



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 105/2015 DE 19/03/2015

Promovente:

Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

Ementa:

DISPÕE INTRODUÇÃO MUNICIPAL DA LEI FEDERAL 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, DE POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. LEI FEDERAL 9.503, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO ARTIGO 135º E 262º. SOBRE PROIBIÇÃO DE QUAISQUER MEIOS DE TRANSPORTE REMUNERADO, SEM AUTORIZAÇÃO DO EXECUTIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NA CATEGORIA ALUGUEL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do proc
Nº 01-165 - 15
Adelina Cícurno - F. de. - mentar
RF 100 400

PROJETO DE LEI Nº.

PL
105/2015

Dispõe Introdução Municipal da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei Federal 9.503 do Código de Trânsito Brasileiro artigo 135º e 262º. Sobre proibição de quaisquer meios de Transporte remunerado, sem autorização do Executivo no Município de São Paulo na categoria aluguel, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º- Dispõe Introdução Municipal da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei Federal 9.503 do Código de Trânsito Brasileiro CTB artigo 135º e 262º.

Parágrafo único- Fica Proibido no município de São Paulo, qualquer meio de transporte remunerado, em veículos automotores, sem ser autorizado pelo Executivo municipal na categoria aluguel.

Art. 2º - Os estabelecimentos comerciais, hotéis flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shoppings centers, centro comercial de material de construção, Aeroportos, Restaurantes, Churrascarias, Hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza com atividade comercial etc.

Art. 3º Que fizerem uso de Transporte Remunerado, "fretamento", "locação de bens durável de transporte", contratação de empresa direta ou indireta, atendimento por aplicativo de celular, utilitário vans, serviço de carreto, Transporte Individual de Passageiro irregular, lotação, atendimento de carona com divisão entre passageiro. Fazendo uso de carro particular será aplicada multa em seu CNPJ e apreensão do veículo.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

24 MAR 2015

SGP. 42

DISP - 30.22 - 19/03/2015 - 10:30 - 10:30

Segue(m) juntado(s), nesta data,

documento(s) juntado(s) sob nº

221 ... e informação

sob nº 12 ... 25 3 1 5..

Ass: _____

Adelina Cicone

Assistente Parlamentar.

Registro 100.406

Art. 4º - O Código de Trânsito Brasileiro **caput 135º** da Lei Federal 9.503, de 23 de setembro de 1997, prevê que: "Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente"

Art. 5º- O CTB **caput 262º**, assegura que: "O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, para ser retirado".

§ 1º No caso de infração, em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art.6º- Aos infratores, previsto no **artigo 3º** aplicam-se multas de **R\$ 62.400,00** por CNPJ da empresa tomadora do serviço, por cada atendimento. Aplica-se o bloqueio do CCM (Cadastro do Contribuinte no Município), assim como a apreensão do veículo e multa de **R\$ 6.304,00**, com bloqueio no licenciamento, junto ao DETRAN, até a quitação das multas, serviço de guincho e estadia do veículo.

§ 1º - Os casos de reincidência aplicam-se multa em dobro, no CNPJ e no veículo.

§ 2º A contratação de uma empresa para outra, sem que seja legalizada para tais atividades na categoria aluguel, aplicam-se multas em cada CNPJ, mais apreensão do veículo e multa, previsto no **caput 6º**, desta lei.

Art. 7º- Aplicam-se as penalidades previstas nesta lei em empresas e proprietário de veículo de outros município que seja agregado para atendimento, no município de São Paulo.

Art. 8º – As empresas multadas terão 30 dias para efetuar o pagamento, por guia GRM, Guia de Recolhimento do município, (Dams), emitida pelo setor de Transportes da Prefeitura.

§ 1º Em caso de atraso no pagamento, cobrar juros de 1% ao mês, multa de 2% e outros encargos jurídicos, se necessário. Fazendo constar no CNPJ do devedor a pendência com o município.

§ 2º Se persistir a irregularidade, aplicam-se as penalidades prevista no caput 6º,

Art. 9º - Será dispensada a penalidade, remunerado por meio de ambulância hospitalar, desde que o veículo esteja legalizado para tais atividades, remoção de paciente.

Art. 10º- As ambulâncias devem obedecer todas as normas de segurança e estar equipada com aparelhos de primeiro socorros, "maca", enfermeira e possuir laudo aprovado pelo corpo de Bombeiro, INMETRO, ou de empresas credenciadas, para tais atividades do laudo técnico.

Art. 11º - Nos centros comerciais de material de construção, hotéis flats, empresas e outras, prevista no **caput 3º**. A prefeitura deve criar pontos de atendimento, na categoria aluguel, e para veículos modelos Kombi, pequenos caminhões, abaixo de três toneladas, para o serviço de carreto, ponto de (Táxi), para o atendimento aos munícipes, visitantes e moradores da região.

Art. 12º - Os veículos apreendidos serão cobrados multa, estadia de R\$ 45,00 ao dia, e R\$ 350,00 de serviço de guincho, quando utilizado.

Art. 13º- Os veículos que não forem retirados no prazo de 180 dias serão leiloados para pagamento das despesas, ocasionada ao município e multas. Sem direito a restituição ao proprietário infrator.

Parágrafo único- Veículo financiado comunicar a financeira, para providenciar a retirada mediante os pagamentos de multa, estadia e outras pendências com o município.

Art. 14º - Todos os estabelecimentos comerciais, previsto no **Art. 3º**, mesmo em área privada, com atendimento ao público, deverão manter três vagas, ou mais em suas dependências em local seguro, para o Sistema de Transporte Individual de Passageiros (Táxi), para o atendimento de seus clientes, sem ônus, aos taxistas e a prefeitura.

Art. 15º- As vagas, destinadas em suas dependências, ou fora, serão de acordo com a capacidade de rotatividade de seus clientes. Podendo ser usado pelos taxistas sistema de chamado, por meios de rádio, com veículos disponíveis nas mediações, sobre regulamentação da prefeitura.

§1º- Os descumprimentos, desta lei, aplicam-se as penalidades previstas no caput 6º, a empresa infratora, e veículo.

§ 2º- Os ônus, com compra de equipamento rádio de comunicação, para chamadas e organização, sinalização de solo, serão custeados pelos permissionários, (taxistas), seguindo os padrões e autorização da prefeitura.

Art. 16º- O ponto de (táxi) em área privada deve eleger dois ou mais permissionários coordenadores, junto aos participantes, com duração de dois anos para organizar o serviço, zelar pelo bom atendimento ao usuário, representar no setor administrativo da empresa, público e jurídico quando necessário.

§ 1º - No impedimento do primeiro permissionário, os deveres serão atribuídos ao segundo ou outro, desde que haja entendimento entre as partes.

§ 2º- Aos condutores autônomos infratores, aplicam-se as penalidades previstas na **Lei 7.329 de 11 de julho de 1969, com alteração da Lei 10.308**, até a perda do direito a vaga, por decisão de sua maioria.

Art. 17º - Tendo demanda de usuário nos estabelecimentos previsto no **Art. 3º**, a prefeitura poderá expedir novas autorizações alvarás (Táxi), na categoria comum, Comum Rádio, Especial, " taxi categoria Luxo", e vans. Sempre ouvindo os representantes de associações cooperativas, inclusive as empresas frotas de "táxis".

§ 1º- Os sorteios de novos alvarás serão divididos em proporções, entre autônomos e empresas frotas de táxis, sendo que 30% do total liberado serão destinadas, as frotas de táxi, que esteja com seu registro em ordem na prefeitura.

§2º- Caso haja demanda, fica a cargo do prefeito o aumento da frota, sobre levantamento do Departamento de Transportes Público (DTP).

Art. 18º - As Cooperativas de rádio-Táxi, Associações, Empresas (frotas) de táxi, na expedição de novas autorizações alvarás, podem ter em sua frota 3% do total de veículos Vans, na categoria aluguel para atendimento aos eventos, quando solicitado por empresas, agencias de turismo etc.

Art. 19º - Os veículos podem ser de propriedade do taxista autônomo, empresa frota de táxi, ou em nome da cooperativa ou associações.

Art. 20º- Os veículos Vans devem ter tarifa por passageiro, a ser estabelecida por Decreto Municipal, por meios de reunião com os representantes de Empresas, Associações e Cooperativas, que tenham este tipo de veículo agregado em suas centrais de atendimento.

Art. 21º - Os veículos não podem ser utilizados para o serviço de lotação no perímetro urbano. Só, quando contratado por hotéis, flats, centros comerciais, jogos, agencias de turismos, agendado diretamente com as empresas organizadoras de eventos.

Art. 22º - "As centrais de rádio táxi", podem fazer convênio, com empresas locadoras "frota de táxi" que disponibilizem "van utilitário" na categoria aluguel, e aprovado por portaria e vistoria do Departamento de Transportes Público (DTP), com capacidade máxima de até 15 passageiros.

