

**TERMO DE ABERTURA DE
VOLUME DE PROCESSO**

Fica aberto o presente volume II do processo nº 01-113/2007,
que se inicia a partir da folha nº 201.

24/10/2012


Gabriel S. M. Ribeiro
RF 11.317- SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

FL. Nº 201
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha n.º 835
N.º 550
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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

FL. Nº 202
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

fls. 213
Folha n.º 836 do proc.
N.º 350 de 2005
O funcionário
Assistente Parlamentar
RF. 199.505



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

FL. Nº 203
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 887 de 214
N.º 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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;

FL. Nº 204
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n. 838 de 215
N. 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar

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.

FL. Nº 205
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º	839	de 216
N.º	350	de 2007
O funcionário	[assinatura]	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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.

FL. Nº 206
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 840 de 1700
N.º 350 de 2005
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

§ 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 exibir, à autoridade competente, ou a seus agentes, os documentos exigidos pela lei que disciplina o serviço e demais atos expedidos para sua regulamentação;
- II - o veículo transitar:
 - a) produzindo fumaça;
 - b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;
 - c) com deficiência de freios;
 - d) usando combustível não autorizado;
 - e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

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

FL: Nº 207
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 841 do proc. 113 218
N.º 350 de 2007
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

- 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

FL. Nº 708
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 872 do proc.
N.º 356 de 2015
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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

FL. Nº 709
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha n.º 843 de 826
N.º 350 de 2005
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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

FL. Nº 210
Proc. nº 01 - 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

atualizado em 30/09/2015 09:00:00
Folha n.º 849 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.503

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 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. 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

FL. Nº 211
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 20/09/2015 00:00:00.
Folha n.º 845 do proc. 113-222
N.º 350 de 20 21
O funcionário

José Joaquim Neto
Deputado Parlamentar
RF 100.503

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.

FL. Nº 212
 Proc. nº 01 – 113 de 2007
 Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
 RF: 11317

Folha n.º	846	de	proc.	113
N.º	350	de	2007	
O funcionário	<i>[assinatura]</i>			



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 José Joaquim Neto
 Assistente Parlamentar
 RF 100.505

§ 1º (VETADO)

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

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

Art. 137. (VETADO)

Art. 138. (VETADO)

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

FL. Nº 213
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 847	de 224
N.º 350	de 2005
O funcionário	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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,

FL. Nº 214
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n. 548 do pros. 225
N.º 350 de 2007
O funcionário José Joaquim Neto
Deputado Parlamentar
RF 100.505



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

FL. Nº 215
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 849 do PMS-226
N.º 350 de 2007
O funcionário



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

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

FL. Nº 216
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 856 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RF 100.505

§ 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

FL. Nº 217
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

Folha n.º 851	de 228
N.º 350	de 2007
O funcionário	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.505

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;

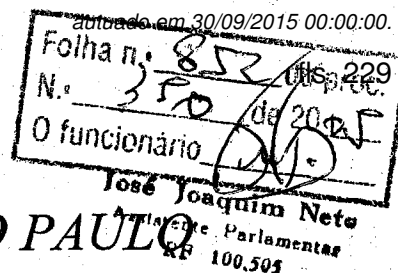
Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - revogada por incorporação à Consolidação;

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

FL. Nº 218
Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317



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;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Proc. nº 01 – 113 de 2007
Nome: Gabriel da S. M. Ribeiro
RF: 11317

autuado em 20/07/2007 00:00:00
Folha n.º 187 do proc.
N.º 350 de p.ºs 280
Funcionário

FOLHA DE INFORMAÇÃO Nº 92

Assistente Parlamentar
KR 100.504

Bruna dos Santos Galvão
Registro CET 17001 I
Estagiária

D. N.º EM / / (A)

Do memorando nº 334/06-SMT-AJ de 06 de junho de 2006- TID 935.504

Int.: SMT-AJ

Int.: Secretaria de Negócios Jurídicos

Ass.: Minuta do projeto de lei sobre a consolidação da legislação de transportes

Inf. n.º 105/06

SMT-CH GAB

Sr. Chefe de Gabinete

Como é de conhecimento dessa Chefia, a revisão da minuta de projeto de lei da consolidação da legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros foi elaborada pelo *Dr. Ricardo J. Prado*, da Assessoria Jurídica do Departamento de Transportes Públicos - DTP – na parte concernente ao transporte individual, e pelo *Dr. Sansão Ferreira Barreto*, da Assessoria Jurídica da São Paulo Transporte – SPTrans – na parte relativa ao transporte coletivo, ambos em conjunto com a *Dra. Marilza Romano*, também da SPTrans.

Assim sendo, proponho o encaminhamento deste expediente, acompanhado do disquete em anexo, à Secretaria de Negócios Jurídicos – SJ, esclarecendo que os trabalhos atinentes à consolidação das leis de trânsito estão sendo elaborados pela *Dra. Leni Maria Juocys*, do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, pelo *Dr. Reynaldo Portella*, da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e pela *subscritora do presente*, encontrando-se em fase conclusiva, e, tão logo esteja em termos, será enviado a V.Sa.

20/07/06

Maria Anita Martins Fontes Leichsenring
Maria Anita Martins Fontes Leichsenring
Chefe da Assessoria Jurídica

SMT- AJ

MA/isp



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

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 725 do proc.
N.º 350 de 2007
O funcionário

FOLHA DE INFORMAÇÃO Nº 3

Assistente Parlamentar

RF 100.545

Assessoria do Sr. Santos Galvão

Registro CDT 17001 1
Estagiária

D. N.º EM. / / (A)

Do memorando nº 334/06-SMT-AJ de 06 de junho de 2006- TID 935.504

Int.: Secretaria de Negócios Jurídicos

Ass.: Minuta do projeto de lei sobre a consolidação da legislação de transportes

Inf. n.º 1797/06

SNJ-CH-GAB.

Sr. Chefe de Gabinete

Dr. Zenon Marques Tenório

Encaminhamos o presente a Vossa Senhoria, instruído com a minuta de projeto de lei de consolidação da legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, revisada pela Gerência Geral Jurídica da SPTrans e pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP, desta Pasta.

20/07/2006

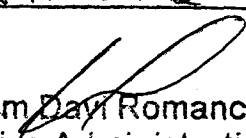
José Roberto Generoso
Economista

Chefe de Gabinete SMT

MA/isp



Segue M juntado S, nesta data
Documento S e papel de informação
Rubricado S sob folha S nº 221
Em 24/10/12


Rubem Day Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

Matéria PL 113/2007. Não assinado digitalmente. 366



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

ANEXO EXPLICATIVO

folha nº 221 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem Cesar Ramalho
RF 11257

**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.

Folha nº 222 do proc. fls. 235
nº. 01-113 de 2007
Rubem Evaristo Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 3º O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, 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.

Folha nº 223 de 236
nº. 01-113 de 2007
Rubem Don Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

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

Folha nº 224 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem Evaristo Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes e que sejam submetidos a desinsetização a cada 3 (três) meses, executada por empresas especializadas, controladoras de pragas, devidamente cadastradas e autorizadas pela Vigilância Sanitária, sendo obrigatória:
 - 1) a fixação do respectivo certificado ou selo de desinsetização nos veículos, em local visível aos passageiros, contendo as datas de realização do procedimento e de sua repetição e o prazo de garantia;
 - 2) a adoção de providências e precauções necessárias para garantir a eficiência do procedimento, sem riscos ou danos à saúde dos usuários;
 - 3) a exigência da desinsetização periódica, nos termos estabelecidos neste inciso, como requisito obrigatório em processos de licitação e contratos, inclusive emergenciais, de prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo.

Parte final deste inciso V e respectivos numerais acrescida com as disposições dos artigos 1º, 2º, 3º e 4º da Lei nº 14.486, de 19 de julho de 2007, alterada pela Lei nº 15.176, de 24 de maio de 2010.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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, sendo obrigatória a colocação de adesivos completos, confeccionados utilizando-se caracteres de fácil compreensão e leitura, dos itinerários dos ônibus e lotações dos transportes de passageiros na cidade de São Paulo, para permitir o acesso a informações sobre:

- 1) número e nome da linha;
- 2) (VETADO);
- 3) (VETADO).

Parte final deste inciso VIII e respectivos numerais acrescida com as disposições da Lei nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008.

O veto aos incisos III e IV do art. 1º 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:

"Art.

1º.....

III - o nome de todos os logradouros do itinerário de ida e volta;

IV - o adesivo deverá ser afixado na lateral externa da porta de entrada dos ônibus e lotações."

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.

§ 1º 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.

Folha nº 228 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubens Cravi Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 2º O descumprimento ao disposto no inciso V, *in fine*, do *caput* deste artigo, constitui infração média, aplicando-se as penalidades previstas no regulamento de sanções e multas pertinente.

O parágrafo único foi renomeado como § 1º e acrescido de § 2º com o texto do art. 5º da Lei nº 14.486, de 19 de julho de 2007.

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:

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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;
- 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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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 § 1º reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

§ 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 232 do processo
nº 01-113 de 2007
Rubem Davi Romancini
RF 11257

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:

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 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.

Folha nº 234 do pro. 250
nº 01-113 de 2007
Rubem Cesar Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 § 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.

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 § 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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 235 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem Zavi Romancini
RF 11257

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.

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;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 236 do proc.
nº. 01-113 de 2007
Rubem Davi Romancini
RF 11257

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - re-qualificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por este Subtítulo I, bem como inovações tecnológicas;

II - re-qualificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

**CAPÍTULO VI
DAS PENALIDADES**

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

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;

Forma n° 237 do proc.
n° 01-143 de 2007
Rubem Dar Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SUBTÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

CAPÍTULO I DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE INTERESSE PÚBLICO

O texto legal base deste Capítulo I é a Lei nº 13.481, de 03 de janeiro de 2003.

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, com fundo na cor branca e caracteres alfanuméricos na cor preta, deverão conter o seguinte texto:

DISQUE-DENÚNCIA

(telefone do órgão público responsável pelo serviço)

VAMOS COMBATER A VIOLÊNCIA

SIGILO ABSOLUTO

ATENDIMENTO 24 HORAS.

Parágrafo único alterado pela Lei nº 14.707, de 06 de março de 2008.

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.

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.

Folha nº 239 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem D. Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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

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.

n.º 241 do p. fls. 259
n.º 01-113 de 20.07
Rubem D. Romancini
RF 11257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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 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.

Folha n.º 242 fls. 260
n.º 01-113 de 20 07
Rubem Davi Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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 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.

Folha nº 244 fls. 263
nº 01-113 do 07
Rubem Davi Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

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. 154.

Folha n° 245 de fls. 264
n° 01-113 de 2007
Rubem E. M. Romancini
RS 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

O veto ao art. 12 da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003, foi mantido pela Câmara Municipal, motivo pelo qual não há indicação de veto nesta consolidação, conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05.

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

DA NATUREZA DO SERVIÇO

Art. 60. 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. 61. A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 65, parágrafo 2º, 77 e 86, 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.

folha n.º 246 do p.º 22
n.º 01-113 de 2007
Rubem D. V. Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Folha n° 247 do proc.
n° 01-113 d-20 07
Rubem Eli Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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:

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. 64. O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo 63, 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 daquele Alvará, nos termos do inciso I deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

Folha n.º 248 do pich. fls. 267
n.º 01-113 de 2007
Rubem Nery Romancini
RP 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

CAPÍTULO IV DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Art. 65. 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.

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

Folha nº 249 do PLS 268
nº 01-113 de 2007
Rubem D. P. ...
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 67. 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.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

§ 2º Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo 67, exceto o de que trata o inciso V.

CAPÍTULO VI DO REGISTRO DE CONDUTOR

Art. 69. 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

fls. 270
Folha n.º 251 do proc.
n.º 01-113 de 2007
Rubem Izzi Romancini
RP 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 70. 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.

§ 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."

§ 5º Os veículos de aluguel providos de taxímetros utilizados no transporte individual de passageiros poderão ser adaptados para atender às necessidades de deslocamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, temporária ou permanente, sem caráter de exclusividade, devendo nesta hipótese:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

I - ser adaptados com plataforma elevatória na extremidade traseira ou lateral, conforme planta do equipamento a ser aprovada pela Secretaria Municipal de Transportes, bem como atender às determinações e especificações técnicas estabelecidas pela referida Pasta;

II - o serviço prestado ser remunerado pelo usuário com base nos valores de tarifas de serviço de táxi fixados pelo Município de São Paulo.

Acrescido § 5º com as disposições da Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007.

Art. 71. 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. 72. 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 Federal 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.

