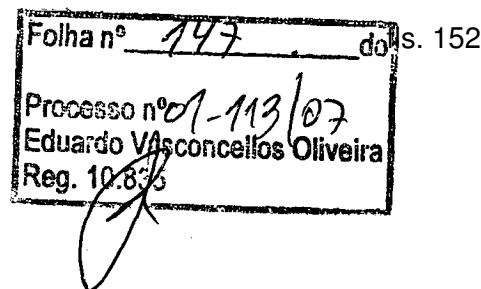
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

Segue _____ neste data
Documento _____ e papel de informação
Rubricado _____ sob folha 147 148
Em 18/02/09

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



REQUERIMENTO

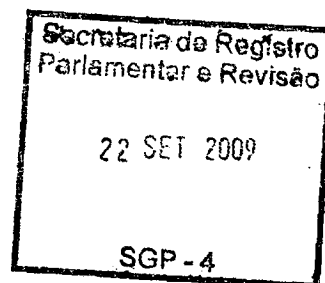
07 - RPS
07- 00030/2009

Requeiro, nos termos regimentais, a restituição do Projeto de Lei nº 113/07, de autoria dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues, Roberto Trípoli e outros à Douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, para nova manifestação, face ao parecer elaborado pela Assessoria desta Douta Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em

Vereador RICARDO TEIXEIRA
Presidente

18:14 26/08/2009 004283 - Protocolo Legislativo - SGP



10/3/2015

S



Folha nº 118 de 154
 Processo nº 07-113/07
 Eduardo Vasconcellos Oliveira
 Re: 10.835



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

Papel para informação, rubricado como folha nº _____
 do processo n.º _____ de 20 _____ / _____ / _____ (a) _____

À SGP 15

Sr. Supervisor:

Encaminho o presente Requerimento, lido e aprovado na 75ª
 S.O., para juntada aos autos do referido processo e posterior encaminhamento à Douta
 Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

24/09/2009

Angela Bordin Andreoni
Ângela Bordin Andreoni
 Secretária de Apoio Legislativo
 SGP-2

RECEBIDO EM SGP-15
 EM 25/09/09

Carlos Roberto da Silva
Carlos Roberto da Silva
 Supervisor de Equipe - SGP-15

À CTTAETL6.
 SL 25/09/09

Carlos Roberto da Silva
Carlos Roberto da Silva
 Supervisor de Equipe - SGP-15

Recebido na Comissão de Trânsito, Transporte,
 Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia
 Em 29/09/09 às 15h15

Eduardo Vasconcellos Oliveira
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
 RE 10.835
 Secretário

Douta Comissão de JUSTIÇA,

Em 29/09/09

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA

RF. 0.835
Secretário

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 20/10/10 AS 17h

POR line

SAÍDA: 22/10 AS: 12 h 13 ASS:

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 05/10/09 AS 14h
RF _____

SOLANGE RAMOS DOS SANTOS

Ao Nobre Versador / À Nobre Vereadora

GABRIEL CHALITA

Para R. L. H. A.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação - Câmara Municipal de São Paulo
Em 06/10/2009

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 13/10/09 AS 16:20h

POR Joel

SAÍDA: 29/02 AS: 12 h 16 ASS: OK

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Gabriel Chalita

Para R. L. H. A.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação - Câmara Municipal de São Paulo
Em 13/10/10

Presidente

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

13/09/10 - 17:24h



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha n.º 149 do proc.
n.º 01-113 de 20 09
Solange Raimone dos Santos
RF. 10.601

EXCELENTÍSSIMO SR. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO.

Referência: Projeto de Lei nº 113/07

Trata-se de projeto de lei, que visa consolidar a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas e afins, resultado da atuação do grupo de consolidação da legislação municipal constituído por convênio de cooperação técnica firmado entre a Câmara Municipal de São Paulo e a Prefeitura (Termo de Convênio nº 01/05).

A proposta foi objeto de parecer pela legalidade da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, retornando a esta Comissão para nova apreciação da matéria, com fundamento no artigo 72 do Regimento Interno, a pedido da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, deferido em 22/09/2009 (fls. 147).