§ 1º- Aos infratores, aplicam-se multas no CNPJ da pessoa jurídica mais apreensão do veículo e multa, conforme previsto no **caput 6º**, desta lei.

§ 2º- O valor cobrado por passageiro será obrigatório estar em local visível em moeda corrente nacional R\$ e US\$.

Art. 23º- Os veículos com tarifa diferenciada, prefixada, deverão estar equipados com máquina de cartão de crédito, que possa atender o usuário com maioria dos cartões. Com acerto com direto ao motorista ou com as centrais de atendimento (táxi).

Art. 24º - A lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo 22 parágrafo VII, assegura a competência do poder público municipal o combate ao transporte irregular de passageiros.

Art. 25º - No caput do art. 3º da lei 12.587, parágrafo VIII, assegura o atendimento ao usuário do Transporte Individual de Passageiros nos pontos de ônibus e táxis estabelecidos pela prefeitura.

§ 1º- Nas ciclofaixas será respeitado o espaço demarcado no solo aos pontos de táxis e de ônibus.

Art. 26º- Nas vias onde já tenha ocorrido a sinalização da ciclofaixa será realizada a ressinalização do espaço demarcado no solo destinando aos pontos de táxi e pontos de ônibus. Sempre de maneira, que garanta a segurança do usuário para embarque e desembarque.

Art. 27º - As novas autorizações de alvarás expedidas pela Prefeitura, serão aos motoristas autônomos, que estejam trabalhando como segundo condutor, preposto, co-proprietário, em empresas (frotas) de táxi, sempre à preferência àqueles que já estarem em atividade. Seguindo as exigências previstas na lei 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 28º - Das autorizações expedidas, 3% serão destinadas a pessoas portadoras de deficiência física. Desde que tenha ou não condições de desempenhar o Sistema de Transporte Público Individual de Passageiros (Táxi). Fazendo uso de carros adaptados ou não.

§1º- Os contemplados, devem ser portador do Condutox com validade, ter CNH em dia, os que apresentarem dificuldade ao trabalho, poderão nomear um segundo condutor, com o Condutox, e CNH em validade, com atividade remunerada.

§2º- Os veículos podem ser no atendimento de transporte acessível com as devidas adaptações, e individual de passageiro, com a capacidade do atendimento.

§3º- Os veículos adaptados estão sujeitos à prévia autorização, vistoria e homologação, da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e do Departamento de Transportes Públicos (DTP), prevendo todo o sistema de segurança do condutor e passageiro.

Art. 29º - A lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista. **Art. 3º.** Assegura o Transporte Público Individual de Passageiros remunerado, é privativo dos taxistas em seus municípios, cuja capacidade do veículo será de no máximo 7 (sete) passageiros, conforme o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo(CRVL).

Art. 30º Fica a cargo do executivo e outros atendimentos, que julgar necessário para o município, os veículos previstos na lei e outros.

Art. 31º- Art. 3º da Lei Federal, 12.468 item II. Assegura obrigatoriedade para o exercício da atividade remunerada cursos de relações humanas, reconhecido pelo respectivo órgão autorizativo da licença (alvará) da (Prefeitura).

Parágrafo Único - Serão incluídos aos condutores dos veículos vans, agregados nas centrais de rádio comunicação e aos portadores de mobilidade urbana, o cadastro de condutores CONDUTAX.

Art. 32º- O serviço de transporte gratuito, prestado por hotéis, flats, shoppings, supermercados, ou quaisquer outros Centros Comerciais, os veículos devem ser de propriedade do estabelecimento e não de terceiro.

Art. 33º- Comprovado qualquer irregularidade de cobrança do transporte, mesmo que seja na conta do cliente, traslado prestação de serviço de transporte com cobrança. Aplica-se multa na pessoa jurídica estabelecimento, e veículo, conforme **Art.6º**, desta lei.

Parágrafo Único - Fica dispensado de penalidade, quando o veículo for de locadora e conduzido pelo hospede.

Art. 34º- A prefeitura municipal, setor de fiscalização de Transporte, Público, (DTP), em parceria com entidades de classe, sindicato, cooperativas, associações, empresas frota de táxi, taxistas de ponto. Contribuir com a fiscalização, apontando e denunciando os infratores, para o cumprimento desta lei.

Art. 35º- Os estabelecimentos comerciais não poderão praticar serviço de locadora, com cobrança de transportes de seus clientes, mesmo que os veículos sejam de sua propriedade. Aos infratores aplica-se as penalidades prevista no **artigo 6º**.

Art. 36º - Empresa pessoa jurídica ou física motorista que preste o atendimento ao passageiro, por sistema de propaganda via internet, "**aplicativo**" "app" de táxi alternativo, oferecendo o serviço de Táxi, "carona com rateios entres os passageiros" vans e outros. Sem ser na categoria aluguel, aplicam-se as penalidades previstas no **artigo 6º**, por cada atendimento.

Parágrafo Único - Nenhuma empresa, ou pessoa física poderá fazer cobrança, por menor que seja do passageiro, sem autorização do município.

Art. 37º- Fica vedado a Prefeitura o fornecimento de nota fiscal eletrônica a empresa de transportes: "Alternativo", que usem o veículo particular e vans remuneradas. Exceto os veículos de locadoras quando, conduzido pelo próprio locador. Comprovado com contrato de locação.

Art. 38º- As empresas que prestam serviço ao taxista e passageiro por meio de aplicativo APP serão obrigadas a criar uma interface WEB, para o poder público ter acesso às informações do cadastro em tempo real. Contendo placa do veículo, marca, e dados do condutor, à ser consultado no momento em que poder público achar conveniente.

Art. 39º- Qualquer irregularidade em veículo que faça parte do cadastro, sem ser na categoria aluguel, aplica-se multas por cadastro na pessoa jurídica CNPJ, e física apreensão do veículo conforme **artigo 6º**.

Art. 40º - Ao cadastrar o passageiro no sistema de aplicativo, a empresa, associações e cooperativas, ficam obrigados a ter o seu sistema integrado aos órgãos de segurança com dados RG e CPF de cada pessoa, para ser checada sua idoneidade, em caso de suspeito. A empresa deve manter sempre seu banco de dados atualizados.

Art. 41º Toda e qualquer responsabilidade com o pagamento ao taxista quando o valor da corrida ou viagem, não ser acertado direto ao taxista. É competência da empresa responsável pelo aplicativo, fazer o repasse ao taxista que prestou o serviço.

Parágrafo Único - Caso não seja feito o repasse, a empresa, poderá responder judicialmente, com direito a correção e outros encargos por decisão do judiciário.

Art. 42º - Para o cumprimento desta lei, a fiscalização ficará a cargo do Departamento de Transportes Público (DTP), da Prefeitura Municipal São Paulo, setor de fiscalização, contratado, ou "Sptrans", em parceria com a Polícia Militar e Guarda Civil Metropolitana (GCM).

Art. 43º As empresas contratadas para essa prestação de serviço, seus agentes, devem passar por um curso de orientação ministrado por agente da (GCM), Polícia Militar, sobre os procedimentos de abordagem.

Art. 44º - A arrecadação prevista nesta lei será destinada para o setor de saúde, educação, divulgação, melhoria do setor de Transporte Público Individual de Passageiros taxi, atendimento e tecnologia. Com controle de arrecadação pelas três secretárias.

Parágrafo Único - O poder legislativo municipal criará comissão parlamentar com o mínimo de três vereadores, da comissão de transportes para fiscalizar o cumprimento desta lei, receita e destino dos tributos.

Art. 45º - Qualquer denúncia sobre irregularidade deverá ser apurada pela fiscalização, com advertência e multa aos infratores.

Art. 46º - A correção dos valores previstos nesta lei, será reajustada anualmente com base no IGP – índice Geral de Preços-Mercado.

Art. 47º A prefeitura Municipal, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, em parceria com as entidades de classe, Sindicato, Cooperativas, Associações e Empresas frotas de táxi, Fará campanha de orientação, por meios de rádios, jornais, TVs, e internet, para a orientação ao usuário e o combate ao transporte irregular.

Art. 48º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.

Art. 49º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 50º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões. As Comissões competentes.

São Paulo, 17 de março de 2015.



Salomão Pereira da Silva
Vereador (PSDB)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	09	do proc
Nº	01-105	-5
Adelina Cicc...		
RF 100...		

Justificativa

A cidade de São Paulo deve servir de exemplo com o serviço de transporte individual de passageiro (Taxi), que é o cartão de visita de quem chega a negócio ou a passeio. A presente lei não tem objetivo de arrecadar, e sim melhorar o sistema de transporte por meio de táxi de nossa cidade. Oferecendo segurança ao usuário que se utiliza deste meio de transporte.

Os Hotéis, Flats, Centros Comerciais, empresas comerciais, Supermercados, Shoppings, Restaurantes, lojas, Churrascarias, feiras de negócios e eventos. Estão usando carros particulares para o Transporte Individual de passageiro, oferecendo a seus clientes um serviço de táxi que não existem. Por falta de lei, estão agindo livremente sem qualquer punição e contribuindo para a clandestinidade do transporte, deste segmento.