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. 73. 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 74. 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. 75. 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 64, 70 a 73, quando se tratar de empresa, e nos artigos 65, 67, 70 a 73, 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. 76. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 77. 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. 78. Por força do disposto no artigo 77, 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.

Processo nº 254 do Pls. 273
nº. 01-113 de 2007
Rubem ~~Monteiro~~
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 78 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 pela 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. 78.

Art. 79. 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. 80. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 81. 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."

Art. 82. 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. 83. 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.

Folha n.º 256 do p.º 275
n.º 01-113 de 2004
Rubens José Romão
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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. 84. 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. 85. 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. 86. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;

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. 87. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 88. 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. 89. 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. 90. Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 91. A utilização, fiscalização, sinalização, e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

Art. 92. 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. 93. Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

CAPÍTULO XI

DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES DE TÁXIS

Art. 94. 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. 95. 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;

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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. 96. 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;

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Art. 97. 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;
- 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 98. 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;
 - 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:

folha nº 262 do PCHS. 281
nº. 01-113 de 2007
Ruben J. A. Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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. 99. 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;
- 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. 100. 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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.

- 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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;

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

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

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

XL - efetuar corrida em descordo com a regulamentação da forma de cobrança de tarifa.

Penalidades do Grupo D:

XLI - conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XLII - violar o taxímetro ou o aparelho registrador;

XLIII - utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 101. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 99 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.

Art. 102. 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. 103. 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

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. 104. 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. 105. Além das penalidades específicas do artigo 99, 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.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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.

Art. 106. 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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.

Artigo 3º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

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. 107. 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. 108. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 99.

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Art. 109. 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. 110. 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**

§ 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. 111. 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. 112. A retenção do veículo dar-se-á quando:

- I - o condutor deixar de portar, ou exibir, à autoridade competente, ou a seus agentes, os documentos exigidos pela lei que disciplina o serviço e demais atos expedidos para sua regulamentação;
- II - o veículo transitar:
 - a) produzindo fumaça;
 - b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;
 - c) com deficiência de freios;
 - d) usando combustível não autorizado;
 - e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

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

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

- I - ordenada judicialmente;

folha n.º 272 do proc. fls. 291
n.º 01-113 2007
Rubens Lima Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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. 114. 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. 115. 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. 116. 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

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. 117. 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. 118. 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. 119. 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. 120. As oficinas de reparos de taxímetro poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 121. 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.

Folha nº 274 do ... fls. 293
 nº 01-113-2007
 Ruben Cláudio Romancini
 RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 122. 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. 123. 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. 124. 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. 125. 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. 126. 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.

Folha nº 275 de 275. 294
nº 01-113 07
Rubens Edvi Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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.

Art. 127. 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. 128. 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. 129. 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 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. 130. 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. 131. O disposto nos artigos 60 a 62, 65, 66, 69, 74, 76 a 82, 84 a 91, 94, 96 a 116 e no Capítulo XIV - Das Disposições Gerais, aplica-se no que couber, às pessoas físicas ou



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

Art. 132. 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. 133. 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. 134. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 135. Cria-se, através do Poder Público, a construção e instalação de Postos de Apoio ao Taxista, para atendimento das necessidades básicas dos 35 mil profissionais do Município de São Paulo.

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

§ 2º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias do ano.

O veto ao § 1º do art. 1º e arts. 2º e 3º da Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005, foi mantido pela Câmara Municipal, motivo pelo qual não há indicação de veto nesta consolidação, conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05.

SEÇÃO III

DO LICENCIAMENTO

Art. 136. 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

DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE TRILHOS – VLT

O texto legal base deste Título IV é a Lei nº 14.490, de 24 de julho de 2007.

Art. 137. Fica permitido ao Poder Público constituir, organizar e montar o Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos - VLT (Veículo leve sobre trilhos).

Substituída a palavra "Executivo" 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

Parágrafo único. Todo o sistema de que trata esta lei terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário 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.

Art. 138. São objetivos da implantação do Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos:

I - propiciar ao usuário um meio de transporte de curtas distâncias seguro, econômico, relativamente rápido, confortável, de fluxo constante e com rotas de traçado regular;

II - permitir o relacionamento harmonioso do usuário com o espaço urbano, inclusive pelo acesso a um meio de transporte ecológico, silencioso, de "design" contemporâneo e ajustado às normas de acessibilidade universal;

III - possibilitar, com idênticas vantagens, o atendimento a outras modalidades de serviços, além do transporte de passageiros, tais como a logística de abastecimento dos estabelecimentos comerciais e de serviços existentes na região, operações de carga e descarga, retirada de lixo e entulho, manutenção dos serviços públicos na área, etc.;

IV - ampliar, pela disponibilização de linhas de transporte coletivo de passageiros de qualidade, o aproveitamento, pela população e por visitantes, do grande patrimônio artístico, cultural, educacional, paisagístico, turístico e de lazer existentes na região;

V - melhorar o acesso de veículos particulares de passeio e transporte leve à região central do Município, melhorando a circulação e o estacionamento no local, pela oferta de um meio de transporte alternativo mais rápido, mais seguro e menos estressante;

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.

VI - disciplinar o ambiente urbano e melhorar a paisagem e o meio ambiente;

VII - estimular a ocupação residencial do centro do Município e, com a demanda criada a partir daí, impulsionar a sua renovação;

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.

VIII - dinamizar e qualificar a economia na área central do Município de São Paulo.

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 139. Este Sistema poderá comportar cinco tipos de veículos:

- I - veículo de transporte de passageiros (fechado);
- II - veículo de turismo, que poderá ter um serviço de bar conjugado (de concepção especial);
- III - veículo de transporte de produtos, cargas e materiais em geral (fechado e de concepção especial);
- IV - veículo especial para atividades governamentais e sociais;
- V - veículo especial para a realização de serviços públicos locais e de manutenção.

Art. 140. Este Sistema poderá ser construído e operado diretamente pelo Poder Público ou, de forma delegada, por terceiros, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Este Sistema terá como fontes básicas de receita a tarifa, o serviço de distribuição de carga.

O veto total foi transformado em veto parcial ao § 1º do art. 1º e os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 14.490, de 24 de julho de 2007, e mantido pela Câmara Municipal, motivo pelo qual não há indicação de veto nesta consolidação, conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05.

TÍTULO V

DA FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE DOS VEÍCULOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

O texto legal base deste Título V é a Lei nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007.

Art. 141. Ficam os concessionários e permissionários obrigados a enviar, periodicamente, ao respectivo órgão de trânsito fiscalizador, os registros dos tacógrafos instalados em todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Parágrafo único. Caberá ao órgão competente da Administração Pública fiscalizar a totalidade dos veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Art. 142. A eventual constatação do excesso de velocidade, através da leitura dos registros a que alude o art. 141, acarretará aos infratores as respectivas sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo das penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas - RESAM.

Art. 143. Ficam os concessionários e permissionários obrigados a instalar, em local de fácil visibilidade, no interior de todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, painéis numéricos digitais, devidamente conectados aos tacógrafos, para controle e constatação dos passageiros da velocidade utilizada pelo condutor do veículo.

Folha n.º 280 do proc. fls. 299
n.º 01-113 de 2007
Rubrica Homocini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 144. É de obrigatoriedade dos concessionários e permissionários a instalação de limitadores de velocidade em todos os veículos equipados com motores eletrônicos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, impedindo que os veículos trafeguem em velocidades superiores às definidas pelas normas e critérios técnicos estabelecidos pelo órgão gestor.

Art. 145. O não-atendimento ao disposto neste Título V implicará a imposição de multa diária no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por veículo.

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

O veto total foi transformado em veto parcial ao parágrafo único do art. 3º, art. 5º e à expressão "no prazo de 90 (noventa) dias" do caput do art. 6º da Lei nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007, e mantido pela Câmara Municipal, motivo pelo qual não há indicação de veto nesta consolidação, conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05.

TÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 146. 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. 37 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 147. 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. 148. 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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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. 149. 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. 150. 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. 151. 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. 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. 152. 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. 153. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 154. 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. 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. 155. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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 cumprido 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. 156. 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.

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

Parágrafo único. As multas compiladas nesta consolidação serão atualizadas pelo Executivo a partir da data da entrada em vigor do diploma legal originário.

Este parágrafo único foi acrescido para determinar a atualização das multas, mantidas em seus valores originais por expressa solicitação das áreas técnicas correspondentes do Executivo.

Folha nº 284 do processo nº. 01-113 de 07
Rubei Romarini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 158. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 159. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 160. Ficam revogadas por consolidação as Leis nºs 4.364, de 31 de março de 1953; 4.416, de 29 de outubro 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; 11.257, 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 13 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; 12.619, 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 10 junho de 2005; e 14.011, de 23 de junho de 2005; 14.155, de 10 de maio de 2006; Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007; Lei nº 14.486, de 19 de julho de 2007; Lei nº 14.490, de 24 de julho de 2007; Lei nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007; Lei nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008; Lei nº 14.707, de 6 de março de 2008; Lei nº 15.176, de 24 de maio de 2010; 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 4.416, de 29 de outubro de 1953 - revogada por conter disposição temporária já expirada;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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;

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;

Protocolo nº 286 do fls. 305
nº 01-113 de 07
Rubrica de Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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;

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 11.174, de 7 de abril de 1992 – revogada implicitamente pelo art. 8º, II, da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 11.257, 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 13 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 12.619, de 4 de maio de 1998 - ADI nº 065.025.0/0-0, transitada em julgado;

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 e ADI nº 076.433-0, transitada em julgado;

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Lei nº 13.481, de 3 de janeiro de 2003 - revogada por incorporação à Consolidação;

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 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.002, de 10 junho de 2005 - revogada por incorporação à Consolidação;

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

Lei nº 14.155, de 10 de maio de 2006 - revogada implicitamente pela Lei nº 14.707, de 6 de março de 2008;

Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.486, de 19 de julho de 2007 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.490, de 24 de julho de 2007 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.707, de 6 de março de 2008 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 15.176, de 24 de maio de 2010 - revogada por incorporação à Consolidação.

Folha nº 289 do fls. 309
nº 01-113 de 2007
Rui Antônio Romaneli
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 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

- Art. 1º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 2º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

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. 3º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

- Art. 4º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 5º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 6º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 7º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

- 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. 8º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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 e que sejam submetidos a desinsetização a cada 3 (três) meses, executada por empresas especializadas, controladoras de pragas, devidamente cadastradas e autorizadas pela Vigilância Sanitária, sendo obrigatória:

Processo nº 294 do proc. fls. 314
nº. 01-113 de 2007
Rubem Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

1) a fixação do respectivo certificado ou selo de desinsetização nos veículos, em local visível aos passageiros, contendo as datas de realização do procedimento e de sua repetição e o prazo de garantia;

2) a adoção de providências e precauções necessárias para garantir a eficiência do procedimento, sem riscos ou danos à saúde dos usuários;

3) a exigência da desinsetização periódica, nos termos estabelecidos neste inciso, como requisito obrigatório em processos de licitação e contratos, inclusive emergenciais, de prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo.

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, sendo obrigatória a colocação de adesivos completos, confeccionados utilizando-se caracteres de fácil compreensão e leitura, dos itinerários dos ônibus e lotações dos transportes de passageiros na cidade de São Paulo, para permitir o acesso a informações sobre:

1) número e nome da linha;

2) (VETADO);

3) (VETADO).

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

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

§ 1º 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.

§ 2º O descumprimento ao disposto no inciso V, *in fine*, do *caput* deste artigo, constitui infração média, aplicando-se as penalidades previstas no regulamento de sanções e multas pertinente.

- Art. 9º da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)
- O inciso V e o § 2º foram acrescidos com disposições da Lei nº 14.486/07 (PL Nº 0749/05 – Vereador Mário Dias), alterada pela Lei nº 15.176/10 (PL Nº 0631/07 – Vereador Goulart)
- O inciso VIII foi acrescido com disposições da Lei nº 14.674/08 (PL Nº 0667/06 – Vereador João Antonio)

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 10 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

- Art. 11 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 12 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

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

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

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

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

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

- Art. 13 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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 § 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. 14 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

- Art. 15 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Folha n° 297 do processo fls. 317
n° 01-113 de 2007

Rubem Otton Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 16 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

- Art. 17 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

Folha nº 298 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem Z. Romancini
11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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. 18 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 19 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

- Art. 20 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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, nos 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. 21 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 22 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 23 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 24 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

- Art. 25 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

- Art. 26 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 § 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. 27 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)
- O § 4º foi acrescido com disposições da Lei nº 11.655/94 (PL Nº 0058/94 – Vereador Alberto Calvo)

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

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

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

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

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

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

§ 4º As fontes de receita previstas no § 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da celebração dos contratos.