Tendo em vista que a última manifestação do Executivo sobre a matéria foi exarada em 26 de julho de 2006;

Tendo em vista que ora se propõe a indicação da autoria dos projetos que deram ensejo às Leis consolidadas, adequando a proposta ao que dispõe a Lei nº 10.741, de 23 de agosto de 1989, em seu art. 1º, segundo o qual as leis municipais deverão conter o nome do autor do projeto que lhe deu origem; e também, por sua pertinência, a inclusão das Leis nºs 14.155/06; 14.401/07; 14.486/07; 14.490/07; 14.645/07 e 14.674/08;

Tendo em vista, ainda, o convênio firmado com o Executivo em 18/03/2010, tendo por objetivo dar continuidade à cooperação técnica entre a Câmara e a Prefeitura nos trabalhos de consolidação da legislação municipal; e

Por fim, diante do deliberado em reunião ordinária da D. Comissão de Constituição, Justiça e Legislação participativa datada de 29/09/10, solicitamos seja enviado ofício ao Executivo para que se manifeste sobre a proposta de Substitutivo ao Projeto de Lei nº 113/07.

Saliento a importância de se encaminhar, junto ao ofício de praxe, (1) cópia do presente pedido; (2) do convênio firmado com a Prefeitura em 18/03/2010; (3) do texto do Substitutivo ao PL 113/07; (4) do Anexo Explicativo; e (5) da última manifestação do Executivo sobre a matéria, todos em anexo.

ÍTALO CARDOSO

Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa

DEFIRO

/ /

Presidente



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 150 de 183
nº 01-113 de 02
Solange Rainone dos Santos
RF. 10.801

25 - OF-SGP15
25- 00013/2011

São Paulo, 02 de fevereiro de 2011.

Senhor Prefeito,

CÓPIA

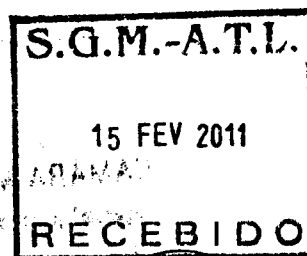
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência fotocópia do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 113/2007, de autoria dos Vereadores Antônio Carlos Rodrigues, Roberto Trípoli e outros, que "Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências", solicitando que nos envie subsídios para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

JOSÉ POLICE NETO
Presidente

Anexo: Fotocópia do pedido da Comissão solicitante, do convênio firmado com a Prefeitura em 18/03/2010, do texto do Substitutivo ao PL 113/07, do Anexo Explicativo e da última manifestação do Executivo sobre a matéria.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Gilberto Kassab
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Eliene Carvalho Pinha
RF: 558.463.9.00
SGM/ATL

SGP-15

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(s) neste data documento(s) rubricado(s)
sob nº 151 A 220, o folha de informação nº

7410 12

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Segue	<u>M</u>	juntado	<u>S</u>	nesta data
Documento	<u>S</u>	assende	informação	
Rubricado	<u>S</u>	soo folha	<u>S</u>	nº <u>1512</u> <u>174</u>
Em <u>18/10/12</u>				

SEM EFEITO
R. 11.257
T. 11.257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

FL. Nº 151
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

SISP
GIAP / Sicon

Termo nº
1002/2010

TERMO DE CONVÊNIO Nº 02 /2010 CELEBRADO ENTRE A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO E A PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

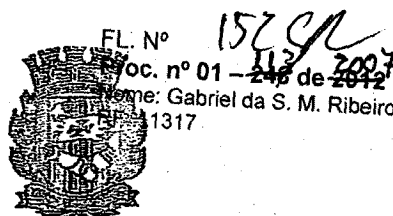
A **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**, com sede no Viaduto Jacareí, nº 100, nesta Capital, inscrita no C.N.P.J. sob nº 50.176.288/0001-28, neste ato representada por seu Presidente, Vereador **ANTONIO CARLOS RODRIGUES** e demais membros da Egrégia Mesa Diretora que firmam o presente termo, adiante designada simplesmente **CÂMARA** e a **PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, com sede no Viaduto do Chá, nº 15, nesta Capital, inscrita no C.N.P.J. sob o nº 46.392.072/0001-22, neste ato representada pelo Exmo. Sr. Prefeito **GILBERTO KASSAB**, adiante designada simplesmente **PREFEITURA**; ajustam o presente **CONVÊNIO**, de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – O presente **CONVÊNIO** tem por objetivo dar continuidade à cooperação técnica entre a **CÂMARA** e a **PREFEITURA**, para a continuidade e finalização da consolidação das leis municipais firmada por meio do Termo de Convênio 01/05 datado de 01 de junho de 2005.

CLÁUSULA SEGUNDA - A cooperação técnica tem por objetivo a disponibilização por ambos os Poderes de pessoal necessário para promover estudos e realizar anteprojetos de leis consolidando as Leis municipais, por área temática, nos termos das Leis Complementares Federais nºs 95/98 e 107/01, observadas as disposições concernentes às iniciativas legislativas.