Pondo em risco a segurança do usuário, além de contribuírem com a exploração de valores cobrados dos menos informados, principalmente quem chega de fora, a negócio ou a passeio à nossa cidade. Além dos prejuízos causados a prefeitura.

O transporte irregular, além de não oferece nenhuma segurança ao passageiro, ainda cobram até 70% a mais que o valor da corrida de táxi. Além da irregularidade estão tirando o serviço de quem paga seus impostos todos os anos para atender o passageiro. A prefeitura não tem qualquer controle deste serviço, por falta de amparo em Lei.

Quem presta este tipo de serviço cobra o quanto quer, pondo em risco a vida do passageiro e denegrindo atividade do taxista. Quando há reclamação, por parte do usuário, a denúncia cai sobre o serviço de táxi, estes profissionais, pagam por um erro sem cometê-lo, além de terem sua imagem denegrada nos meios de comunicação de nosso país e outros.

Com a presente lei aprovada nesta casa, vamos dar um basta nesta irregularidade. E contribuir com bons serviços prestados.

A presente lei vai acabar com a clandestinidade e facilitar a entrada de mais táxi, seja na categoria Comum, Comum rádio, Especial categoria Luxo, taxi Acessível, assim no cumprimento da Lei Federal 12.587 de 03 de janeiro de 2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Legalizada na cidade o atendendo ao passageiro com segurança.

F. P. 10
IT 01-105 -5
60

Cada táxi de nossa cidade, paga anualmente a prefeitura R\$ 95,00, pela renovação do alvará, que permitem trabalhar, além de outras taxas públicas, exemplo multas renovação de CONDUTAX, atualização de endereço etc. Quanto o serviço oferecido aos hóspedes por hotéis flats e empresas comercial, por carros particulares, nada recolhe aos cofres públicos.

Com a legalização, desta lei vamos legalizar na categoria aluguel, aqueles que tem uma perua Kombi, pequenos caminhões, vans, para pequenos carros em centros comerciais e até o atendimentos de pequenas mudanças que são utilizado estes veículos.

Para o morador que precisa transportar um móvel de sua residência, para outro local, litoral etc. Serviço pode ser controlado e tabelado em nossa cidade, a exemplo dos táxis.

Não tem como combater o transporte irregular sem termos lei com pesadas multas, que seja ela ao condutor do veículo ou a empresa domadora do serviço. O proprietário de veículo, que cometem nos dias atuais essa irregularidade é enquadrado na lei 7.329 de 11 de julho de 1969, do serviço de táxi. Para retirar o veículo, do pátio da prefeitura não gastam R\$ 1.000,00 com multa, estadia e guincho.

Por falta de lei específica para punir estas irregularidades o poder público, por meio do Departamento de Transportes Público DTP, aplica a Lei 7.329 que está defasada e com mais de 40 anos. Portanto estamos criando uma lei específica para o combate ao transportes, seja ele, táxi, ônibus, e pequenos caminhões utilitário para o serviço de carroto.

Com a legalização desta lei, será multado em R\$ 62.400 o estabelecimento, que usam carros particulares como fosse táxi, mais multa de R\$ 6.304,00 do veículo e apreensão.

A lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de Transportes individual de Passageiro (taxi). Assegura que o transporte público Individual de Passageiros remunerado é privativo dos taxistas, aprovado e fiscalizado pelo poder público.

No Art. 3º da Lei, itens II. Assegura obrigatoriedade para o exercício da atividade remunerada cursos de relações humanas, reconhecido pelo respectivo órgão autorizador da licença (Prefeitura). Quem usa um carro particular, nada lhe é exigido.

Temos que levar em consideração que o serviço de táxi é o cartão de visita de quem chega e não podemos permitir o transportes irregular, usando o nome dos taxistas da cidade, quando a irregularidade recai sobre estes profissionais.

A maioria dos hotéis, flats e centros comerciais que prestam o serviço irregular. A direção destas empresas, não sabe do serviço prestado, porque são acordos entre funcionários, gerentes com motoristas de autos particulares.

Esses funcionários, quando chamam o taxista, para atender o passageiro, por falta de carros particulares. Exigem uma propina de até R\$ 70,00 do taxista para que leve um passageiro ao Aeroporto de Guarulhos e outros locais.

Quanto o valor desta corrida, não chega a R\$ 100,00. Na maioria das vezes o funcionário dos hotéis chamado de capitão, passa o valor da corrida ao passageiro a ser paga ao taxista no final do trajeto. Quando o passageiro, pede auxílio a um agente policial para questionar o valor. É o taxista que é punido.

Quando o taxista, que não aceita o pagamento da propina, solicita ao passageiro descer do táxi, justificando que o taxista não conhece o local. É uma verdadeira vergonha que essas pessoas fazem com o taxista.

Se o passageiro for de origem estrangeira, o atendente do hotel, depois de receber o valor do taxista, já dá o valor que deve pagar no final da corrida. Nós legisladores desta cidade, precisamos acabar com essa vergonha e exploração.

O passageiro ao chegar ao Aeroporto e chamar alguém que possa lhe entender e questionar o valor da corrida. O taxista será punido, por erro que já saiu de dentro do hotel.

Os taxistas desta cidade fazem todo um esforço para prestar o melhor serviço ao passageiro. Recentemente pesquisa de o site Controlar Hotéis. Com, com passageiros originários de 23 países, sobre o serviço de táxi, de várias capitais brasileiras, os taxistas da cidade de São Paulo, aparecem em primeiro lugar com atendimento, segurança, cordialidade, agilidade e a qualidade do profissional.


Salomão Pereira da Silva
Vereador (PSDB)

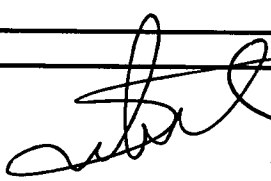


CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 12

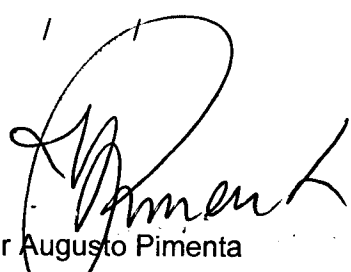
do processo nº 01-105 de 2015., 25.3.15 (a) 67

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: <u>24 MAR 2015</u> <u>Const, Just e Seg. Participativa</u> <u>Pol. Urb, Metrop e M. Ambiente</u> <u>Administração Pública</u> <u>Trâns, Transp, AT. Econ, TUR</u> <u>Lazer e Gastronomia</u> <u>Fin e Orçamento</u>  PRESIDENTE

EDIR SALES

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

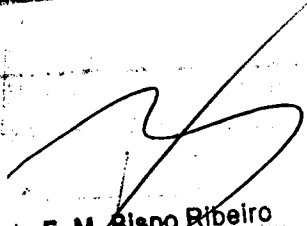

Jader Augusto Pimenta

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM	<u>25/03/15</u> AS <u>17</u> hs
POR	<u>SNB</u>
DATA:	<u>30/04/15</u> AB: <u>12</u> HQD AGS.: <u>LSO</u>

251737

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue em, juntados nesta data Por meio de Intermédio rubricados sob
Folha de nºs 13/135 em 30/4/15


Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
Técnico Administrativo
RF 17.441



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 13
Proc. Nº 01-108112
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 105/15

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, arts. 135 e 262;
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei nº 6.094, de 26 de agosto de 2011;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.965, de 23 de abril de 2014, que estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências, e alterações posteriores;
- Lei Municipal nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel de taxímetro, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.257, de 7 de outubro de 1992, que autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a implantar o serviço de "Rádio-Perua", destinado ao atendimento das pessoas portadoras de deficiência física;
- Lei Municipal nº 12.823, de 7 de abril de 1999, que obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário; regulamentada pelo Decreto nº 39.708/00;
- Lei Municipal nº 12.893, de 28 de outubro de 1999, que dispõe sobre a criação da modalidade de transporte público coletivo através de lotação, praticada por meio de veículos do tipo "peruas" ou semelhantes, desprovidos de taxímetros; autoriza o Executivo a celebrar processo licitatório para outorga de permissão, e dá outras providências; - revogada



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 44
Proc. Nº 01.1051/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.971, de 25 de agosto de 2009, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim;
- Decreto Municipal nº 10.237, de 22 de janeiro de 1973, que regulamenta o art. 2º da Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972, e dá outras providências (táxi lotação); revogado pelo Decreto nº 11.995/75 (táxi lotação); revogado pelo Decreto nº 42.037/02 (táxi executivo); alterado pelo Decreto nº 43.757/03;
- Decreto Municipal nº 11.518, de 14 de novembro de 1974, que classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 25.076, de 26 de novembro de 1987, que disciplina, no sistema de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, a categoria ambulância-táxi, "Ambu-táxi", e dá outras providências; revogado pelo Decreto nº 28.738/90;
- Decreto Municipal nº 43.834, de 22 de setembro de 2003, que disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi, o serviço comum-rádio; alterado pelo Decreto nº 44.205/03;
- Decreto Municipal nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010, que fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo; (apenas referência)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 15
Proc. N° 01-105115
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