- Art. 28 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 29 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 30 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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. 31 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 32 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

- Art. 33 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

CAPÍTULO VI DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 34 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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.

- Art. 35 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

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

Folha n.º 304 do fls. 325
n.º 01-113 de 2007
Rubem Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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, com fundo na cor branca e caracteres alfanuméricos na cor preta, deverão conter o seguinte texto:

DISQUE-DENÚNCIA

(telefone do órgão público responsável pelo serviço)

VAMOS COMBATER A VIOLÊNCIA

SIGILO ABSOLUTO

ATENDIMENTO 24 HORAS.

- Lei nº 13.481/03 (PL Nº 0187/01 – Vereador William Woo), alterada pela Lei nº 14.707 (PL Nº 0528/07 – Vereador Celso Jatene)

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. 1º da Lei nº 13.542/03 (PL Nº 0091/02 – Vereador Alcides Amazonas)
- Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.612/03 (PL Nº 0221/03 – Vereador Antonio Carlos Rodrigues)

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 13.542/03 (PL Nº 0091/02 – Vereador Alcides Amazonas)

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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

- Lei nº 12.549/98 (PL Nº 0445/97 – Vereador Natalício Bezerra)

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.

- Arts. 41 e 42 originários da Lei nº 13.094/00 (PL Nº 0484/97 – Vereador Devanir Ribeiro)

TÍTULO II

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR

CAPÍTULO I



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 10.154/86 (PL Nº 0152/86 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

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 10.154/86 (PL Nº 0152/86 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

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. 3º da Lei nº 10.154/86 (PL Nº 0152/86 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

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. 1º da Lei nº 11.272/92 (PL Nº 0456/91 – Vereador Biro-Biro)

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 nº 11.272/92 (PL Nº 0456/91 – Vereador Biro-Biro)

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 nº 11.272/92 (PL Nº 0456/91 – Vereador Biro-Biro)

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 nº 14.011/05 (PL Nº 0171/05 – Vereadora Noemi Nonato)

Folha n.º 307 do p.º 329
n.º 01-113 do 07
Rubrica da Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

CAPÍTULO II DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

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

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

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

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

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

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

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

- I - problemas crônicos de saúde;
- II - menor faixa etária;
- III - menor renda familiar;
- IV - maior distância entre a residência e a escola.

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

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

Folha n.º 308 do PLS 331
n.º 01-113 de 2007
Rubem Z. Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

- I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;
- II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;
- III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;
- IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;
- V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;
- VI - os prazos para a implementação do Programa.

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

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

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

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

- Arts. 50 a 59 originários da Lei nº 13.697/03 (PL Nº 0580/03 – Vereador Tião Bezerra)

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

CAPÍTULO I

DA NATUREZA DO SERVIÇO

Art. 60. 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

Folha n° 309 do proc.
n° 01-113 de 2007
Rubem F. Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas neste Título III e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

- Art. 1º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO II

DE QUEM PODE SER AUTORIZADO A EXPLORAR O SERVIÇO

Art. 61. A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 65, parágrafo 2º, 77 e 86, 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.

- Art. 2º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- §§ 1º a 5º acrescidos pela Lei nº 13.115/01 (PL Nº 0043/00 – Vereador Dalton Silvano)

CAPÍTULO III

DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Processo nº 310 do proc. fls. 333
 nº. 01-113 de 2004
 Rubem D. Rommichini
 nº 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 62. 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.

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

- Art. 4º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 63. 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. 5º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 64. O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo 63, 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 daquele Alvará, nos termos do inciso I deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

- Art. 6º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO IV

DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Folha n° 311 do pro. fls. 334
n°. 01-113 de 2007
Rubem Faria Romancini
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 65. O motorista profissional autônomo, para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- I - ser proprietário do veículo;
- II - estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Seguro Social.

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

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

- Art. 7º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO V

DO CONDUTOR DE TÁXI E DA SUA INSCRIÇÃO NO CADASTRO

Art. 66. Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

- Arts. 3º e 8º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) e art. 5º da Lei nº 11.086/91 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre)

Art. 67. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Art. 9º da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 68. A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

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

§ 2º Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo 67, exceto o de que trata o inciso V.

- Art. 10 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO VI DO REGISTRO DE CONDUTOR

Art. 69. 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.

- Art. 11 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO VII DO VEÍCULO

Art. 70. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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.

§ 5º Os veículos de aluguel providos de taxímetros utilizados no transporte individual de passageiros poderão ser adaptados para atender às necessidades de deslocamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, temporária ou permanente, sem caráter de exclusividade, devendo nesta hipótese:

I - ser adaptados com plataforma elevatória na extremidade traseira ou lateral, conforme planta do equipamento a ser aprovada pela Secretaria Municipal de Transportes, bem como atender às determinações e especificações técnicas estabelecidas pela referida Pasta;

II - o serviço prestado ser remunerado pelo usuário com base nos valores de tarifas de serviço de táxi fixados pelo Município de São Paulo.

- Art. 12 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima), alterada pela Lei nº 10.280/87 (PL Nº 0016/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)
- § 4º acrescido com as disposições da Lei nº 12.609/98 (PL Nº 0811/97 – Vereador Wadih Mutran)
- § 5º acrescido com as disposições da Lei nº 14.401/07 (PL Nº 0250/04 – Vereador Farhat)

Art. 71. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

- Art. 13 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 72. Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pelo Poder Público, a saber:

I - pintura padronizada, de cor uniforme;

II - siglas ou símbolos;

III - inscrição do número de ordem dentro da frota.

- Art. 14 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- Revogado o § 2º do art. 14 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) pela Lei nº 7.802/92 (PL Nº 0040/72 – Vereadores José Antonio de Oliveira Laet, Naylor de Oliveira, Manoel Sala e Alfredo Martins)

Art. 73. 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VI – tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente.

- Art. 15 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- Inciso VI acrescido pelo art. 1º Lei nº 11.296/92 (PL Nº 0100/92 – Vereador Adriano Diogo)

CAPÍTULO VIII DO ALVARÁ DE ESTACIONAMENTO

Art. 74. 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. 16 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 75. 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 64, 70 a 73, quando se tratar de empresa, e nos artigos 65, 67, 70 a 73, quando motorista autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

- Art. 17 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 7.926/73 (PL Nº 0080/73 – Vereador Osvaldo Giannotti)

Art. 76. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

- Art. 18 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 77. 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. 19 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima), alterado pela Lei nº 7.953/73 (PL Nº 0147/73 – Vereador Osvaldo Giannotti)

Art. 78. Por força do disposto no artigo 77, fica expressamente permitida a transferência de Alvará:

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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. 20 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- *Caput* e alíneas “a” a “f” do art. 20 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterados pelo art. 2º da Lei 7.953/73 (PL Nº 0147/73 – Vereador Osvaldo Giannotti)
- § 2º alterado pelo art. 3º da Lei nº 7.953/73 (PL Nº 0147/73 – Vereador Osvaldo Giannotti)

Art. 79. 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. 21 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 80. 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. 22 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- § 2º acrescido pelo art. 5º da Lei nº 7.953/73 (PL Nº 0147/73 – Vereador Osvaldo Giannotti)

Art. 81. 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. 23 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 8.353/75 (PL Nº 0155/75 – Vereadores Luiz Peixoto Soares, José Bustamante, Antonio Rezek e José Storópoli)

Art. 82. 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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Alvarás, desde que acompanhando os respectivos veículos da frota, respeitadas as formalidades legais e regulamentares.

- Art. 24 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 7.816/72 (PL Nº 0140/72 – Vereadores Antonio Sampaio, José Storopoli, Oliveira Laet, Naylor de Oliveira, David Roysen, Edson Tomaz de Lima e Aurelino de Andrade)

Art. 83. O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

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

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

- Art. 25 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 12.830/99 (PL Nº 1111/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva)

Art. 84. 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.

- Art. 26 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO IX

DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

Art. 85. 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. 27 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 86. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Art. 28 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 87. 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. 29 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 88. 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. 30 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 89. 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. 31 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 90. Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

- Art. 32 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 91. 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.

- Art. 33 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

Art. 92. 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. 34 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.280/87 (PL Nº 0016/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

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

- Art. 35 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

CAPÍTULO XI

DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES DE TÁXIS

Art. 94. 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. 36 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 95. 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;
- 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. 37 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- O inciso X foi acrescido com disposições da Lei nº 11.086/91 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre)
- O inciso XII foi introduzido com disposições da Lei nº 11.086/91 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre)

Art. 96. Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- I - manter o veículo em boas condições de tráfego;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 38 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)
- Os incisos IV e V foi introduzido com disposições da Lei nº 11.086/91 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre)

Art. 97. 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.

- Art. 39 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO XII DAS TAXAS

Art. 98. 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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).
 - Art. 40 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO XIII DAS PENALIDADES

Art. 99. A inobservância das obrigações estatuídas neste Título III, bem como, nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 41 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima), alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 100. 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;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

XXVI - retardar propositadamente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

XXVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transporte;

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

XIX - recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordados pela mesma;

XX - transitar sem portar o comprovante de Registro de Condutor ou Carteira de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XXI - transitar com intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes, com prazo vencido;

XXII - transitar sem portar Alvará de Estacionamento;

XXIII - não utilizar caixa luminosa com a palavra "táxi" de acordo com as normas estabelecidas.

Penalidades do Grupo C:

XXIV - permitir que condutor não cadastrado dirija o veículo;

XXV - angariar passageiro com taxímetro previamente ligado;

XXVI - utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido;

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

XXVIII - abandonar o veículo na via pública, para impossibilitar a ação da fiscalização, em especial próximo a pontos de estacionamento de táxi;

XXIX - transitar com veículo em más condições de segurança;

XXX - transitar com placa deslacrada;

XXXI - danificar propositadamente veículos de terceiros;

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

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

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

XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;

XXXVI - obrigar os passageiros a descenderem 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 - arremeter ou aceitar passageiros angariados próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado;

Fls. 347
 Folha nº 323 do processo
 nº 01-113 do 07
 Rubem S. Romancini
 RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

XL - efetuar corrida em descordo com a regulamentação da forma de cobrança de tarifa.

Penalidades do Grupo D:

XLI - conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XLII - violar o taxímetro ou o aparelho registrador;

XLIII - utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida;

XLIV - utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas;

XLV - cobrar acima da tabela de tarifas ou similar;

XLVI - adulterar as placas de identificação do veículo;

XLVII - utilizar placas não pertencentes ao veículo;

XLVIII - utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica;

XLIX - efetuar transporte remunerado sem que o veículo esteja devidamente autorizado para esse fim;

L - dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

LI - angariar passageiro no Município de São Paulo, sob qualquer forma, para transporte em veículo de aluguel (táxi) de outro município.

- Art. 42 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)
- O inciso XV foi alterado pela Lei nº 11.296/92 (PL Nº 0100/92 – Vereador Adriano Diogo)

Art. 101. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 99 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. 43 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 102. 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. 44 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 103. Além das penalidades previstas neste Capítulo XIII e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no "Termo de Permissão".

- Art. 45 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 104. 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. 46 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 - Executivo - Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 - Executivo - Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 105. Além das penalidades específicas do artigo 99, 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.

Forma n° 325 do Proc.
n° 01-113 de 2007
Rubem César Romanello
RF 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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. 2º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 106. 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. 3º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 107. 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. 4º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 108. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 99.

- Art. 5º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 109. 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:

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

- I - executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;
- II - utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;
- III - for reincidente, por 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos, em condenação por crime culposo ou condenado por crime doloso;
- IV - for comprovado que o condutor dirigia em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica após 2 (duas) suspensões pelo mesmo motivo;
- V - ficar comprovada a utilização de mecanismos que interfiram no taxímetro e aumentem o valor da corrida.

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

- Art. 6º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 110. 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. 7º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)
- §§ 1º e 2º alterados pela Lei nº 10.647/88 (PL Nº 0226/88 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 111. 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. 8º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 112. A retenção do veículo dar-se-á quando:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

II - o veículo transitar:

- a) produzindo fumaça;
- b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;
- c) com deficiência de freios;
- d) usando combustível não autorizado;
- e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

- Art. 9º da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

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

I - ordenada judicialmente;

II - o condutor for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

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

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

V - for alterada a característica do veículo sem autorização da autoridade competente;

VI - transitar em mau estado de conservação e segurança;

VII - tiver falsificada a placa de identificação;

VIII - estiver com o taxímetro aparentemente violado.

- Art. 10 da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 114. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

- Art. 11 da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 115. 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. 12 da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Art. 116. 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.