CLÁUSULA TERCEIRA - Para a realização dos trabalhos de consolidação será constituído na **CÂMARA** Grupo de Trabalho Especial composto por Procuradores Legislativos integrantes da Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo, bem como por outros servidores a serem oportunamente designados.

CLÁUSULA QUARTA - A **PREFEITURA** designará para compor referido Grupo de Trabalho idêntico número de Procuradores do Município e servidores integrantes de carreiras de nível superior do Executivo, pelo prazo de funcionamento do Grupo de Trabalho, que será de 12 (doze) meses.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

E por estarem as partes de pleno e comum acordo, firmam o presente instrumento, lavrado em 5 (cinco) vias de igual teor e forma.

São Paulo, 18 de março de 2010.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

DALTON SILVANO
1º Vice-Presidente

CELSO JATENE
2º Vice-Presidente

CHICO MACENA
1º Secretário

MILTON LEITE
2º Secretário

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

GILBERTO KASSAB
Prefeito

Visto: *Mangini*
MARIA CECÍLIA MANGINI DE OLIVEIRA
Secretária Geral Administrativa – CMSP

S.G.M./GAB.
PUBLICADO EM
25 MAR 2010
Daniela Mangini de Souza
RP: 549.125-101
Assessoria Técnica/SGM

Convênio-2010-Prefeitura-Consolidação-Conc.

FL. Nº 153
Proc. nº 01 - 248 de 2007
Nome: Gabriel de S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º	787	dd/proc	62
N.º	350	de	2007
O funcionário	José Joaquim Neto		
Assistente Parlamentar			
RP. 100.505			



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 14 de agosto de 2006.

Senhor advogado Chefe,

Apresento a Vossa Senhoria a revisão do ante-projeto de lei de Consolidação da legislação de **Transporte** e disposições correlatas, devolvido com sugestões do Executivo.

As alterações/sugestões propostas pelo Executivo são as seguintes:

- 1 – Parágrafo único do art. 8º, art. 35, art. 37: substituição e acréscimo de palavras que melhor esclarecem o texto – sugestão acolhida nesta revisão;
- 2 – Manutenção de disposição original de valores mencionados nas legislações consolidadas relativas a multas e taxas, embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item “3” das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes que apresentou o seguinte argumento: *“Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica.”*;
- 3 – Supressão do art. 66 (originalmente art. 3º da Lei nº 7.329/69) por caracterizar repetição do art. 71 – o Executivo sugeriu manter a redundância;

FL. Nº 154
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 788 do p.º 163
N.º 350 de 2005
O funcionário

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

4 – Arts. 68, III, e 72, IV: atualização do texto de acordo com as normas da Corregedoria Geral de Justiça – sugestão acolhida nesta revisão;

5 – O Executivo sugeriu o acréscimo do art. 135: sugestão recusada por caracterizar repetição do art. 140;

6 – O Executivo sugeriu o acréscimo do art. 136 (art. 60 da Lei nº 7.329/69): sugestão recusada por se tratar de disposição de ordem tributária a ser revogada juntamente com aquela;

7 - Inclusão das seguintes leis:

11.272/92 – consolidada – mantida nesta revisão;

14.002/05 – consolidada – mantida nesta revisão;

14.011/05 – consolidada – mantida nesta revisão;

11.022/91 - já revogada implicitamente - mantida nesta revisão;

11.129/91 - já revogada implicitamente - mantida nesta revisão;

11.429/93 - já revogada implicitamente - mantida nesta revisão;

12.621/98 – já revogada implicitamente e com declaração de inconstitucionalidade – mantida nesta revisão;

13.270/02 – já revogada implicitamente - mantida nesta revisão;

3.938/50 – consolidada com o tema Tabagismo – retirada nesta revisão;

9.386/81 – a ser revogada com o tema Publicidade – retirada nesta revisão;

11.174/92 – a ser revogada com o tema Mobiliário Urbano – retirada nesta revisão.

FL. Nº 155
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

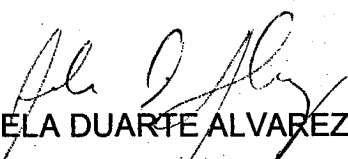
autuado em 20/09/2015 00:00:00.
Folha n.º 787 do proc.
N.º 350 de 2005
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Estas eram as considerações cabíveis em sede desta revisão que apresento a Vossa Senhoria.