- Portaria SMT nº 105, de 10 de janeiro de 2015, que fixa novos valores para o serviço de táxi no Município de São Paulo; (apenas referência)
- PL 221/02, que altera a Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências;
- PL 415/03, que dispõe sobre a criação da modalidade TÁXI VERDE MOVIDO A GÁS METANO, no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 59/04, que altera os artigos 18, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;
- PL 265/09, que dispõe sobre a inclusão de um segundo titular no alvará de táxi, e dá outras providências;
- PL 667/09, que altera o § 2º do art. 10 e acresce alíneas aos arts. 37 e 38, todos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro;
- PL 436/10, que dispõe sobre a reserva de no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas nos pontos de táxi para taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- PL 145/11, que regulamenta o uso de GPS aos veículos táxis equipados de Sistema de Posicionamento Global GPS por satélites no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 167/11, que introduz alterações na Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 da Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 348/12, que dispõe sobre a contratação de taxistas por empresas de frota, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 332/13, que altera o art. 20 e § 3º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com redação dada pela Lei nº 7.953/73, acrescentando a alínea "d", e dá outras providências;
- PL 474/13, que dispõe sobre a reserva e destinação de 10% dos alvarás de estacionamentos quando do sorteio pelo município, a aqueles taxistas que comprovem maior tempo na profissão, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 16
Proc. Nº 87-10805
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11441

- PL 484/13, que dispõe sobre a autorização para o Poder Executivo na criação do Programa SP – CARONA SOLIDÁRIA, nas condições que especifica, e dá outras providências;
- PL 770/13, que dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi – Compartilhado no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 805/13, que dispõe sobre a criação do serviço deambutáxi, atividade de transporte adequado e imediato de saúde no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 349/14, que dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências;
- PL 521/14, que dispõe sobre a data base para atualização de tarifas dos serviços de táxis no Município de São Paulo;
- PL 56/15, que dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi;
- PL 79/15, que altera e acresce dispositivos na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências;
- PL 102/15, que dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro (taxista) no Município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências;
- PL 141/15, que acresce a alínea “g” ao art.15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e altera o inciso V do art. 9º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências;
- PL 150/15, que altera o “caput” do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do art. 3º, acrescenta art. 3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, e dá outras providências;
- PL 154/15, que altera os arts. 9º, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973, para criar as



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha

Proc. Nº

17
81-10515

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

categorias de Táxi Luxo, Táxi Especial e Táxi Comum no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A pesquisa legislativa constatou a existência das Leis nºs 12.823, de 7 de abril de 1999 e 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que de forma semelhante à presente proposta tratam, respectivamente, do oferecimento gratuito por estabelecimentos comerciais de espaço para a instalação de ponto de táxi e estabelecendo multa para o transporte individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim. Todavia, como a abrangência da presente proposta é bem maior, não incide sobre a mesma a restrição do art. 212, inciso IV, do Regimento Interno segundo o qual serão devolvidas ao autor as propostas que disponham no sentido de lei existente.

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 10.

São Paulo, 29 de abril de 2015.


Marcella Falco Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP 111.393


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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Texto compilado

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

(Vide Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito.
(Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 2º (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 3º (VETADO) (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

~~Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:~~

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino.

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 12.547, de 2011)

§ 4º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (VETADO)

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha

Proc. Nº

20
02-105115
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

(Vide Leis nº 6.094, de 1974)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

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

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

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

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

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

Art. 7º (VETADO).

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

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

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Garibaldi Alves Filho

Luís Inácio Lucena Adams

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

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

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

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

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

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

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

universalização e de qualidade;

- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 26
Proc. Nº 01-108/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

LEI Nº 12.965, DE 23 DE ABRIL DE 2014.

Vigência

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

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

I - o reconhecimento da escala mundial da rede;

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

III - a pluralidade e a diversidade;

IV - a abertura e a colaboração;

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

VI - a finalidade social da rede.

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

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

II - proteção da privacidade;

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

IV - preservação e garantia da neutralidade de rede;

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

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

VII - preservação da natureza participativa da rede;

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

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

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

I - do direito de acesso à internet a todos;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

V - manutenção da qualidade contratada da conexão à internet;

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

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

VIII - informações claras e completas sobre coleta, uso, armazenamento, tratamento e proteção de seus dados pessoais, que somente poderão ser utilizados para finalidades que:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III DA PROVISÃO DE CONEXÃO E DE APLICAÇÕES DE INTERNET

Seção I Da Neutralidade de Rede

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

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

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

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

- I - abster-se de causar dano aos usuários, na forma do art. 927 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil;

caput II - agir com proporcionalidade, transparência e isonomia;

III - informar previamente de modo transparente, claro e suficientemente descritivo aos seus usuários sobre as práticas de gerenciamento e mitigação de tráfego adotadas, inclusive as relacionadas à segurança da rede; e

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

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

Seção II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Subseção I Da Guarda de Registros de Conexão

Art. 13. Na provisão de conexão à internet, cabe ao administrador de sistema autônomo respectivo o dever de manter os registros de conexão, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de 1 (um) ano, nos termos do regulamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção III

Da Responsabilidade por Danos Decorrentes de Conteúdo Gerado por Terceiros

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção IV

Da Requisição Judicial de Registros

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

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

I - fundados indícios da ocorrência do ilícito;

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

III - período ao qual se referem os registros.

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

CAPÍTULO IV

DA ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IX - promoção da cultura e da cidadania; e

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

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

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

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

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

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

V - fortalecimento da participação social nas políticas públicas.

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

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

I - promover a inclusão digital;

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

III - fomentar a produção e circulação de conteúdo nacional.

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

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

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

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

Este texto não substitui o publicado no DOU de 24.4.2014

*

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
- Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima
- Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complement.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.
- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.
- Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))
Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))
Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))
Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

LEI N.º 7.329, DE 11 DE JULHO DE 1969

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

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

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

I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

Art. 2.º — a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

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

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

II — Da pessoa jurídica e da permissão

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

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

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

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

II — Dispor de sede e escritório no Município;

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

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

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

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

- a) ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;
- b) dispor do uso de área mínima de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;
- c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

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

III — Do motorista profissional autônomo

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

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

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

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

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

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

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

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

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

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

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

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

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

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

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

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

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

V — Do Registro de Condutor

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

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

VI — Do Veículo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII — Do Alvará de Estacionamento

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

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

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

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

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

- a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa permissionária do serviço;
- b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha o número mínimo de veículos exigido;
- c) quando ocorrer a morte de motorista autônomo;
- d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- e) quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros do motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz;
- f) a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 67.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII — Dos pontos de estacionamento

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

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

- a) privativos;
- b) livres.

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

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

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

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

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

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

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

IX — Do transporte de passageiros por lotação

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

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

X — Das obrigações dos permissionários e condutores de táxis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI — Das Taxas

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

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

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

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
 - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;
- f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:
 - 1) espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) empresa, motorista profissional autônomo e coproprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
 - 1) empresa — isento;
 - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
 - 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
 - 2) "ex-officio" — isento;

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

XII — Das Penalidades

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII — Das Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

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

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

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1970.

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

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 5 (cinco) anos de fabricação.

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

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

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

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

“Art. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo.”

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

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

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

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transições e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

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

XIV — Das Disposições Transitórias

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

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuem "Alvarás de Permissão para Estacionamento" — expedidos de conformidade com a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

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

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

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

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

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

XV — Das Disposições Gerais

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

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Paulo Salim Maluf — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, José Luiz de Anhaia Mello — O Secretário das Finanças, Fernando Ribeiro do Val — O Secretário de Obras, Sérgio Roberto Ugolini — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Ernesto Tolle — O Secretário de Higiene e Saúde, Tito Lopes da Silva — O Secretário de Abastecimento, Fábio Rioldi Yassuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Boarin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos Joel Nelli.

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

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI7.802/1972 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 7.802 27/10/1972 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Revoga o parágrafo único do artigo 14 e altera o artigo 34 da Lei nº 7.329/1969 e seus correspondentes do Decreto nº 8.439/1969.