- Art. 13 da Lei nº 10.308/87 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

**CAPÍTULO XIV
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 117. 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. 47 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima) alterado pela Lei nº 10.280/87 (PL Nº 0016/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros)

Art. 118. 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. 48 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 119. 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. 49 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

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

- Art. 50 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 121. 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. 51 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 122. 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. 52 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Folha nº 329
nº 01-113
Rubem Darci Montanini
71 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 123. O Poder Público poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

- Art. 53 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 124. 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. 54 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 125. 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. 55 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 126. 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. 56 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 127. 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. 58 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 128. Ficam isentos da Taxa de Licença para publicidade as inscrições, siglas, ou símbolos que, aprovados pelo Poder Público, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

- Art. 59 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 129. 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. 61 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 130. 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. 62 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

Art. 131. O disposto nos artigos 60 a 62, 65, 66, 69, 74, 76 a 82, 84 a 91, 94, 96 a 116 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.

- Art. 63 da Lei nº 7.329/69 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima)

CAPÍTULO XV DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

SEÇÃO I DOS PONTOS DE TÁXI EM ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

Art. 132. 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. 133. 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. 134. 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.

- Arts 132 a 134 originários da Lei nº 12.823/99 (PL Nº 0010/97 – Vereador Natalício Bezerra da Silva)

SEÇÃO II DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 135. Cria-se, através do Poder Público, 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 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.

§ 2º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias do ano.

- Arts. 132 e 135 originários da Lei nº 14.002/05 (PL Nº 0133/05 – Vereador Agnaldo Timóteo)

SEÇÃO III DO LICENCIAMENTO

Art. 136. 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.

- Artigo originário da Lei nº 11.086/91 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre)

TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE TRILHOS – VLT

Art. 137. Fica permitido ao Poder Público constituir, organizar e montar o Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos - VLT (Veículo leve sobre trilhos).

Parágrafo único. Todo o sistema de que trata esta lei terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário do Município.

Art. 138. São objetivos da implantação do Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos:

I - propiciar ao usuário um meio de transporte de curtas distâncias seguro, econômico, relativamente rápido, confortável, de fluxo constante e com rotas de traçado regular;

II - permitir o relacionamento harmonioso do usuário com o espaço urbano, inclusive pelo acesso a um meio de transporte ecológico, silencioso, de "design" contemporâneo e ajustado às normas de acessibilidade universal;

III - possibilitar, com idênticas vantagens, o atendimento a outras modalidades de serviços, além do transporte de passageiros, tais como a logística de abastecimento dos estabelecimentos comerciais e de serviços existentes na região, operações de carga e descarga, retirada de lixo e entulho, manutenção dos serviços públicos na área, etc.;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

IV - ampliar, pela disponibilização de linhas de transporte coletivo de passageiros de qualidade, o aproveitamento, pela população e por visitantes, do grande patrimônio artístico, cultural, educacional, paisagístico, turístico e de lazer existentes na região;

V - melhorar o acesso de veículos particulares de passeio e transporte leve à região central do Município, melhorando a circulação e o estacionamento no local, pela oferta de um meio de transporte alternativo mais rápido, mais seguro e menos estressante;

VI - disciplinar o ambiente urbano e melhorar a paisagem e o meio ambiente;

VII - estimular a ocupação residencial do centro do Município e, com a demanda criada a partir daí, impulsionar a sua renovação;

VIII - dinamizar e qualificar a economia na área central do Município de São Paulo.

Art. 139. Este Sistema poderá comportar cinco tipos de veículos:

I - veículo de transporte de passageiros (fechado);

II - veículo de turismo, que poderá ter um serviço de bar conjugado (de concepção especial);

III - veículo de transporte de produtos, cargas e materiais em geral (fechado e de concepção especial);

IV - veículo especial para atividades governamentais e sociais;

V - veículo especial para a realização de serviços públicos locais e de manutenção.

Art. 140. Este Sistema poderá ser construído e operado diretamente pelo Poder Público ou, de forma delegada, por terceiros, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Este Sistema terá como fontes básicas de receita a tarifa, o serviço de distribuição de carga.

- Arts. 137 e 140 originários da Lei nº 14.490/07 (PL Nº 0156/07 – Vereador Antonio Carlos Rodrigues)

TÍTULO V

DA FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE DOS VEÍCULOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 141. Ficam os concessionários e permissionários obrigados a enviar, periodicamente, ao respectivo órgão de trânsito fiscalizador, os registros dos tacógrafos instalados em todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Parágrafo único. Caberá ao órgão competente da Administração Pública fiscalizar a totalidade dos veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Art. 142. A eventual constatação do excesso de velocidade, através da leitura dos registros a que alude o art. 141, acarretará aos infratores as respectivas sanções previstas no Código

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo das penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas - RESAM.

Art. 143. Ficam os concessionários e permissionários obrigados a instalar, em local de fácil visibilidade, no interior de todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, painéis numéricos digitais, devidamente conectados aos tacógrafos, para controle e constatação dos passageiros da velocidade utilizada pelo condutor do veículo.

Art. 144. É de obrigatoriedade dos concessionários e permissionários a instalação de limitadores de velocidade em todos os veículos equipados com motores eletrônicos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, impedindo que os veículos trafeguem em velocidades superiores às definidas pelas normas e critérios técnicos estabelecidos pelo órgão gestor.

Art. 145. O não-atendimento ao disposto neste Título V implicará a imposição de multa diária no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por veículo.

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

- Arts. 141 e 145 originários da Lei nº 14.645/07 (PL Nº 0688/06 – Vereador Aurélio Miguel)

TÍTULO VI**DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 146. 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. 37 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 147. 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 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 148. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo

Folha nº 334 de 360
nº 01-113 de 2007
Rubem D. Romancini
RP 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 39 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 149. 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 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 150. 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 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 151. 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. 42 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 152. 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 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 153. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

- Art. 44 da Lei nº 13.241/01 (PL Nº 0539/01 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 154. 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. 9º da Lei nº 13.697/03 (PL Nº 0580/03 – Vereador Tião Bezerra)

Art. 155. 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. 1º da Lei nº 13.515/03 (PL Nº 0346/02 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 156. 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. 2º da Lei nº 13.515/03 (PL Nº 0346/02 – Executivo, Prefeita Marta Suplicy)

Art. 157. O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Parágrafo único. As multas compiladas nesta consolidação serão atualizadas pelo Executivo a partir da data da entrada em vigor do diploma legal originário.

Art. 158. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 159. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas expressamente as seguintes leis:

Folha n.º 336 de 362
n.º 01-113 de 2007
Rubem ~~de~~ ~~Monteiro~~
11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 4.364, de 31 de março de 1953 (PL Nº 0033/52 – Vereador William Salem);
- Lei nº 4.416, de 29 de outubro de 1953 (PL Nº 0154/53 – Vereadores José Domingos Ruiz, Gumerindo de Pádua Fleury e Nicolau Tuma);
- Lei nº 4.618, de 18 de fevereiro de 1955 (PL Nº 0281/53 – Vereador Hélio Benedito Fiori);
- Lei nº 5.141, de 5 de abril de 1957 (PL Nº 0222/55 – Vereador Norberto Mayer Filho);
- Lei nº 5.660, de 25 de novembro de 1959 (PL Nº 0551/58 – Vereador Agenor Lino de Matos);
- Lei nº 5.769, de 14 de dezembro de 1960 (PL Nº 0268/60 – Vereadores Reinaldo Canto Pereira, Aurelino de Andrade, Hélio Mendonça, Denino de Oliveira, Herotildes de Araújo, Sebastião Laet, Benedito Rocha, Molina Júnior, Dulce Salles Cunha, Edizon Lemes e Januário Mantelli Neto);
- Lei nº 5.942, de 13 de março de 1962 (PL Nº 0294/61 – Vereador Januário Mantelli Neto);
- Lei nº 6.520, de 25 de maio de 1964 (PL Nº 0014/64 – Vereador Laércio Corte);
- Lei nº 6.681, de 21 de junho de 1965 (PL Nº 0090/64 – Vereador Braz Urbano Reis Espósito);
- Lei nº 6.908, de 13 de junho de 1966 (PL Nº 0117/64 – Vereador Ari Silva);
- § 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 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima);
- Lei nº 7.526, de 21 de setembro de 1970 (PL Nº 0080/70 – Executivo – Prefeito Paulo Maluf);
- Lei nº 7.669, de 19 de novembro de 1971 (PL Nº 0104/71 – Vereador Samir Achôa);
- art. 2º da Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972 (PL Nº 0040/72 – Vereadores José Antonio de Oliveira Laet, Naylor de Oliveira, Manoel Sala e Alfredo Martins);
- Lei nº 8.088, de 12 de julho de 1974 (PL Nº 0076/74 – Vereador Luiz Peixoto Soares, Comissão de Justiça e Redação e Comissão de Transporte e Trânsito);
- art. 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975 (PL Nº 0155/75 – Vereadores Luiz Peixoto Soares, José Bustamante, Antonio Rezek e José Storopoli), 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 (PL Nº 0072/76 – Executivo – Prefeito Olavo Setúbal);
- Lei nº 8.678, de 3 de março de 1978 (PL Nº 0035/77 – Vereador Samir Achôa);
- Lei nº 9.651, de 24 de novembro de 1983 (PL Nº 0211/83 – Executivo – Prefeito Mário Covas);
- Lei nº 9.699, de 7 de março de 1984 (PL Nº 0416/83 – Vereador Valter Feldman);



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 9.921, de 2 de julho de 1985 (PL Nº 0051/85 – Vereador Avanir Duran Galhardo);
- Lei nº 9.939, de 16 de julho de 1985 (PL Nº 0029/85 – Executivo – Prefeito Mário Covas);
- Lei nº 10.012, de 13 de dezembro de 1985 (PL Nº 0184/85 – Vereadora Ida Maria);
- Lei nº 10.039, de 8 de janeiro de 1986 (PL Nº 0252/85 – Vereador Marcos Mendonça);
- Lei nº 10.195, de 3 de dezembro de 1986 (PL Nº 0197/86 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros);
- Lei nº 10.744, de 31 de agosto de 1989 (PL Nº 0093/89 – Vereador Ushitano Kamia);
- Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 (PL Nº 0594/89 – Executivo – Prefeita Luiza Erundina de Souza);
- Lei nº 10.854, de 22 de junho de 1990 (PL Nº 0106/89 – Vereador Vital Nolasco);
- Lei nº 10.990, de 13 de junho de 1991 (PL Nº 0389/90 – Vereador Vital Nolasco);
- Lei nº 10.993, de 13 de junho de 1991 (PL Nº 0083/91 – Vereador Arselino Tatto);
- a expressão “nos ônibus” constante do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991 (PL Nº 0024/91 – Vereador Walter Abrahão);
- Lei nº 11.022, de 2 de julho de 1991 (PL Nº 0413/89 – Vereador Arselino Tatto);
- art. 3º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991 (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre);
- Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991 (PL Nº 0141/90 – Vereador Arnaldo Madeira);
- Lei nº 11.129, de 2 de dezembro de 1991 (PL Nº 0227/91 – Vereador Arselino Tatto);
- Lei nº 11.174, de 7 de abril de 1992 (PL Nº 0155/91 – Vereador Gabriel Ortega);
- Lei nº 11.216, de 20 de maio de 1992 (PL Nº 0266/90 – Vereador Valfredo Ferreira);
- Lei nº 11.257, de 7 de outubro de 1992 (PL Nº 0367/91 – Vereador Arselino Tatto);
- Lei nº 11.381, de 17 de junho de 1993 (PL Nº 0122/89 – Vereador Adriano Diogo);
- Lei nº 11.429, de 25 de outubro de 1993 (PL Nº 0313/93 – Vereador Toninho Paiva);
- Lei nº 11.487, de 11 de março de 1994 (PL Nº 0074/92 – Vereador Marcos Mendonça);
- Lei nº 11.502, de 13 de abril de 1994 (PL Nº 0283/94 – Vereador Wadih Mutran);
- Lei nº 11.508, de 13 de abril de 1994 (PL Nº 0462/93 – Vereador Avanir Duran Galhardo);
- Lei nº 11.598, de 11 de julho de 1994 (PL Nº 0187/93 – Vereador José Viviani Ferraz);
- Lei nº 11.602, de 12 de julho de 1994 (PL Nº 0342/91 – Vereador Arselino Tatto);
- expressão “de transporte público e coletivo de passageiros” constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994 (PL Nº 0135/93 – Vereador Eder Jofre);
- Lei nº 11.840, de 28 de junho de 1995 (PL Nº 0037/93 – Vereador José Índio Ferreira do Nascimento);

fls. 364
 Folha nº 338 no proc.
 n.º 01-113 de 2007
 Rubem D. Demancini
 11257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 11.992, de 16 de janeiro de 1996 (PL Nº 0360/95 – Vereador Mohamad Said Mourad);
- Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 (PL Nº 1210/95 – Vereador Dalmo Pessoa);
- Lei nº 12.516, de 6 de novembro de 1997 (PL Nº 0236/97 – Vereador Salim Curiati);
- art. 2º da Lei nº 12.549, de 08 de janeiro de 1998 (PL Nº 0445/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva);
- Lei nº 12.615, de 4 de maio de 1998 (PL Nº 0123/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva);
- Lei nº 12.619, de 4 de maio de 1998 (PL Nº 0719/97 – Vereadora Ana Maria Quadros);
- Lei nº 12.633, de 6 de maio de 1998 (PL Nº 0404/97 – Vereador José Eduardo Martins Cardozo);
- Lei nº 13.207, de 9 de novembro de 2001 (PL Nº 0082/01 – Vereadores Alcides Amazonas e Dalton Silvano);
- Lei nº 13.270, de 3 de janeiro de 2002 (PL Nº 0024/01 – Vereador Gilberto Natalini);
- Lei nº 13.441, de 14 de outubro de 2002 (PL Nº 0470/01 – Vereador Humberto Martins);
- art. 3º da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003 (PL Nº 0346/02 – Executivo – Prefeita Marta Suplicy);
- Lei nº 14.155, de 10 de maio de 2006 (PL Nº 0580/04 – Vereador William Woo).