ADELA DUARTE ALVAREZ
Técnico Parlamentar (JURI)
O.A.B./SP nº 118.854
R.F. nº 11.048



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 156
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado 20/08/2015 00:00:00
Folha n.º 780 do proc.
N.º 350 de 2015
O funcionário [assinatura]

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

PROJETO DE LEI Nº

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

O texto legal base deste Subtítulo I é a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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.

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.503

FL. Nº 157
Proc. nº 01 - 248 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha n.º 791 do proc.
N.º 350 de 2001
O funcionário

§ 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, 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 do Município;

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

Substituída a locução "Poder Público" por "Executivo" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

FL. Nº 158 113 2007
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 792 de 167
N.º 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Joaquim Nete
Assistente Parlamentar
RF 100.503

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

Subtraída a locução "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

FL. Nº 159 113 2007
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 793 do Proc. 168
N.º 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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, respeitadas 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 160 113 2007
Proc. nº 01 - 248 de 2012
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 75/66 de 2015 08:00:00
N.º 350 de 2015 169
O funcionário

José Joaquim Nete
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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.

Substituída a palavra "Executivo" pela "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, bem como acrescida a palavra "bens" para melhor entendimento do texto.

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;

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

FL. Nº 161 113 2007
 Proc. nº 01 - 246 de 2012
 Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
 RF: 11317

Folha n.º 795 de 8070
N.º 250 de 2005
O funcionário J. J. J.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
 Vereador Parlamentar
 Nº 100.509

- 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 subseqüentes, 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 162
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 36 de 36
N.º 350 de 2005
O funcionário José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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;

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 163
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 27/09/2005 10:00
Folha n.º 350 de 472
N.º 350 de 472
O funcionário José Joaquim Neto

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

Suprimida a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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:

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 164
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 278 do proc
N.º 350 de 2013
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.503

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 atenua 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.509

FL. Nº 165
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha n.º 799 de pros.
N.º 350 de 1994
O funcionário 860

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.

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 convencionadas entre as partes.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 166
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Forma n.º 800 do proc.
N.º 350 de fls. 175
O funcionário [assinatura]

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

§ 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:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 167
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2013 08:00:00
Folha n.º 804 do proc.
N.º 350 de 2013
O funcionário [assinatura]

José Joaquim Neto
Deputado Parlamentar
RF 100.505

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 27. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 168
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Formado em 30/09/2018 00:00:00
N.º 350 de 08/07
O funcionário José Joaquim Neto

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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.

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

As alíneas "a" a "d" passaram a ser designadas incisos I a IV, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.



FL. Nº 169
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Formulário em 30/09/2015 00:00:00
N.º 350 de 21 de 178
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Redação alterada para substituir a expressão "na data da promulgação desta lei" pela indicação da data de publicação da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e incluir o art. 1º da Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994, do qual foi excluída a referência à Companhia Municipal de Transporte Coletivo, que foi sucedida pela São Paulo Transporte S/A, vez que foi retirada através do art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997 sua competência para prestar e explorar os serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 170
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 8064/2007-000000
N.º 350 de 2007-179
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100,503

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.

Substituída a locução "Prefeitura do Município de São Paulo" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

FL. Nº 171
 Proc. nº 01 – 113 de 2007
 Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
 RF: 11317

Folha n.º 805	do proc. 113.180
N.º 350	de 2007
O funcionário <i>[assinatura]</i>	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
 Assessor Parlamentar
 RF 100.503

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:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.
 Substituída a palavra "delegação" pela frase "concessão, permissão" a fim de dar maior precisão técnica ao texto.

I - imediata apreensão dos veículos;

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.509

FL. Nº 177
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2013 00:00:00
Folha n.º 806 do proc.
N.º 350 de 2008-18
O funcionário

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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:

Acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência e substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.



FL. Nº 173
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha n.º 807 do proc.
N.º 350 de fls. 188
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

Lei nº 14.155, de 10 de maio de 2006, que altera a redação do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 13.481/03, com alteração do texto para permitir sua atualização perene, conforme sugestão da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho.

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.

Art. 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 174
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 300 de 300
N.º 350
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.503

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.

Parágrafo único introduzido pela Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 - substituída a sigla "SPTrans" por "São Paulo Transporte S.A." com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Art. 2º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.

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.

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei nº 12.549, de 8 de janeiro de 1998.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 175
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 807 de 1000
N.º 350 de 2006
O funcionário

José Joaquim Neto
Presidente Parlamentar
RF 100.505

São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.