Publicação: DOM 28/10/1972

Projeto: Projeto de Lei Nº 40/1972

Autor(es): José Antonio de Oliveira Laet; e outros

Regulamentação: Decreto nº 10.327/1973 - Regulamenta o art. 2º desta Lei. (**ver documento**)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Legislação explicativa: Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)

Indexação: Táxi - Veículos - Lotação - Transporte coletivo

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

Proc. Nº

SGP-3

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP-3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI7.816/1972 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 7.816 30/11/1972 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 01/12/1972

Projeto: Projeto de Lei Nº 140/1972

Autor(es): Antonio Sampaio; e outros

Indexação: Táxi - Permissão de uso - Alvará - Transferência - Frota de táxi - Veículos
- Pessoa jurídica - Empresa - Fechamento[**Retorna**]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP) **Leonardo F. M. Bispo Ribeiro**

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI7.926/1973 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 7.926 21/08/1973 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

Publicação: DOM 23/08/1973

Projeto: Projeto de Lei Nº 80/1973 (**ver documento**)

Autor(es): Osvaldo Giannotti

Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)

Indexação: Taxi - Alvará de estacionamento - Veículos - Estacionamento - Ponto de taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 43
Proc. Nº 01-105118
Leonardo E. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI7.953/1973 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 7.953 16/11/1973 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

Publicação: DOM 17/11/1973

Retificação: - DOM 20/11/1973
- DOM 11/12/1973

Projeto: Projeto de Lei Nº 147/1973 (**ver documento**)

Autor(es): Osvaldo Giannotti

Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)

Indexação: Taxi - Alvará de Estacionamento - Transferência - Renovação - Pessoa física - Pessoa jurídica - Sucessão - Falecimento

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI N.º 7.953, DE 16 DE NOVEMBRO DE 1973

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4.º — VETADO

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

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

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

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

Leonardo F. M. Biapo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados : legis

Pesquisa : 8198

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 8.198 30/12/1974 ([ver documento](#))

Revogado(a)

Ementa: Modifica a letra "d" do artigo 58 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Projeto: Projeto de Lei Nº 167/1974 ([ver documento](#))

Autor(es): Antonio Sampaio; e outros

Revogação: Lei nº 9.392/1981 - Revoga esta Lei. ([ver documento](#))

Legislação explicativa: Lei nº 7.329/1969 - Estabelece norma para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

Proc. Nº

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI8.353/1975 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 8.353 30/12/1975 (**ver documento**)
Revogado(a) parcialmente
Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.
Publicação: DOM 31/12/1975
Projeto: Projeto de Lei Nº 155/1975 (**ver documento**)
Autor(es): Luiz Peixoto Soares; e outros
Revogação: Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 da Lei nº 7.329/1969, bem como a redação que lhe foi dada por esta Lei. (**ver documento**)
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviços de explicativa: transporte individual de passageiros em veículo de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Indexação: Táxi - Veículos - Passageiro - Alvará de Estacionamento - Renovação - Substituição

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

Proc. Nº

49
02-051/85

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI9.392/1981 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 9.392 21/12/1981 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Da nova redação a letra "d" do artigo 58 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e revoga a Lei nº 8.198, de 30 de dezembro de 1974.

Publicação: DOM 22/12/1981 p. 2 c. 2

Projeto: Projeto de Lei Nº 270/1981 (**ver documento**)

Autor(es): EXECUTIVO; Reinaldo de Barros

Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de
explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel e taxímetro.;
(**ver documento**)
Lei nº 8.198/1974 - Modifica a letra "d" do art. 58 da Lei nº 7.329/1969.
(**ver documento**)

Indexação: Fabricação - Permissionário - Substituição - Taxi - Motorista de taxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI10.109/1986 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 10.109 09/09/1986 (**ver documento**)
Revogado(a)
Ementa: Altera disposições da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.
Publicação: DOM 10/09/1986 p. 1 c. 1
Projeto: Projeto de Lei Nº 110/1982 (**ver documento**)
Autor(es): Avanir Duran Galhardo
Revogação: Lei nº 10.280/1987 - Revoga esta Lei. (**ver documento**)
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para a execução do serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Indexação: Lotação - Perua - Taxi - Transporte coletivo - Veículo utilitário
[Retorna]
IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 10.109 , DE 9 DE SETEMBRO DE 1.986

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

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

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

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

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

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

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

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

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de setembro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

Folha

53

Proc. Nº

01 - 10.51 / 15

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP. Bernardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI10.280/1987 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 10.280 10/04/1987 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 11/04/1987 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 16/1987 (**ver documento**)

Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros

Revogação: Revoga a Lei nº 10.109/1986. (**ver documento**)

Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de

explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro.; (**ver documento**)Lei nº 10.109/1986 - Altera disposições da Lei nº 7.329/1969. (**ver documento**)Indexação: Banco dianteiro - Lotação - Passageiro - Perua - Taxi - Transporte coletivo
- Veículo utilitário

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 10.280, DE 10 DE Abril DE 1987

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

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

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

"Art. 12 - Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria 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."

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de Abril de 1987, 434º da fundação de São Paulo.

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLAUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de Abril de 1987:

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

Folha 55
Proc. Nº 07-105/13
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI10.308/1987 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 10.308 22/04/1987 (**ver documento**)
Sem revogação expressa
Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e da outras providencias.
Publicação: DOM 23/04/1987 p. 1-2 c. todas
Projeto: Projeto de Lei Nº 23/1987 (**ver documento**)
Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Alterações: - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º desta Lei. (**ver documento**)
Indexação: Infração - Motorista de taxi - Penalidade - Taxi
[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

- I - 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".

II - "Art. 42 - Aos permissionários e aos 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 trajar-se adequadamente.
II) Não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público.

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

IV) Não portar no veículo guia atualizada do 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 do veículo.

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

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

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

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

XVI) Retardar 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 Transportes.

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

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

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

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

XXII) Transitar sem portar Alvará de Estacionamento.

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

Penalidades do Grupo C:

XXIV) Permitir que condutor não registrado dirija o veículo.

XXV) Angariar passageiro com taxímetro provavelmente 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 descolada.

XXXI) Danificar propositadamente veículos de terceiros.

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

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

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

XXXV) Praticar atos de agitação ou balbúrdia.

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

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

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

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

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

Penalidades do Grupo D:

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

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 (taxi) de outro município.

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

IV - "Art. 44 - 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".

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

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

§ 1º - 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 do Município.

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

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

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

Art. 2º - Além das penalidades especificadas no artigo 41, item 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:

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

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

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

§ 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, do Registro do Condutor, conforme o caso.

Art. 3º - As infrações punidas com multa, advertência ou suspensão, que implicarão em pontuação para a Avaliação de Desempenho do Condutor, classificam-se de acordo com sua gravidade, em 4 (quatro) grupos:

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

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

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

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

Art. 4º - Considera-se infração, para os efeitos desta lei, a inobservância de qualquer preceito da legislação que disciplina o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e nos demais atos expedidos para sua regulamentação.

Art. 5º - As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no GRUPO A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 4º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 6º - A Prefeitura poderá, a qualquer tempo, cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, o Alvará de Estacionamento e o Termo de Permissão sem qualquer direito de indenização ao permissonário, e em especial quando:

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

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

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

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

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

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

Art. 7º - A Prefeitura poderá reter, reter e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

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

§ 2º - Fica fixado em 0,02 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da diária a que ficarão sujeitos os proprietários dos veículos recolhidos em pátio da Secretaria Municipal de Transportes.

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

Art. 8º - A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

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

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

Art. 9º - A retenção do veículo dar-se-á quando:

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

II - O veículo transitar:

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

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

I - Ordenada judicialmente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de Abril de 1.987, 4349 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI10.647/1988 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 10.647 14/10/1988 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação dos paragrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, e da outras providencias.

Publicação: DOM 15/10/1988 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 226/1988 (**ver documento**)

Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros

Legislação Lei nº 10.308/1987 - Introduz alterações na Lei nº 7.329/1969 que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veiculos de aluguel a taximetro. (**ver documento**)

Indexação: Apreensao de veiculos - Estadia - Preço - Remoção de veiculos - Taxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 10.647 , DE 14 DE Outubro DE 1988

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

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

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

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

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

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

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

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

WALTER PEDRO BODINI, Secretário das Finanças

GERALDO DE ARRUDA PENTEADO, Secretário Municipal de Transportes

RUBENS DERVILLE DE OLIVEIRA ALLEGRETTI, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

ERNESTO AUGUSTO LOPES FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha

Proc. N°

59

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP-3)

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI11.296/1992 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.296 27/11/1992 (**ver documento**)
Sem revogação expressa
Ementa: Acrescenta alínea no art. 15 e altera a redação do art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiro em veículos de aluguel a taxímetro.
Publicação: DOM 28/11/1992 p. 1 c. 1
Projeto: Projeto de Lei Nº 100/1992 (**ver documento**)
Autor(es): Adriano Diogo
Indexação: Multa - Taxi - UT

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

"Art. 15 -

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

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

"Art. 42 -

II -

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

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

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

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

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

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

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

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal.