Art. 160. Ficam revogadas, em razão de sua consolidação, as seguintes leis:

- Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 (PL Nº 0049/69 – Executivo – Prefeito Faria Lima), 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”; 60; 64; 65; 66; 67 e 68;
- Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972 (PL Nº 0040/72 – Vereadores José Antonio de Oliveira Laet, Naylor de Oliveira, Manoel Sala e Alfredo Martins), exceto art. 2º;
- Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972 (PL Nº 0140/72 – Vereadores Antonio Sampaio, José Storopoli, Oliveira Laet, Naylor de Oliveira, David Roysen, Edson Tomaz de Lima e Aurelino de Andrade);
- Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973 (PL Nº 0080/73 – Vereador Osvaldo Giannotti);
- Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 (PL Nº 0147/73 – Vereador Osvaldo Giannotti);
- art. 1º, na parte em que confere nova redação ao art. 23 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e art. 2º, ambos da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975 (PL Nº 0155/75 – Vereadores Luiz Peixoto Soares, José Bustamante, Antonio Rezek e José Storopoli);
- Lei nº 9.392, de 21 de dezembro de 1981 (PL Nº 0270/81 – Executivo – Prefeito Reinaldo de Barros);
- Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986 (PL Nº 0152/86 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros);

Folha nº 339 / 1ª proc.
nº 01-113 de 2007
Ruben David Mancini
RUBEN 1257



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987 (PL Nº 0016/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros);
- Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 (PL Nº 0023/87 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros);
- Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988 (PL Nº 0226/88 – Executivo – Prefeito Jânio da Silva Quadros);
- Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, exceto art. 3º (PL Nº 0409/89 – Vereador Albertino Nobre);
- Lei nº 11.272, de 12 de novembro de 1992 (PL Nº 0456/91 – Vereador Biro-Biro);
- Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992 (PL Nº 0100/92 – Vereador Adriano Diogo);
- Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994 (PL Nº 0058/94 – Vereador Alberto Calvo);
- art. 1º da Lei nº 12.549, de 08 de janeiro de 1998 (PL Nº 0811/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva);
- Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998 (PL Nº 0445/97 – Vereador Wadih Mutran);
- Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999 (PL Nº 0010/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva);
- Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 (PL Nº 1111/97 – Vereador Natalício Bezerra Silva);
- Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000 (PL Nº 0484/97 – Vereador Devanir Ribeiro);
- Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001 (PL Nº 0043/00 – Vereador Dalton Silvano);
- Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 (PL Nº 0539/01 – Executivo – Prefeita Marta Suplicy);
- Lei nº 13.481, de 3 de janeiro de 2003 (PL Nº 0187/01 – Vereador William Woo);
- Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003 (PL Nº 0346/02 – Executivo – Prefeita Marta Suplicy, exceto art. 3º);
- Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003 (PL Nº 0091/02 – Vereador Alcides Amazonas);
- Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 (PL Nº 0221/03 – Vereador Antonio Carlos Rodrigues);
- Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003 (PL Nº 0580/03 – Vereador Tião Bezerra);
- Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005 (PL Nº 0133/05 – Vereador Agnaldo Timóteo);
- Lei nº 14.011, de 23 de junho de 2005 (PL Nº 0171/05 – Vereador Noemi Nonato);
- Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007 (PL Nº 0250/04 – Vereador Farhat);
- Lei nº 14.486, de 19 de julho de 2007 (PL Nº 0749/05 – Vereador Mário Dias);
- Lei nº 14.490, de 24 de julho de 2007 (PL Nº 0156/07 – Vereador Antonio Carlos Rodrigues);
- Lei nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007 (PL Nº 0688/06 – Vereador Aurélio Miguel);

Folha n° 340 do proc.

n° 01-113 de 2007

Rubem F. V. Romancini
RF 11257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

- Lei nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008 (PL Nº 0667/06 – Vereador João Antonio);
- Lei nº 14.707, de 6 de março de 2008 (PL Nº 0528/07 – Vereador Celso Jatene);
- Lei nº 15.176, de 24 de maio de 2010 (PL Nº 0631/07 – Vereador Antonio Goulart).

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em

Rogério Justamante de Sordi

De: Rogério Justamante de Sordi
Enviado em: segunda-feira, 28 de janeiro de 2013 17:56
Para: 'mmcj'
Assunto: minuta de PL
Anexos: Elab007-13 - GERADORES ENERGIA ELÉTRICA - AURÉLIO MIGUEL.docx

Conforme solicitado, encaminho em anexo minuta de projeto de lei relativo ao pedido 007-13, que trata de utilização de grupos geradores.

Rogério J. De Sordi
Procurador Legislativo Supervisor
Setor de Elaboração Legislativa



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 368

São Paulo, 15 de outubro de 2012.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 457/12 - C

Ref.: Ofício SGP15 nº 13/2011

Folha nº 151 do proc.

nº 01-113 de 2002

Rubem Dan Romancini
RF 11257

15 - DOCREC
15-00516/2012

Senhor Presidente

Em atendimento ao pedido de subsídios constante do ofício em epígrafe, relativo ao Substitutivo do Projeto de Lei nº 113/07, que consolida a legislação sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins, transmito a Vossa Excelência, por cópia, as manifestações da Secretaria Municipal de Transportes.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.


NELSON HERVEY COSTA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ POLICE NETO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/LMS/cgs
Resp 113-07

CMSP - SGP.22 - 16/10/2012 - 11:38 - 002961 - 1/1

A Comissão de Justiça
Em 16.10.12

Solange Raimone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF.10.801

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 16.10.12 às 15h40

RF

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo

RF 11.257

Do PA 2011-0.043.603-7

em 08/07/11

Processo SPTrans: EE 2011/12928

(a) 
RF 11257**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo**CÓPIA**

Assunto: Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que "Consolida a Legislação Municipal sobre Transporte Coletivo Público Urbano de Passageiros, coletivo e individual, no Município de São Paulo.

Sr. Maurício Lima - DG

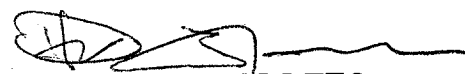
Em atendimento ao pedido de manifestação acerca do projeto de Lei supra, temos a apresentar:

Quanto ao capítulo IV "Da tarifa e da remuneração dos operadores pela delegação dos serviços de transporte do sistema integrado" (pags. 143 a 145), nada temos a opinar, sendo que as alterações sugeridas buscam apenas organizar as terminologias utilizadas no texto da Lei.

Sobre o capítulo IV "Do relatório mensal dos dados coletados pelo sistema de controle, fiscalização, gerenciamento e gestão de transporte coletivo" (pag. 152), especificamente quanto aos itens 5 e 6, ressaltamos que de acordo com os atuais regimes de contratação para operação dos serviços - Concessão e Permissão do Transporte Coletivo por Ônibus do Município de São Paulo - os gastos com a manutenção e operação do sistema, incluindo gastos com salários e vale refeição dos trabalhadores, são de gestão e responsabilidade dos próprios concessionários e permissionários do sistema. A SPTrans não efetua controle dessas informações realizadas, portanto, não há como informar a Câmara Municipal.

Por fim, nas Disposições Finais e Transitórias (pags. 195 e 196), entendemos que os artigos 151, 155, 156 e 158, em função do tempo transcorrido, tornaram-se sem efeito.

Sem mais, estamos à disposição


PERCIVAL E. BARRETO

Superintendência de Receita e Remuneração

Do PA 2011-0.043.603-7
Processo SPTrans: EE 2011/12928

08/07/11

a) *maior 12173*Folha nº *153* do proc.
nº *01-113* de 2011Rubem Davi Romancini
RF.11257**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo

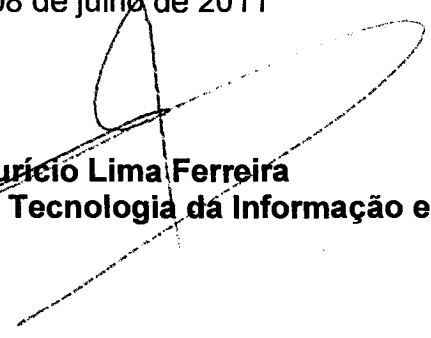
Assunto: Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que "Consolida a legislação municipal sobre transporte coletivo público urbano de passageiros, coletivo e individual, no município de São Paulo"

À
DS
Sr. Diretor

CÓPIA

Com o conhecimento e a manifestação desta DG, segue o expediente, conforme solicitado pelo DP/GAB às fls. 228.

Em 08 de julho de 2011


Maurício Lima Ferreira
Diretor de Gestão de Tecnologia da Informação e Receita

345
Folha de informação nº 233

Do PA 2011 – 0.043.603-7 em 12/07/2011 (a)

Folha nº 151 do proc.

nº. 01-113 de 2011

Rubem Davi Romancini

RP 11257

Alicia Maria dos S. Menon
Pront. 092.023-1
SPTTrans**CÓPIA**

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre o transporte coletivo público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins. Pedido de subsídios.

Verificamos o material que compõe a consolidação em tela e não há observações a serem feitas referentes aos veículos que operam o sistema de transporte, quanto às especificações próprias, de seus componentes e de dispositivos especiais, aos elementos de identidade visual, ao desenvolvimento de tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e para o transporte dentre outras não menos importantes, citadas no documento.

São Paulo, 12 de julho de 2011


IDARIO DE CAMARGO BRANCO

Gerente de Desenvolvimento Tecnológico


SIMÃO SAURA NETO

Superintendente de Serviços Veiculares

Do Proc. Administrativo nº 2011-0.043.603-7
EE nº 2011/12928

em/...../2011 (a).....

Folha nº 155 do proc.

nº 01-113 de 2012

Rubem David Romancini
AF 11257

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre o transporte coletivo público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins. Pedido de subsídios.