Subtraída a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 1º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

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

Art. 2º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

TÍTULO II DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 176
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 810	de 2007
Nº 350	de 2007
O funcionário	736

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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. 1º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

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. 2º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986, retirada a expressão "a ser expedido no prazo de 30 (trinta) dias", vez que já foi editado o Decreto regulamentador nº 23.123/86.

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.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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

Art. 3º e seu parágrafo único da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 177
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 817 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
P 100.509

externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

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. 2º da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

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

Art. 3º da Lei n.º 11.272, de 12 de novembro de 1.992.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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.

Arts. 1º e 2º da Lei n.º 14.011, de 23 de junho de 2005.



FL. Nº 178
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha n.º 812 de 117
N.º 350 de 2005 187
O funcionário [assinatura]

José Joaquim Neto
Deputado Parlamentar
RP 100.505

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

O texto legal base deste Capítulo II é a Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 179
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 31/09/2015 00:00:00
N.º 350 de 2015
O funcionário

José Joaquim Neto
Assessor Parlamentar
RP 100.505

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.

Alterada a redação original "Fica criada a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, a ser constituída por portaria intersecretarial editada pelas Secretarias Municipais de Educação e de Transportes, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa" para contemplar a situação vigente por ocasião desta Consolidação, vez que já foi expedida a Portaria Intersecretarial SMT/SMC nº 22, de 26 de abril de 2005, conforme disposição do item 1 das Normas de Procedimento para a Realização da Presente Consolidação.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 180
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 61 de 100	10/09/2015 09:08:08
Nº 350	de 2015.589
O funcionário	

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
R\$ 100.504

Subtraída a expressão "desta lei" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e retirada a referência original ao art. 9º, cuja disposição transitória foi remetida às Disposições Finais e Transitórias, art. 148.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

O veto ainda se encontra pendente de apreciação pela Câmara Municipal, devendo ser mantida sua indicação conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05. Texto original vetado do art. 12 da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003:

*"Art. 12. O Poder Público terá o prazo de 05 (cinco) anos, contados da data de publicação desta lei, para estender o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta a todos os alunos matriculados nas escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.
§ 1º. Para fins do cumprimento do disposto no caput deste artigo, a expansão do Programa deverá ser constante, não se admitindo a redução ou a manutenção do número de alunos por ele atendidos a cada semestre.*

§ 2º. O Poder Público deverá enviar à Câmara Municipal, no primeiro dia útil do mês fevereiro e no primeiro dia útil do mês de agosto, relatório circunstanciado demonstrando o cumprimento do disposto neste artigo, do qual deverá constar:

I - o número de alunos atendidos no semestre anterior;

II - o número de alunos a serem atendidos no semestre atual;

III - o número de alunos a serem atendidos no semestre seguinte;

IV - percentual de alunos atendidos pelo Programa nos 03 (três) semestres a que fazem referência os incisos anteriores, levando-se em conta a expansão da rede".

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

O texto legal base deste Título III é a Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.
Foi utilizado também como texto base parcial o Projeto de Lei nº 0402/98.

CAPÍTULO I



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 181
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 09:00:00.

Folha n.º 815	do proc. nº 113
N.º 350	de 2007
O funcionário	

José Joaquim Nete
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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.

Substituídas as palavras "Prefeitura" e "lei", respectivamente pela locução "Poder Público" e pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 182
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 350	de 350
N.º 350	de 2015
O funcionário	José Joaquim Nete

José Joaquim Nete
Assistente Parlamentar
RP 100.509

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.

§§ 1º a 5º inseridos pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001.

CAPÍTULO III DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. À 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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 183
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha nº 347 autuada em 30/09/2019 09:00:00.
N.º 250 de 2007
O funcionário 192

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

I - por crime doloso;

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

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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.

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. Bem como alterado a redação original que tratava de Cadastro Fiscal de Serviços, pois a nomenclatura atual é Cadastro Municipal de Contribuintes

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 184
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/06/2015 00:00:00
Folha nº 878 do proc.
N.º 350 de 21/06/98
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.503

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II e foi atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme arts. 10, II, e 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Fusão de disposição repetitiva dos originários arts. 3º e 8º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 e do art. 5º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, conforme art. 13, § 2º, inciso III, da Lei Complementar Federal nº 95, de fevereiro de 1998, com a redação conferida pelo art. 1º da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 185
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel de S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º	819	de 194
N.º	350	de 2007
O funcionário	[Assinatura]	

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

FL. Nº 186
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n. 820 de 195
N. 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

§ 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.