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI12.830/1999 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 12.830 22/04/1999 (**ver documento**)
Sem revogação expressa
Ementa: Altera a redação do artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e da outras providencias.
Publicação: DOM 23/04/1999 p. 1 c. 1-2
Projeto: Projeto de Lei Nº 1111/1997 (**ver documento**)
Autor(es): Natalicio Bezerra Silva
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veiculos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Indexação: Alvara /art. 1º/ - Permissionario /art. 1º/ - Substituição /art. 1º/ - Veiculos - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 12.830, 22 DE ABRIL DE 1999
(Projeto de Lei nº 1111/97, do Vereador Natalicio Bezerra Silva - PTB)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

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

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI13.115/2001 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.115 06/04/2001 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Adiciona 5 (cinco) paragrafos ao artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para permitir que o serviço de transporte de passageiros por meio de taxi seja explorado por ate 2 (dois) motoristas profissionais autonomos fazendo uso de um mesmo veiculo, e da outras providencias.

Publicação: DOM 07/04/2001 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 43/2000 (**ver documento**)

Autor(es): Dalton Silvano

Regulamentação: Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º da Lei nº 7.329/1969, com as alterações introduzidas por esta Lei. (**ver documento**)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Dois motoristas - Licença - Motorista de taxi - Taxi

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI11.086/1991 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.086 06/09/1991 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel providos de taxímetro, e da outras providências.

Publicação: DOM 07/09/1991 p. 2 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/1989 (**ver documento**)

Autor(es): Albertino Nobre

Regulamentação: Decreto nº 30.437/1991 - Regulamenta esta Lei. (**ver documento**)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Cadastro Municipal de Condutores - Identificação - Licenciamento - Padronização - Taxi - Motorista de taxi

[**Retorna**]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 11.086, DE 6 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 409/89, do Vereador Albertino Nobre)

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

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O transporte individual de passageiros em veículos de aluguel (táxi), deverá ser uniformizado com características especiais de identificação (VETADO):

A) (VETADO)

B) (VETADO)

Art. 2º - O licenciamento do veículo só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

Art. 3º - Os atuais veículos de aluguel em circulação poderão continuar com suas atuais características pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos.

Art. 4º - (VETADO)

Art. 5º - Os condutores de veículos de aluguel têm como obrigação a prévia inscrição no cadastro municipal de condutores de táxi.

Art. 6º - (VETADO)

Art. 7º - Todo motorista é obrigado a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Art. 8º - O Executivo Municipal baixará regulamento dentro de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de setembro de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de setembro de 1991.

JOSE EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha 62
Proc. Nº 07-105115
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI11.257/1992 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.257 07/10/1992 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a implantar o serviço de "Radio-Perua", destinado ao atendimento das pessoas portadoras de deficiência física.

Publicação: DOM 08/10/1992 p. 1 c. 1-2

Projeto: Projeto de Lei Nº 367/1991 (**ver documento**)

Autor(es): Arselino Tatto

Indexação: Perua radio taxi - Pessoa portadora de deficiência física - Projeto piloto - Tarifas - Taxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo a implantar o serviço de "Radio-Perua", destinado ao atendimento das pessoas portadoras de deficiência física.

Folha

Proc. Nº 07-1051/92

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de setembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - A Prefeitura do Município de São Paulo fica autorizada a implantar o serviço de Transporte Público de Passageiro, voltado ao atendimento da pessoa portadora de deficiência física.

Parágrafo único - Denominar-se-á "Rádio-Perua" o serviço público autorizado neste artigo.

Art. 2º - Caberá a Prefeitura do Município de São Paulo o planejamento, a organização, o controle, a fiscalização e a fixação da tarifa do serviço de "Rádio-Perua".

Art. 3º - O Serviço de "Rádio-Perua" será operado com veículo perua ou de tipo similar, desde que garanta conforto e segurança ao passageiro deficiente físico.

§ 1º - Todos os veículos do serviço do "Rádio-Perua" serão adaptados com rampas de acesso e presilhas para fixação de cadeira de roda.

§ 2º - Todos os veículos deverão contar com rádio para comunicação com a central telefônica que transmitirá os pedidos dos usuários.

Art. 4º - A operação do serviço de "Rádio-Perua" dar-se-á sob responsabilidade da iniciativa privada, preferencialmente através das cooperativas de taxi.

Art. 5º - Ao motorista do serviço "Rádio-Perua" caberá, além das obrigações exigidas para o taxi comum, auxiliar o deficiente físico no embarque e desembarque do veículo, garantindo o máximo de conforto e segurança ao usuário.

Art. 6º - A tarifa do serviço de "Rádio-Perua" será cobrada através de taxímetro de forma semelhante ao taxi comum.

Parágrafo único - A Prefeitura de São Paulo fica autorizada a subsidiar o deficiente físico de baixa renda, de maneira a garantir-lhe o acesso ao serviço de "Rádio-Perua".

Art. 7º - A Prefeitura do Município de São Paulo, no primeiro ano de funcionamento do serviço de "Rádio-Perua", poderá:

I - Estabelecer a real capacidade de operação do serviço;
II - Conhecer o perfil sócio-econômico do usuário;

III - Conhecer a natureza das viagens, o tempo de deslocamento e a distância percorrida;

IV - Detectar possíveis falhas na operação do serviço notadamente no que se refere à segurança e ao conforto do usuário;

V - Instituir "Projeto-Piloto".

§ 1º - Durante o "Projeto-Piloto", o serviço deverá contar, no mínimo, com dez veículos, adaptados conforme dispõe o artigo 3º.

§ 2º - Dar-se-á ampla publicidade ao serviço de "Rádio-Perua" esclarecendo seu caráter experimental durante o "Projeto-Piloto".

§ 3º - O "Projeto-Piloto" será desenvolvido e executado por técnicos designados pelo Executivo e contará na coordenação dos trabalhos com, pelo menos, um membro do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente.

§ 4º - O "Projeto-Piloto" finalizará com um relatório a ser enviado a Chefe do Executivo que providenciara, a luz das conclusões do relatório, os ajustes necessários ao pleno funcionamento do serviço "Rádio-Perua".

Art. 8º - O Prefeito regulamentará a presente lei no prazo máximo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 9º - As despesas, decorrentes da execução desta lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 10 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11 - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de outubro de 1992, 439ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

WALTER PIVA RODRIGUES, Respondendo pelo Cargo de Secretário dos Negócios Jurídicos

NELSON MACHADO, Respondendo pelo Cargo de Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de outubro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP) Folha 69
Proc. Nº 07-109115

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI12.823/1999 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 44.441

1/1

Título: LEI Nº 12.823 07/04/1999 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de taxi e a construir baias, quando necessario.

Publicação: DOM 08/04/1999 p. 1 c. 3-4

Projeto: Projeto de Lei Nº 10/1997 (**ver documento**)

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Regulamentação: Decreto nº 39.708/2000 - Regulamenta esta Lei. (**ver documento**)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Baia de veiculos - Centro comercial - Hipermercado - Ponto de taxi - Shopping center - Supermercado

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 12.823, 07 DE ABRIL DE 1999
(Projeto de Lei nº 10/97, do Vereador Natalício Bezerra – PTB)

Folha 70
Proc. Nº 01-105115
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Obriga os estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário.

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 10 de março de 1999, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - 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. 2º - 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. 3º - Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto na presente lei, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

DOMINGOS ODONE DISSEI, Secretário das Administrações Regionais

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 39.708, 9 DE AGOSTO DE 2000

Regulamenta a Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999, que obriga os estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxis e a construir baias, e dá outras providências.

Folha

Proc. Nº

71

01-105/15

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 41.441

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
DECRETA:

Art. 1º - Todos os projetos que visem aprovação, bem como os que estejam atualmente em andamento, de estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, shopping center, centro comercial ou assemelhados, deverão receber análise e manifestação determinante da Comissão de Polos Geradores, a fim de estabelecer as vagas obrigatórias para estacionamento de táxis, de forma a cumprir o estabelecido na Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999.

Art. 2º - A Secretaria Municipal de Transportes e a Secretaria das Administrações Regionais deverão constituir comissão de trabalho, visando elaborar, em conjunto, um plano de operacionalização e fiscalização para o efetivo cumprimento da Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999 e do presente decreto.

Parágrafo único - Caberá à comissão estabelecer a quantidade de vagas necessárias, definindo critérios técnicos em função da área do ponto comercial e peculiaridades da região.

Art. 3º - Os estabelecimentos comerciais já existentes e em funcionamento deverão se adaptar as disposições constantes na regulamentação vigente, em prazo a ser estipulado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º - Ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes firmar convênios com os estabelecimentos comerciais de que trata este decreto, quando achar necessário atuar de forma integrada para um melhor controle e fiscalização dos pontos de táxis.

Art. 5º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de agosto de 2000, 447º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

DENIZ FERREIRA RIBEIRO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

NAOR GUELFÍ, Secretários das Administrações Regionais

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de agosto de 2000.