À
DS/SSA
Valter de Oliveira

CÓPIA

Verificado o material que compõe a consolidação em tela, temos a apresentar:

- Pagina nº 148, artigo nº 35, sugerimos que para toda e qualquer tipo de serviço de transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, sem a correspondente concessão, permissão ou autorização do poder público, fundada neste subtítulo e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como "Clandestina", sujeitas as infrações descritas no artigo para todas as modalidades: Táxi, Escolar, Fretamento, Concessão e Permissão;
- Capítulo III – dos Terminais Rodoviários Intermunicipais, sugerimos acrescentar "e Interestaduais";
- Pagina nº 152, sugerimos acrescentar após "Terminais Rodoviários Intermunicipal e Interestadual", legalmente constituído dentro do município de São Paulo as rotas das linhas que atendam aos respectivos terminais e que se destinam a embarque e desembarque de passageiros, os itinerários de acesso, serão objetos de atos específicos, a serem expedidos pela Secretária Municipal de Transportes – SMT e, as empresas que desatenderem ao disposto, poderão ter seus ônibus impedidos de entrarem na área urbana, não autorizada, do município, sujeitos, ainda, à apreensão e remoção na forma da legislação citada no artigo nº 35 deste projeto;
- Pagina nº 155, artigo nº 46, não se ajusta a modalidade Escolar, devendo ser direcionado à modalidade Táxi;
- Pagina nº 154, artigo nº 45, descrever as infrações:
 - ✓ Não se trajar adequadamente;
 - ✓ Não exibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos;
 - ✓ Operar com o veículo em más condições de higiene, segurança e conforto, tais como:
 - Veículo em más condições de higiene e limpeza interna e externa;
 - Extintor de incêndio vencido, com defeito, descarregado ou em falta;
 - Não ter estalado no veículo equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo "Tacografo";

347 autuação nº 30.092.875.00.0000: 456-22

nº 01-113 de 2011 MS. 574

Rubem Davi Romancini

Folha de Informação nº 1266



CÓPIA

Do Proc. Administrativo nº 2011-0.043.603-7
EE nº 2011/12928

em/...../2011

Analyse Silveira de Matos
Prontuário 121.905-7
SPTrans

- Não ter instaladas no veículo, lanterna de luz branca, fosca ou amarela, dispostas nas extremidades superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas nas extremidade superior traseira (luzes de vigia);
- Pneus com desgaste acima do permitido, incluindo estepe;
- Buzina não funciona ou inexistente;
- Freio de estacionamento com defeito;
- Pára-brisa quebrado ou trincado;
- Retrovisor quebrado, trincado ou inexistente;
- Farol, lanternas e setas não funcionam ou estão quebradas/trincadas;
- Praticar atos de agitação ou balburdia com passageiros a bordo;
- Condutor ou monitor realizando o transporte de escolares em estado de embriaguês alcoólica ou sobre efeito de substancias tóxicas de qualquer natureza;
- Dirigir o veículo de forma a comprometer a segurança dos passageiros e demais ocupantes da via publica, desrespeitando a sinalização de transito existente na via;
- Condutor e auxiliar negligenciando o seu dever de vigilância, abandonam, simultaneamente, o veículo com escolares a bordo, colocando-os em situação de riscos;
- Operar veículo com abertura de janela superior a dez centímetros, comprometendo a segurança dos passageiros, crianças;
- Efetuar abastecimento ou manutenção do veículo com escolares a bordo;
- Qualquer ocupante do veículo deixar de utilizar o cinto de segurança ou utilizá-lo de forma inadequada, ou, ainda, falta o equipamento;
- Condutor ou monitor efetuar o transporte de escolares portando arma de qualquer natureza;
- Bancos soltos ou quebrados;
- Janelas com vidros quebrados ou faltando;
- Portas quebradas ou com o funcionamento deficiente;
- Não ter afixado ou pintados os padrões visuais estabelecidos;
- Veículo operando em condições que comprometam o bem estar e comodidade de seus passageiros,;
- Condutor, monitor ou acompanhante fumando no interior do veículo com passageiros a bordo;
- Exceder a capacidade de lotação do veículo ou transportar passageiros em pé, no bagageiro;
- Banco rasgado ou em falta.

- Pagina nº 155, artigo nº 50, excluir o artigo nº 46;

Do Proc. Administrativo nº 2011-0.043.603-7
EE nº 2011/12928

em/...../2011 (a).....

Anehyse Silveira de Matos
Prontuário 121.905-7
SPTrans

- Páginas nº 164 e 165, artigo nº 75, parágrafo 4º, sugerimos o valor da multa por transporte não autorizado, alterar para 20 UFM correspondente a R\$ 2.040,40, e ainda retirar do texto "em caso de reincidência";
- Incluir na modalidade Fretamento conforme Lei 14.971/09 de 25/08/2009.

Nota: Com a proposta da revogação da Lei 7.329/69 que regulamenta também o serviço de Carga a Frete, conforme disposto nos artigos de 1 a 4, 7, 8, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46, 63 e nos capítulos das disposições gerais, transitórias e finais, solicitamos legislação específica para o Carga a Frete.

Em 18 de agosto de 2.011


Milton Carlos da Silva
Gerente de Gestão do Transporte
Diferenciado – SSA/GTD



SPTTrans

Do PA 2011 – 0.043.603 – 7 em 02/09/2011

Folha de 1

349 238
autuado em 02/09/2015 00:00:00
nº 01-113 de 2011 376
Rubem Darci Romancini
RF 112570

Processo SPTTrans: EE 2011 / 12928

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

CÓPIA

Maria Elizabeth O. Costa
Secretária de Diretoria
Pront. 122.787-4
SPTTrans

Assunto: Projeto de Lei nº 113/07, de Autoria do Legislativo, que "Consolida a Legislação Municipal sobre Transporte Coletivo Público Urbano de Passageiros, coletivo e individual, no Município de São Paulo.

Sr. João Sidney de Almeida – DR,

Em atenção ao pedido de manifestação sobre esse projeto de lei, temos a exarar:

1. Comentários sobre os Artigos e Dispositivos Constantes no "Capítulo IV - Da Tarifa e da Remuneração dos Operadores pela Delegação dos Serviços..."

O único dispositivo que sugerimos revisão refere-se ao texto do parágrafo 4º, do artigo 28, cuja redação original era:

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

Nessa consolidação, essa redação foi alterada para incluir o art 1º da Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1.994, passando a ser:

"§ 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 trólebus operadas pelas empresas particulares permissionárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60(sessenta) anos de idade"

Justificativas: A nova redação dada a esse parágrafo é, parcialmente, conflitante com os regimes jurídicos de prestação de serviços implantados pela Lei 13.241/01. No sistema atual de transportes coletivo urbano de passageiros, há dois regimes: concessão e permissão. Nesse parágrafo, está dito que as linhas de trólebus são operadas pelas "...empresas particulares permissionárias", o que é correto parcialmente, pois a única empresa operadora de trólebus, que é a Himalaia Transportes S/A, que é da iniciativa privada, foi contratada pelo regime de concessão e não pelo de permissão. Em 1.994 quando essa gratuidade foi concedida às mulheres com mais de 60(sessenta) anos, existiam a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, que



SPTrans

Do PA 2011 - 0.043.603 - 7 em 02/09/2011

CÓPIA

324
350
autuado em 02/09/2011 00:00:00.
Secretaria de Planejamento
Folha nº 159 do processo nº 01-113 de 2007
Folha de informação nº 245
RUBEM DA SILVA ROMANCINI

operavam os trólebus à época, e empresas particulares permissionárias que operavam os ônibus a diesel. Contudo ao excluir o nome da *CMTC* nessa consolidação e adaptando o texto da *Lei nº 11.655/94*, esse parágrafo, passou ser parcialmente conflitante, conforme já exposto. Além disso, parece haver redundância quando foi dito que "e em especial a gratuidade de transporte coletivo....às mulheres com mais de 60(sessenta) anos de idade" , pois em 12 de dezembro de 2.001, já vigorava a gratuidade concedida às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos, cuja Lei, como dito, foi aprovada em 1.994. Assim como o texto " excetuadas aquelas já vigentes em 12 de dezembro de 2001,..." já ressalva os direitos a que alude a Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1.994, sugerimos uma simplificação:

Texto Revisado: " § 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 aquela concedida às mulheres com mais de 60(sessenta) anos de idade"

2. Comentários sobre " Título IV – Disposições Finais e Transitórias "

Esse projeto de lei contém 165 artigos, divididos em *títulos, subtítulos e capítulos*. Pela leitura global desse projeto de lei percebe-se que o objetivo do Legislativo foi consolidar as leis, por modalidade de transportes, quais sejam: " *Título I - Do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros; Título II – Do Transporte Coletivo Escolar ; Título III – Do Transporte Individual de Passageiros em Veículos de Aluguel a Taxímetro; Título IV – Disposições Finais e Transitórias "*

Justificativas sobre alterações sugeridas sobre a matéria tratada nesse Título:

O critério de consolidação adotado neste TÍTULO difere daquele utilizado até aqui. Neste, aplicou-se uma mescla de artigos referentes às modalidades de transportes já descritas. Vejamos. Os artigos 151 a 158, diz respeito a modalidade de transporte por ônibus coletivo; o artigo 159, refere-se a modalidade do Transporte Escolar Gratuito e artigos 160 e 161, vinculam-se a modalidade taxi. É opinião desta Assessoria de Estudos que essa mescla de artigos, vinculadas às diferentes modalidades de transportes, destoa do critério aplicado nos demais títulos, o que dificulta o leigo em matéria de legislação. Por esse fato, melhor seria que os referidos artigos fossem transferidos para o corpo das matérias tratadas nos 3(três) TÍTULOS indicados. Para tanto, sugerimos os seguintes procedimentos:

- Quanto aos artigos de nºs 151, 152, 155, 156 e 158, cujas matérias tratadas em cada um deles já foram superadas pelo tempo decorrido, sugere-se que sejam excluídos.



SPTTrans

Do PA 2011 – 0.043.603 – 7 em 02/09/2011

 Manoel Luiz O. Costa
 Secretário de Diretoria
 Pront. 122.787-4

fls. 378

Folha de Informação nº 246

- Quanto aos artigos 153, 154 e 157, sugere-se que sejam transferidos para o " *Capítulo V / - 351*
Da Gestão Descentralizada do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros" 280
 conforme os procedimentos descritos a seguir: Folha nº 100 de proc.
 nº. 01-113 de 2012.

Rubem Davi Romancini

- 1) O artigo 153º transfere-se para o artigo 32º, como parágrafo primeiro, mantendo-se íntegra o teor desse artigo transferido. Já o " parágrafo único (*A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas...*) do artigo 153º, transfere-se para o mesmo artigo 32º, criando-se o " parágrafo segundo " 11257
- 2) O artigo 154º transfere-se para o artigo 31º, como " parágrafo primeiro " mantendo o teor da redação original. Já o " parágrafo único " do mesmo artigo 31, altera-se o respectivo nome para " parágrafo segundo " .
- 3) O artigo 157º transfere-se para o artigo 8º, como parágrafo segundo. O " parágrafo único " do artigo 8º muda-se para " parágrafo primeiro " .

Quanto aos artigos 159º, 160º e 161º, cujos assuntos referem-se ao *TEG – Transporte Escolar Gratuito* e Sistema Taxi, sugere-se que os mesmos sejam analisados pelas áreas técnicas competentes a fim de verificar se existem artigos que podem ser excluídos, ou, caso não, em quais partes podem ser transferidos esses artigos remanescentes, de forma a eliminar o " *TÍTULO IV - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.* " , consolidando essas legislações, exclusivamente, por MODALIDADES DE TRANSPORTES, o que facilitaria a consulta do interessado.

3. Sugestão para Complementar " Disposições Preliminares "

Nessas disposições preliminares é oportuno inserirmos um parágrafo único, contendo uma tabela de índice remissivo, que forneça ao leitor a sequência dos capítulos e artigos envolvidos, nesta Lei, por modalidade de transportes. Essa informação facilitará ao leitor verificar o horizonte de consulta a ser feito, bem como a extensão dos artigos tratados por esta Lei. Sugerimos a criação do parágrafo único, contendo o aludido índice:

" Parágrafo Único "

Na tabela a seguir apresenta-se um índice remissivo contendo a sequência de capítulos e artigos envolvidos, nessa consolidação de leis, por modalidade de transportes.



SPTrans

Do PA 2011 – 0.043.603 – 7 em 02/09/2011

Folha de informação nº 44352

TÍTULO I – DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

folha nº 465 do pr nº. 01-113 de 2011

SUBTÍTULO I – DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Rubem Dan Roman RF 11257

CAPÍTULOS	ARTIGOS
I. Da Organização dos Serviços	2º
II. Da Organização do Transporte Coletivo Público de Passageiros	3º ao 5º
III. Do Regime Jurídico da Prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros	6º a 27º
IV. Da Tarifa e da Remuneração dos Operadores pela Delegação dos Serviços de Transporte do Sistema Integrado	28º e 29º
V. Da Gestão Descentralizada do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros	30º a 34º
VI. Das Penalidades	35º e 36º

SUBTÍTULO II – DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

CÓPIA

CAPÍTULOS	ARTIGOS
I. Da Prestação de Serviço de Interesse Público	37º
II. Das Características dos Veículos	38º e 39º
III. Dos Terminais Rodoviários Intermunicipais	40º
IV. Do Relatório Mensal dos Dados Coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo	41º e 42º

TÍTULO II – DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR

CAPÍTULOS	ARTIGOS
I. Do Transporte Coletivo Escolar em Geral	43º a 52º
II. Do Transporte Público Escolar Gratuito	53º a 63º

TÍTULO III – DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXIMETRO

CAPÍTULOS	ARTIGOS
I. Da Natureza do Serviço	64º
II. De Quem Pode ser Autorizado a Explorar o Serviço	65º e 66º
III. Da Pessoa Jurídica e da Permissão	67º a 69º
IV. Do Motorista Profissional Autônomo	70º
V. Do Condutor de Taxi e da Sua Inscrição no Cadastro	71º a 73º
VI. Do Registro do Condutor	74º
VII. Do Veículo	75º a 78º
VIII. Do Alvará de Estacionamento	79º a 89º
IX. Dos Pontos de Estacionamento	90º a 96º
X. Do Transporte de Passageiros por Lotação	97º e 98º
XI. Das Obrigações dos Permissionários e Condutores de Táxis	99º a 102º
XII. Das Taxas	103º
XIII. Das Penalidades	104º a 122º
XIV. Das Disposições Gerais	123º a 144º



SPTTrans

Do PA 2011 – 0.043.603 – 7 em 02/09/2011

Folha de informação nº 01-113 do proc. nº 113.2380-2

353 232
autuado em 30/09/2011 00:00:00.
Folha nº 105 do proc.
nº 01-113 do 2011
Rubeleza Romancini

XV. Das Disposições Esparsas

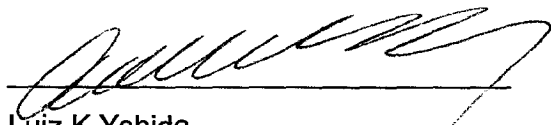
4. Errata

RF 11257
145º a 150º
Maria Elizabeth O. Costa
Secretária de Diretoria
Pront. 122.787-4
SPTTrans

Pela seqüência apresentada na pagina 71, deste projeto de lei, verifica-se que houve equívoco na numeração do “ art. 175º ” , que deveria ser “ art. 165º ” .