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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 encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado em vistoria prévia.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 187
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha n.º 824 do proc.
N.º 350 de 2015
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100,503

§ 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.

Disposições da Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998, introduzidas como § 4º.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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).

Atualizada a denominação do Departamento Nacional de Telecomunicações (DENTEL), constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

I - pintura padronizada, de cor uniforme;

II - siglas ou símbolos;

III - inscrição do número de ordem dentro da frota.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 188
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha n.º 822 de 1905
N.º 350 de 2007
O funcionário

José Joaquim Nete
Assistente Parlamentar
RF 100.505

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998; o § 1º foi revogado pela Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1992 e o § 2º, por conter disposição temporária já expirada.

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.

Inciso VI acrescido pelo art. 1º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.

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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Redação alterada pela Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973.

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

FL. Nº 189
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Fls. 198
Folha n.º 823 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.509

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.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

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.

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - as alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79 e substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Redação alterada pelo art. 3º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

§ 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.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79.

FL. Nº 190
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Fls. 109
Folha n.º 827 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário [assinatura]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Jose Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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.

Parágrafo 2º acrescido com fundamento no art. 5º e seu parágrafo único da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e adaptada a referência de localização das penalidades neste texto de consolidação.

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.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

FL. Nº 191
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n. 825 de 825
N.º 350 de 350
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.504

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.

Redação alterada pela Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972.

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.

Redação do caput e §§ 1º e 2º alterada pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 87. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;

FL. Nº 192
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 826 de 2001
N.º 550 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

II - livres.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 193
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha n.º 827 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

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.

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.

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 elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

FL. Nº 194
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 828 de 203
N.º 350 do proc.
O funcionário
Joaquim Neto
Presidente Parlamentar
RP 100,505



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- VI - manter capital 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;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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;

Introduzida a expressão "com características especiais de identificação" por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

As alíneas "a" a "k" passaram a ser designadas incisos I a XI, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

- I - manter o veículo em boas condições de tráfego;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 195
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 09/09/2015 00:00:00
Folha n.º 227 do proc.
N.º 350 de 2003
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

IV – usar uniforme com características especiais de identificação;

Introduzido por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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:

Atualizada a denominação do Código Nacional de Trânsito, constante do texto original, pela nova denominação estabelecida pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

II - trajar-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;

FL. Nº 196
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 830 do proc.
N.º 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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 Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

As alíneas "a" a "i" passaram a ser designadas incisos I a IX, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO XII DAS TAXAS

Entrei em contato com o Setor Jurídico do DTP e estou aguardando uma resposta do Dr. Negrão (Tel.: 6096-3299, R. 808) sobre a atualização e correção das taxas aqui mencionadas. Liminamente informaram que foi utilizado o Decreto nº 45.657, de 28 de dezembro de 2004, e a Lei Municipal nº 13.105, de 22 de dezembro de 2000, mas até a entrega deste trabalho não foi prestada a informação detalhada solicitada verbalmente.

SUGESTÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SOBRE ESTE CAPÍTULO - Não há Lei Municipal posterior e especifica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria.

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

I - de Licença de 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 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;

FL. Nº 197
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º	831	lis. 206
N.º	350	de 2069
O funcionário	<i>[assinatura]</i>	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Jose Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

- 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;

Revogada a alínea "g" original por conter disposição temporária já expirada.

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;

A alínea "h" passou a ser designada alínea "g", diante da revogação desta.

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

CAPÍTULO XIII 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:

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

- 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 198
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha n. 832 do proc.
N. 350 de fls. 287
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

IX - apreensão do veículo.

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

Redação alterada pelo art. 1º, I da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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 - desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;
- XIII - angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de estacionamento oficialmente implantado;
- XIV - conduzir veículo com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi ou Alvará de Estacionamento vencidos;
- XV - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente;

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 199
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha n.º 833 de 850
N.º 250
O funcionário (4)

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
R 100.505

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;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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;

FL. Nº 700
 Proc. nº 01 – 113 de 2007
 Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
 RF: 11317

Folha n.º	834	de 834
N.º	350	de 2005
O funcionário	[Assinatura]	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

João Joaquim Neto
 Assistente Parlamentar
 RF 100.505

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 desacordo 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.

Redação alterada pelo art. 1º, II da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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.

Redação alterada pelo art. 1º, III da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação e substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME DE PROCESSO

Este é o volume I do processo nº 01-113/2007, que se encerra à folha nº 200.

24/10/2012


Gabriel S. M. Ribero
RF11.317- SGP-12