ARNALDO FARIA DE SÁ, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Folha

Proc. N°

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI12.893/1999 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 12.893 28/10/1999 (**ver documento**)
Revogado(a)
Ementa: Dispoe sobre a criação da modalidade de transporte publico coletivo atraves de lotacao, praticada por meio de veiculos do tipo "peruas" ou assemelhados, desprovidos de taxímetros; autoriza o Executivo a celebrar processo licitatorio para outorga de permissao, e da outras providencias.
Publicação: DOM 29/10/1999 p. 1 c. 1-3
Projeto: Projeto de Lei Nº 339/1999 (**ver documento**)
Autor(es): EXECUTIVO; Celso Pitta
Regulamentação: Decreto nº 38.664/1999 - Regulamenta esta Lei. (**ver documento**)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
Revogação: Lei nº 13.241/2001 - Revoga esta Lei. (**ver documento**)
Indexação: Aposentado /art. 8º/ - Criação - Pessoa portadora de deficiência física /art. 8º/ - Executivo - Idoso /art. 8º/ - Infração /art. 18 a art. 20/ - Isenção /art. 8º/ - Itinerario /art. 2º; art. 3º; art. 16/ - Lotacao - Motorista /art. 2º; art. 4º/ - Multa /art. 18 a art. 20/ - Obrigações /art. 18/ - Passe escolar /art. 8º/ - Permissao de uso - Permissionaria /art. 3º - par. 2º; art. 8º; art. 17; art. 21; art. 25/ - Perua - Perueiro /art. 2º; art. 4º/ - Ponto de lotacao /art. 2º/ - Sao Paulo Transporte /art. 3º - par. 1º/ - Secretaria Municipal de Transportes /art. 3º - par. 1º; art. 11; art. 20 - par. 2º; art. 22; art. 25; art. 26/ - Tarifas /art. 2º; art. 10/ - Transporte coletivo - Veiculos - Vistoria /art. 12/

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Dispõe sobre a criação da modalidade de transporte público coletivo através de lotação, praticada por meio de veículos do tipo "peruas" ou assemelhados, desprovidos de taxímetros; autoriza o Executivo a celebrar processo licitatório para outorga de permissão, e dá outras providências.

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de outubro de 1999, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O serviço de transporte de passageiros através de lotação, a ser prestado por veículos do tipo "peruas" ou assemelhados, desprovidos de taxímetros, passa a integrar o Sistema Municipal de Transporte Público Urbano, no âmbito do Município de São Paulo, como modalidade complementar ao serviço de transporte coletivo de passageiros, nos termos do artigo 175 da Constituição Federal e do artigo 172 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único - VETADO

Art. 2º - O serviço de que trata o artigo anterior será executado por condutor autônomo, não titular de permissão, concessão ou autorização de qualquer outra modalidade de transporte de passageiros ou carga, devidamente habilitado e com permissão para operar linha regular de lotação, com pontos de parada e itinerários definidos pelo Poder Concedente, mediante o recebimento de tarifa, a ser fixada pelo Executivo, sendo vedada a participação de pessoa jurídica.

Art. 3º - O serviço de lotação não poderá, em qualquer momento, concorrer diretamente com o sistema de ônibus urbano, não podendo sobrepor-se em mais de 40% (quarenta por cento) aos itinerários das linhas de ônibus regulares.

§ 1º - Os itinerários das linhas do serviço de lotação serão aprovados pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, ouvida a São Paulo Transportes S/A - SPTrans - e o sindicato da categoria, desde que não acarretem desequilíbrio econômico e financeiro ao sistema de transporte coletivo de passageiros.

§ 2º - Cada permissionário somente poderá operar uma linha.

Art. 4º - Para o exercício do serviço definido nesta lei, o condutor deverá:

I - Ser proprietário do veículo, ou, tratando-se de arrendamento mercantil, ser o único beneficiário;

II - Estar em situação regular com o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

III - Portar Carteira Nacional de Habilitação - CNH, de categoria "D", expedida ou registrada no Município de São Paulo;

IV - Possuir certificado de conclusão, em validade, de curso de treinamento definido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - A permissão será outorgada pelo período de 5 (cinco) anos, através de licitação, obedecido o disposto na legislação federal e demais disposições legais aplicáveis à matéria.

§ 1º - Para habilitar-se no processo licitatório, o candidato não poderá:

I - Possuir outra permissão, concessão ou autorização para operar modalidade de transporte ou de carga;

II - Ter sido cassada sua permissão, há menos de 5 (cinco) anos, a contar da data da licitação.

§ 2º - VETADO

Art. 6º - A permissão será pessoal e intransferível.

§ 1º - Fica autorizada a nomeação de um único preposto, para cada proprietário concessionário.

§ 2º - Aplicam-se ao preposto as exigências contidas nos incisos II a IV do artigo 4º e no artigo 5º desta lei.

§ 3º - Um preposto não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente.

§ 4º - Cada concessionário proprietário não poderá ter mais que um veículo autorizado nos termos desta lei.

Art. 7º - O número de veículos permitidos não poderá ultrapassar 37% (trinta e sete por cento) da frota patrimonial de ônibus do sistema regular, existente na data da publicação da presente lei, respeitando a capacidade de transporte da atual frota.

Art. 8º - Os permissionários da modalidade ora instituída deverão aceitar os bilhetes de passe escolar, vale-transporte e assemelhados, como contraprestação do serviço prestado, além de garantir a gratuidade em até 20% (vinte por cento) da capacidade de passageiros por viagem, para idosos ou aposentados e para portadores de mobilidade reduzida, observados ainda todos os demais casos previstos em lei.

Art. 9º - A remição dos bilhetes de passes e assemelhados será definida pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 10 - A cobrança da tarifa poderá ser efetuada por auxiliar credenciado ou por outro meio eletrônico que venha a ser adotado no Sistema Municipal de Transportes.

§ 1º - O auxiliar deverá ter assento exclusivo, que não poderá ser utilizado por passageiro.

§ 2º - É vedado o trabalho de cobrador ou auxiliar com idade inferior a 18 (dezoito) anos.

Art. 11 - O veículo a ser utilizado na prestação dos serviços de que trata esta lei dependerá de prévia autorização da Secretaria Municipal de Transportes, devendo atender aos seguintes requisitos:

I - Ser licenciado na Cidade de São Paulo e registrado no Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, na categoria "aluguel", após a autorização do Poder Concedente;

II - Ser de propriedade do permissionário;

III - Ter capacidade para no mínimo 9 (nove) e no máximo 16 (dezesesseis) passageiros, incluindo o motorista;

IV - Satisfazer as exigências estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, e pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

V - Possuir cor padronizada e caracteres especiais de identificação, a serem definidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

VI - Ter afixados a identificação do condutor, tabela de tarifas e quadro de informações em local de fácil visibilidade, definidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

VII - Ser utilizado exclusivamente no serviço de que trata esta lei;

VIII - Ter no máximo 5 (cinco) anos de fabricação, excluído o ano em curso;

IX - Ser equipado com dispositivo de controle ou outros elementos exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

X - Ter afixado o Auto de Vistoria Veicular.

Art. 12 - O Auto de Vistoria Veicular deverá ser renovado semestralmente, exigindo-se, para aprovação, o cumprimento das exigências estabelecidas no artigo 11 e nas normas regulamentares e complementares a esta lei.

Parágrafo único - A não renovação do auto de vistoria no prazo de 6 (seis) meses, contado do respectivo vencimento, implica o cancelamento da permissão, sem qualquer direito à indenização por parte do Poder Concedente, ouvido o sindicato da categoria.

Art. 13 - Os veículos somente poderão transportar pessoas sentadas, sem ultrapassar a capacidade máxima permitida.

Art. 14 - Para vinculação do veículo à modalidade, além do cumprimento das exigências definidas nesta lei e demais disposições regulamentares, deverá o permissionário efetuar o seguro obrigatório DPVAT, Classe 3, e comprovar a contratação de bilhete de seguro de responsabilidade civil para danos pessoais, com cobertura mínima equivalente a 5.500 (cinco mil e quinhentas) UFIR por pessoa, considerada a capacidade nominal máxima do veículo vinculado e 22.000 (vinte e duas mil) UFIR por danos materiais, por veículo, ambos em favor de terceiros.

Art. 15 - Quando houver desvinculação do sistema, por troca ou desistência, as placas do veículo da categoria aluguel deverão ser depositadas e alteradas para a categoria particular.

Art. 16 - Qualquer linha ou itinerário poderão ser alterados, remanejados ou extintos, bem como ter seus permissionários remanejados, por ato da Secretaria Municipal de Transportes, por motivo de interesse público.

Art. 17 - Os permissionários de linha de lotação elegerão 1 (um) Coordenador e 2 (dois) Auxiliares, com mandato de 2 (dois) anos, não sendo permitida a reeleição, os quais, sem ônus para o Município, deverão zelar pela ordem, disciplina e cumprimento das disposições regulamentares.

§ 1º - O Coordenador e os Auxiliares elaborarão tabelas de escalas operacionais que, após aprovação da Secretaria Municipal de Transportes, deverão ser obedecidas pelos permissionários, de modo a garantir o perfeito funcionamento da linha, de acordo com a respectiva demanda de usuários.