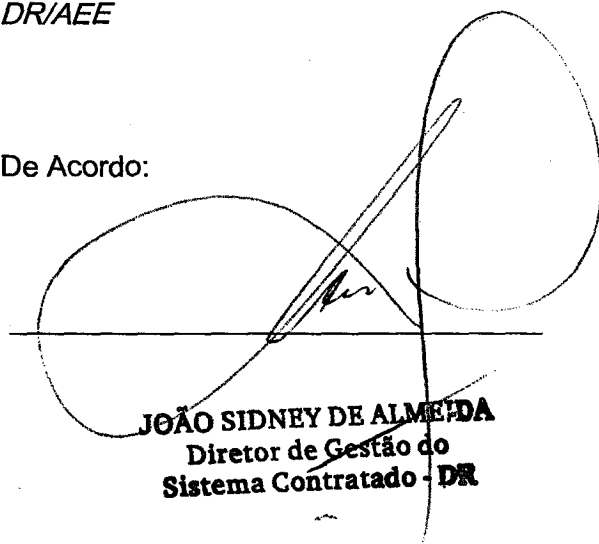
São Paulo, 06 de setembro de 2.011.

CÓPIA


Luiz K. Yshida

Assessoria de Estudos Econômicos
DR/AEE

De Acordo:


JOÃO SIDNEY DE ALMEIDA
Diretor de Gestão do
Sistema Contratado - DR

EE 2011/12928
Do PA 2011 – 0.043.603-7

em 09/09/2011

(a)

Rubem David Romancini
RF 11257
Sonia Magali P. Silva
Secretária de Diretoria
Pront. 121.972-8
SPTrans

CÓPIA

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

Assunto: Projeto de Lei nº. 113/07, de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte coletivo público urbano de passageiros, coletivo e individual, matéria conexas ou afins.

DR

Cel. João Sidney de Almeida

Reporto-me ao Despacho de fls. 243, da lavra de Vossa Senhoria, por meio do qual determinou manifestação desta Assessoria Técnica acerca do Projeto de Lei em epígrafe.

Nesse sentido, inicialmente é de rigor destacar a nobre intenção do legislador municipal no sentido de reunir todas as modalidades de transporte municipal numa única lei, tendo em vista a enorme quantidade de normas esparsas que trata de cada uma das modalidades de transporte.

Entretanto, em que pese tal sublime desígnio, entende este subscritor, *s.m.j.*, que a legislação relativa ao transporte nesta urbe deva ser tratada por modalidade de transporte, não perdendo de vista o fundamental trabalho de compilação das normas esparsas existentes, na medida em que facilita, e muito, o manuseio por todos aqueles que dela se valem.

Superada tal questão, passo a me manifestar acerca do Projeto de Lei em comento que, ressalte-se, no que diz respeito ao Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, muito se assemelha à Lei Municipal nº. 13.241/01, razão pela qual sugiro apenas alteração do artigo 29 e atenção para a redação do §2º, do artigo 35, que assim dispõem, *in verbis*:

“Artigo 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.”

No presente dispositivo, sugiro apenas a inserção da palavra "transportados", após passageiros, a fim de que reste claro que as concessionárias/permissionárias serão remuneradas apenas e tão somente por passageiros efetivamente transportados.

Quanto ao artigo 35, §2º, conforme já citado, entendo que devamos nos atentar para sua redação que assim dispõe:

"Artigo 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:

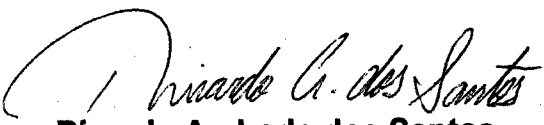
(...)

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

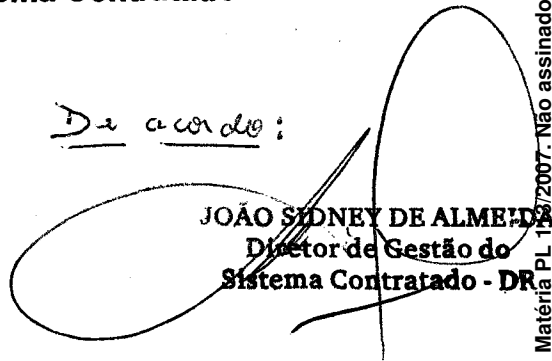
Isto porque, em inúmeros julgados, entendeu o Poder Judiciário que condicionar a liberação de veículo apreendido, mesmo que clandestino, ao pagamento de multa, seria verdadeiro confisco da Administração o que, como sabemos, é expressamente vedado pelo ordenamento jurídico.

Após a devida análise do Projeto de Lei em comento, submeto a Vossa Senhoria os apontamentos formulados por esta Assessoria Técnica para deliberação.

São Paulo, 09 de setembro de 2011.


Ricardo Andrade dos Santos
Assessoria Técnica
Diretoria de Gestão do Sistema Contratado

De acordo:


JOÃO SIDNEY DE ALMEIDA
Diretor de Gestão do
Sistema Contratado - DR

Do PA n.º 2011-0.043.603-7 em 20/09/2011

(a)

Maria de Fátima Dias
Técnico Administrativo II
DT/SES-APOIOAlice Maria dos S. Menon
Pront. 002.023.1
SPTrans**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte coletivo público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins. Pedido de subsídios.**DT****Dr. Pedro Luiz de Brito Machado**

Considerando o tempo exíguo para análise de matéria tão complexa e em atenção ao pedido de manifestação, recomendamos:

- Página 7 – Art. 3º - Item II, letra “b” – Suprimir, pois é fator inibidor para a implementação de serviços de caráter especial.
- Página 9 – Eliminar o Parágrafo 2º do Art. 7º.
- Página 16 – Art. 24 – Item V – Substituir “veículos” por “oferta de lugares” e no Art. 27 acrescentar “Permissão”.
- Página 22 - §2º - Item VI – Art. 41 – Alterar o prazo para envio do relatório para o 15º dia útil.
- Página 50 – Art. 143 ao 145 – Estabelecer prazo para instalação dos dispositivos conectados ao tacógrafo que indiquem a velocidade para os passageiros e retirar os Artigos 146 e 147, que são desnecessários.
- Página 51 – Retirar os Art. 150, 151 e 153, pois estão obsoletos.

Em 20 de setembro de 2011

CELSO ALEXANDRE DE SOUZA LOPES
Superintendência de Especificação dos Serviços
DT/SES

CASL/rp.-

Segue fls. 255


ADELINA NAMURA
Pront. 82113-6

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO TÉCNICA

357
autuado em 08/05/2012
Folha nº 236
nº 01-113 de 2012
RUBEM DAY ROMANCINI
RF 11257
06/10/11
Nº: 08.32.00293/11-20
Reg. CET: 03362
Analista: DAPHNE SAVOY

PARECER TÉCNICO

Folha de Informação nº 261 do processo 2011-0.043.603-7

À

CÓPIA

Jussara Luiza dos Santos
Reg. CET - 9763-2

SPL - Senhor Superintendente,

Em resposta ao processo 2011 - 0.043.603-7 referente ao Projeto de Lei nº 113/07 que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências, consideramos o que segue.

O referido Projeto de Lei trata das questões específicas de transporte coletivo de passageiros, tanto público como privado, desde a infraestrutura até questões de administração e organização para a prestação dos serviços de transporte no Município de São Paulo. Sendo assim, na ementa deveria constar "transporte urbano de passageiros" em substituição ao "transporte público urbano de passageiros".

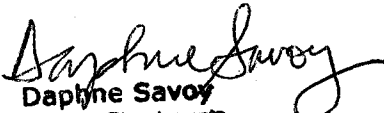
A Lei nº 13.241 de 12 de dezembro de 2001, ora vigente, conceitua o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo e estabelece que serão prestados serviços em regime público e privado. Em relação ao regime público o projeto tratou da organização do transporte coletivo público de passageiros, da integração dos sistemas, além da prestação de serviços de interesse público.

No que se refere ao transporte coletivo privado de passageiros, caracterizado como de atendimento específico e pré-determinado à população, foram referidos os escolares, com dois capítulos específicos dentro do Título III e a prestação de serviços por fretamento, que possui lei específica nº 14.971 de 25 de agosto de 2009, não foi incluída nesta compilação.

Nada mais a declarar tendo em vista que a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET como prestadora de serviço ao órgão de trânsito do Município trata das questões específicas de trânsito e não de transporte, de acordo com o art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Conforme solicitado às folhas 227 e 257, encaminhar ao DTP e DSV para manifestação e pronunciamento acerca do assunto.

Tem como acompanhante, apenso à contracapa, material para consulta.


Daphne Savoy
Gerente de Planejamento,
Logística e Estudos de Tráfego
Reg. CET 3362-6

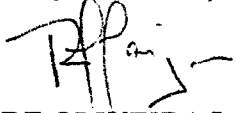
Reg.CET: 03362

À

DP – Senhor Diretor,

Encaminhamos o presente para ciência e prosseguimento.

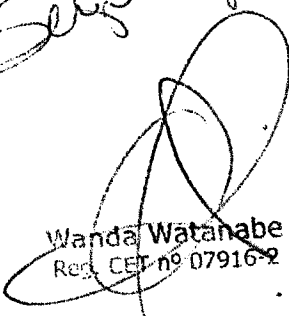
Tem como acompanhante 01 pasta contendo material para consulta.


RICARDO DE OLIVEIRA LAIZA

Superintendente de Planejamento – SPL

07/10/11

Segue fl. 262


Wanda Watanabe
Reg. CEF nº 07916-2



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

258
autuado em 30/09/2013 10:00:00
Folha nº 166 do proc.
nº 01-113 de 2007
Rubem Darci Romancini
BF 17152
Folha de informação nº 061

Do Processo nº 2011-0.043.603-7

em 20/10/2011 (a)
nato Almaz
Analst. Gest. P. e Informac
BF. 6330124.99

Ref.: Processo nº 2011-0.043.603-7

INT.: Câmara Municipal de São Paulo

ASS.: Projeto de Lei nº 113/07, de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins, e dá outras providências.

CÓPIA

DSV – Senhor Diretor

A consolidação de que trata o Projeto de Lei nº 113/07 se refere a transporte urbano de passageiros, não havendo, assim, nenhuma referência à trânsito que exija alguma avaliação por parte deste Departamento.

Contudo, considerando nossa experiência pessoal na aplicação dos diversos dispositivos legais na execução dos serviços e, a título de colaboração, gostaríamos de expor algumas considerações que nos parecem pertinentes.

O Senhor Assessor Técnico da Diretoria de Gestão do Sistema Contratado, às fls. 249 a 251, sugere com muita propriedade que a consolidação "...deva ser tratada por modalidade de transporte".

Concordamos integralmente com a sugestão supracitada, uma vez as modalidades, apesar de serem de transporte, são distintas, tanto no aspecto de gestão (feita por unidades administrativas diversas), quanto aos operadores e públicos usuários.

Assim, reunir numa mesma lei diferentes modalidades acabará dificultando a consulta e aplicação dos seus dispositivos, pois, na prática, os consulentes (funcionários, operadores e público) vão tratar de assuntos específicos.

A título de exemplo para corroborar nosso entendimento, citamos rapidamente as modalidades abordadas nos artigos do projeto de lei de fls. 129 a 204:



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha de informação nº
265

Do Processo nº 2011-0.043.603-7

em 20/10/2011 (a)
2

- Os artigos 01 a 42, tratam de transporte coletivo;
- Os artigos 43 a 45 tratam de transporte de escolares;
- O artigo 46 trata de transporte por táxi;
- Os artigos 47 a 52, voltam a tratar de transporte de escolares;
- Os artigos 53 a 63 tratam de transporte de escolar gratuito, que é um programa da PMSP para contratação de veículos de transporte escolar, e não se trata de modalidade de transporte escolar;
- Os artigos 64 a 150, voltam a tratar de táxi;
- Os artigos 151 a 159, voltam a tratar de transporte coletivo;
- Os artigos 160/161, voltam a tratar de táxi.

Arnato Almeida
Assist. Gest. P. Pessoal
RF. 639.630.437

Como se pode observar, alguém que fosse tratar de transporte coletivo, por exemplo, teria que ler a lei inteira para encontrar os artigos de seu interesse, o que, com a devida vênia, nos parece pouco prático e contraditório com a nobre intenção de facilitar a consulta da legislação através do trabalho de consolidação.

À apreciação Superior;

CÓPIA

20/10/2011


JOSÉ LUIZ NAKAMA

Assessor Técnico - DSV

Folha de Informação nº 168

Do P.A.

Nº 2011-0.043.603-7

EM...../...../.....(A).....

Daniel Ribeiro da Costa
CPF 123.622-9

Interessado

Câmara Municipal de São Paulo

CÓPIA

Assunto

Projeto de Lei n. 113/07 – Consolida a Legislação Municipal sobre Transporte Público Urbano de Passageiros Coletivo e Individual no Município de São Paulo.

DTP.GAB

Sr. Diretor

Trata-se do Projeto de Lei n. 113/07, dispondo sobre a consolidação da legislação municipal a respeito do transporte público urbano de passageiros coletivo e individual no Município de São Paulo, além de outras matérias afins e correlatas.

A Secretária Municipal de Transportes através de sua Assessoria Jurídica já se manifestou às fls. 225, entendendo que o projeto tratou de forma ampla e bem organizada da matéria.

Acompanhando o parecer da SMT, esta Assessoria entende que do ponto de vista jurídico nada há para ser questionado quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto.

São Paulo, 01 de novembro de 2011.


CELSON GONÇALVES BARBOSA

Assessor Jurídico Chefe

CGB

segue fl. 26
Verônica P. de Ale
Pront. 123.447
02.11.2011

Folha de Informação nº 269

Do P.A.

Nº 2011-0.043.603-7

EM 03/11/2011 (A)

Verônica R. de Alencar
Pront. 123.447-1

Interessado

Câmara Municipal de São Paulo

CÓPIA

Assunto

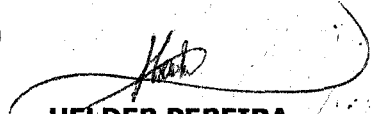
Projeto de Lei n. 113/07 – Consolida a Legislação Municipal sobre Transporte Público Urbano de Passageiros Coletivo e Individual no Município de São Paulo.

SMT.CH.GAB

Sra. Chefe de Gabinete,

Encaminho o parecer da assessoria jurídica, que ACOLHO, tendo em vista os aspectos abordados, este Departamento de Transportes Públicos não tem objeção à aprovação do Projeto de Lei n. 113/07 de autoria do Legislativo Municipal.

São Paulo, 01 de novembro de 2011.


HELDER PEREIRA
Diretor

CGB

Inq. fl. 2
03/09/11
Bárbara Bulhões Sch
Pront. 123/874
SMT. 001



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº 271

Do Memorando nº 011/2011 – ATL III em 19/09/2012
PA nº 2011-0.043.603-7

(a)
Resumo Sentença
AGPP - R.F. 042.603
SMT. AJ

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 113/2007 de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins.

CÓPIA

SMT.AJ.

Sr. Chefe da Assessoria Jurídica,

Trata-se do Projeto de Lei nº 113/2007 de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.

As disposições do Projeto de Lei, bem como seus aspectos técnicos e jurídicos foram analisadas de maneira fundamentada pela SPTrans, DSV, CET e Departamento de Transportes Públicos – DTP desta Pasta às fls. 230/266.

Às fls. 225 a Assessoria Jurídica desta Pasta já se manifestou no sentido de não haver no projeto de lei em análise, nada para ser questionado sob o aspecto da legalidade e constitucionalidade.

No entanto, após solicitação por parte de V. Sas. de uma análise técnica mais acurada, o processo foi encaminhado aos diversos setores técnicos da SPTrans, DSV, CET e DTP, que sugeriram diversas alterações no projeto de lei, conforme síntese abaixo:

- Às fls. 230 a Superintendência de Receita e Remuneração da SPTrans faz sugestões sobre o Capítulo IV do Subtítulo II, Título I, e sobre as Disposições Finais;
- Às fls. 235 a Gerência de Gestão do Transporte Diferenciado – SSA/GTD da SPTrans faz diversas considerações, com destaque à inserção de várias descrições de infrações

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES**CÓPIA**SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº 272

Do Memorando nº 011/2011 – ATL III
PA nº 2011-0.043.603-7

em 19/09/2012

(a) *Rosa**Rosimeire Santanin*
AGPP - RF. 642.640.1
SMT. AJ

no art. 45 (fl. 155), exclusão do art. 46, alteração do valor da multa contido no parágrafo 4º do art. 75 e elaboração de legislação específica para Carga a Frete;

- Às fls. 244/248 a Diretoria de Gestão do Sistema Contratado - DR da SPTrans também sugere alterações a alguns artigos do projeto e tenta reorganizar a disposição dos artigos, buscando maior coerência e melhor entendimento, anexando à fl. 247, inclusive, sugestão de índice reorganizado;

- Às fls. 249/250 a Assessoria Técnica da Diretoria de Gestão do Sistema Contratado da SPTrans ressalta que a legislação relativa a transporte deva ser tratada por modalidade de transporte, visando facilitar seu manuseio por aqueles que dela se valem. Sugere, em seguida, alterações nos arts. 29 e 35 § 2º.

- À fl. 254 a Superintendência de Especificação dos Serviços – DT/SES da SPTrans recomenda alterações nos arts. 3º, 7º, 24, 41, 143 a 145 e a supressão dos arts. 150, 151 e 153.

- A CET se manifestou à fl. 261, sugerindo que na ementa do projeto constasse "transporte urbano de passageiros", em substituição a "transporte público urbano de passageiros", em razão do referido projeto tratar tanto de questões referentes ao transporte público, quanto ao transporte privado de passageiros.

- Às fls. 264/265 a assessoria técnica do DSV reitera a manifestação da SPTrans na qual esta sugere que a consolidação das leis contida no projeto em análise seja tratada por modalidade de transporte, em razão da distinção de cada uma das modalidades no aspecto de gestão (por unidades administrativas diversas), quanto aos operadores e públicos usuários.

- E, finalmente, à fl. 268 manifestou-se o DTP, acompanhando o parecer desta Assessoria Jurídica de fls. 225 no sentido de não haver óbices quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto.

364 autuação em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº ~~173~~ 273 do processo nº 01-113 de 2007 fls. 395
Rubem Davi Romancini
RF 11257



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº 273

Do Memorando nº 011/2011 – ATL III
PA nº 2011-0.043.603-7

em 19/09/2012

(a)
Rosineire Santamin
ACPP - RF. 642.000.3
SMT/AJ

Diante do exposto, entendemos que esta Secretaria Municipal de Transportes poderá posicionar-se favoravelmente ao Projeto de Lei nº 113/2007, desde que sejam executadas as adequações sugeridas às fls. 230/268, conforme síntese acima.

São Paulo, 19 de setembro de 2012

RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA

Procuradora o Município – SMT/AJ
OAB/SP 163.116

CÓPIA

Folha de Informação nº 274

Do Memorando nº 011/2011 – ATL III
PA nº 2011-0.043.603-7

em 19/09/2012

(a) Rosimere Santarém

Rosimere Santarém
ACPP-13.920.000
SMT-AJ

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 113/2007 de autoria do Legislativo,
que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros,
coletivo e individual, matérias conexas ou afins.

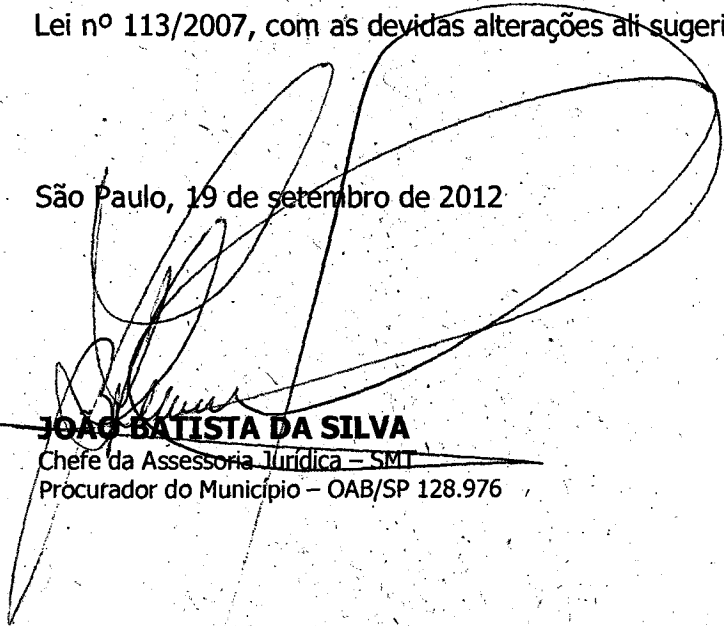
CÓPIA

SMT.CH.GAB

Sra. Chefe de Gabinete,

Encaminho o parecer da assessoria jurídica, que acompanho, favorável ao Projeto de
Lei nº 113/2007, com as devidas alterações ali sugeridas.

São Paulo, 19 de setembro de 2012


JOÃO BATISTA DA SILVA

Chefe da Assessoria Jurídica – SMT
Procurador do Município – OAB/SP 128.976



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº 245

Do Memorando nº 011/2011 – ATL III em 19/09/2012
PA nº 2011-0.043.603-7

(a) *noz*

Rosimeire Sentin
AQUF - RE. 602.560.3
SMT-AJ

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 113/2007 de autoria do Legislativo, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins.

CÓPIA

Inf. nº 3264/12

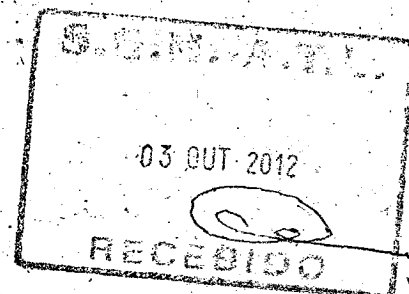
SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,

Diante das manifestações da SPTrans, do DSV, da CET, do DTP e da Assessoria Jurídica desta Pasta, as quais acolho, manifesto-me favoravelmente ao Projeto de Lei nº 113/2007, com as alterações sugeridas.

São Paulo, 19 de setembro de 2012

MARCELO CARDINALE BRANCO

Secretário Municipal de Transportes - SMT



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

EM 18/10/12 AS 15:50h

POR *[assinatura]*

SAÍDA: 19/10/12 AS 16h14 ASS: *[assinatura]*

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

EM 25/10/12 AS 16:30h

POR *[assinatura]*

SAÍDA: 05/11/12 AS 15h05 ASS: *[assinatura]*

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

EM 07.02.13 AS 13h30m

POR *[assinatura]*

SAÍDA: 12/03/13 AS 15h33 ASS: *[assinatura]*

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 12/03/13 às 17:40 04/04
Andre G. Marcon RF 11.264
[assinatura]

Ào Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
[assinatura]
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 15/04/2013
Presidente
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 14/03/13 AS 17:38h

POR *[assinatura]*

SAÍDA: 21/3/13 AS 12h ASS: *[assinatura]*

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

EM 09/04/13 AS 16h

POR *[assinatura]*

SAÍDA: ASS: *[assinatura]*

SEM EFEITO
Segue em anexo o documento(s)
e para de ser publicado(s) em
nº 364 a 497 Em 22/5/13
Materia PL 113/2007. Não assinado digitalmente.

**TERMO DE ENCERRAMENTO DE
VOLUME DE PROCESSO**

Este é o volume 2 do processo nº 01-113/2007, que se encerra à
folha nº 366.

25/5/13

Fábio de  Castro Paiva

RF: 11120

SGP. 12