§ 2º - Cada linha deverá contar com regulamento operacional, que regerá sua operação, elaborado pela maioria de seus permissionários, e aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 18 - A inobservância das obrigações previstas nesta lei e das disposições regulamentares sujeitará o infrator à aplicação, separada ou cumulativamente, das seguintes sanções, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I - Multa;

II - Retenção dos documentos;

III - Retenção do veículo;

IV - Apreensão do veículo;

V - Suspensão do veículo;

VI - Cassação da permissão.

Parágrafo único - Quando da análise do recurso, em decorrência das sanções impostas com fundamento nos incisos deste artigo, deverá ser ouvido o Sindicato da categoria.

Art. 19 - As infrações punidas com multa serão classificadas em leves, médias, graves e gravíssimas, e serão definidas em regulamento próprio, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 20 - As infrações, de acordo com a gravidade e os grupos em que estão classificadas, terão as seguintes penalidades:

I - Grupo Leve - serão punidas com multa de valor equivalente a 50 (cinquenta) UFIR e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário, sendo o dobro na reincidência da infração do mesmo grupo, ocorrida no prazo de 1 (um) ano, a contar da primeira autuação;

II - Grupo Médio - Serão punidas com multa de valor equivalente a 100 (cem) UFIR e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário, sendo o dobro na reincidência da infração do mesmo grupo, ocorrida no prazo de 1 (um) ano, a contar da primeira autuação;

III - Grupo Grave - serão punidas com multa de valor equivalente a 200 (duzentas) UFIR e anotação de 50 (cinquenta) pontos no prontuário, sendo o dobro na reincidência da infração do mesmo grupo, ocorrida no prazo de 2 (dois) anos, a contar da primeira autuação;

IV - Grupo Gravíssimo - serão punidas com multa de valor equivalente a 500 (quinhentas) UFIR, retenção dos documentos por período de 90 (noventa) dias e anotação de 100 (cem) pontos no prontuário, sendo cassada a permissão na reincidência da infração do mesmo grupo, ocorrida no prazo de 2 (dois) anos, a contar da primeira autuação.

§ 1º - A retenção dos documentos, por força da aplicação do disposto no inciso IV deste artigo, implicará o impedimento da prestação dos serviços, sendo seu descumprimento classificado como infração gravíssima.

§ 2º - Ao acumular 100 (cem) pontos em seu prontuário, o infrator deverá ser submetido a Curso Especial de Reeducação, a ser definido pela Secretaria Municipal de Transportes, ministrado ou reconhecido por este órgão, ficando o permissionário impedido de executar o serviço de lotação até a respectiva conclusão.

§ 3º - Quando da análise do recurso em decorrência das sanções impostas com fundamento nos incisos e parágrafos deste artigo, deverá ser ouvido o Sindicato da categoria.

Art. 21 - O permissionário que tiver seu Alvará da modalidade de lotação cassado não poderá explorar qualquer outra modalidade de transporte de passageiros regulamentada pelo Município, na qualidade de titular ou preposto, pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da data da cassação.

Art. 22 - Fica a Secretaria Municipal de Transportes ou entidade delegada autorizada a coibir o transporte remunerado de passageiros praticado sem a permissão prevista nesta lei, através de apreensão do veículo infrator e aplicação de multa no valor correspondente a 3.000 (três mil) UFIR.

Art. 23 - O infrator que tiver seu veículo apreendido, além das penalidades previstas na presente lei, ficará sujeito ao recolhimento pecuniário dos preços públicos relativos a remoção e estacionamento devidos.

Art. 24 - A Prefeitura manterá, através de quadro próprio, contratado ou delegado, número de agentes fiscalizadores suficientes para fiscalizar e controlar o serviço de lotação.

Art. 25 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá, a qualquer tempo, efetuar a cassação da permissão, por conduta não condizente com a prestação do serviço de lotação, não cabendo qualquer indenização ao permissionário por parte do Poder Público.

Art. 26 - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a reavaliar os autos de apreensão, bem como os demais ônus decorrentes da aplicação da Lei nº 12.516, de 6 de novembro de 1997.

Art. 27 - Fica o Poder Executivo autorizado, em caso de conveniência e oportunidade, a juízo do Prefeito Municipal, a adotar o regime jurídico estabelecido pela Constituição da República Federativa, em substituição ao da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, para os serviços de transporte coletivo.

Art. 28 - VETADO

§ 1º - VETADO

§ 2º - VETADO

Art. 29 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 30 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREEEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de outubro de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSON PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

DENIZ FERREIRA RIBEIRO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de outubro de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI13.241/2001 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 13/12/2001 p. 1-2 c. todas, 1-3

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei. (ver documento)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

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

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

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

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

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

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

- Lei nº 16.010/2014 - Inclui ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata esta Lei, o Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, e dá outras providências.

Indexação: Concessao de serviço publico - Ônibus fretado - Fretamento /art. 1º, par.

2º/ - Intervenção - Licitação - Onibus eletrico /arts. 24 a 26; 43/ -

Permissao de serviço publico - Programa de Requalificação e

Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte

Coletivo Urbano /art. 33/ - Programa de Requalificação Tecnológica de

Transito e Transportes /art. 32/ - Remuneração /art. 28/ - São Paulo

Transporte /arts. 29; 37 a 39/ - Secretaria Municipal de Transportes -

Serviço Complementar de Transporte Coletivo /art. 2º, II; art 30/ -

Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros - Tarifas /art. 27/

- Transporte coletivo - Transporte escolar /art. 1º, par. 2º/ - Idoso /art.

8º, III, h/ - Gestante /art. 8º, III, h/ - Pessoa portadora de

deficiência /art. 8º, III, h/

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

78

01-105/15

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 14.441

Base de dados : legis

Pesquisa : 13515

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.515 17/01/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a prestação do serviço de taxi no Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 346/2002 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.[[Back](#)]

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Folha

Proc. Nº

01-105113

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI14.401/2007 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.401 21/05/2007 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

Publicação: DOC 22/05/2007 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 250/2004 (**ver documento**)

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 48.695/2007 - Regulamenta esta Lei. (**ver documento**)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Adaptação - Pessoa portadora de deficiência física - Táxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 14.401, DE 21 DE MAIO DE 2007

(Projeto de Lei nº 250/04, do Vereador Farhat - PTB)

Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de maio de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º 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.

Art. 2º Para prestação do serviço a que se refere o art. 1º desta lei, os veículos deverão 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.

Art. 3º O serviço prestado nos termos desta lei será remunerado pelo usuário com base nos valores de tarifas de serviço de táxi fixados pelo Município de São Paulo.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 21 de maio de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 21 de maio de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Lachardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI14.971/2009 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.971 25/08/2009 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

Publicação: DOC 26/08/2009 p. 1 c. 1-3

Projeto: Projeto de Lei Nº 512/2009 (**ver documento**)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.884/2009 - Institui a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, nos termos do artigo 20 desta Lei. (**ver documento**)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Fretamento - Ônibus fretado - Micro ônibus - Transporte coletivo - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores /art. 1º, par. 4º/ - Termo de Autorização - Certificado de Vínculo ao Serviço - Acessibilidade /art. 3º/ - Veículos - Trânsito - Tráfego - Zona de Máxima Restrição de Fretamento - Horário - Proibição - Autorização Especial de Trânsito /art. 9º/ - Excursão de turismo /art. 9º/ - Sistema de Rastreamento por GPS /art. 11º/ - Embarque /art. 12, par. 2º/ - Desembarque /art. 12, par. 2º/ - Estacionamento /art. 14/ - Multa - Transporte escolar /art. 19/ - Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento /art. 20/ - Membros - Circulação

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 14.971, DE 25 DE AGOSTO DE 2009

(Projeto de Lei nº 512/09, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de agosto de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. O transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao disposto nesta lei.

§ 1º. As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

§ 2º. Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados.

§ 3º. A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.

§ 4º. Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Seção I

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

Art. 2º. As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização - TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 1º. O Termo de Autorização - TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos:

- I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;
- II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;
- III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM do Município em que estiver localizada a sua sede;
- IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;
- VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional;
- VII - comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículo;
- VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

§ 2º. O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS.

Art. 3º. Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

- I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV, em nome da operadora ou de seus sócios;
- II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;
- III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;
- IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da legislação em vigor;

setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 9º. Atendidas as condições previstas nos arts. 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento:

I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes;

II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros.

Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço.

Art. 10. Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - transporte rotineiro de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de usuários;

II - transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários.

Art. 11. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no art. 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão:

I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá:

a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber;

b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT;

c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante;

II - instalar aparelho identificador de localização - GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento - SIM da São Paulo Transporte S.A - SPTrans.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do "caput" deste artigo.

Art. 12. Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas.

§ 1º. No caso dos veículos mencionados no "caput" deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º. Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 13. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e

que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 14. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.

Parágrafo único. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico.

Seção III

Das Penalidades Aplicáveis

Art. 15. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas:

I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos;

II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização - TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos cancelados.

§ 1º O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

II - retenção e/ou remoção do veículo;

III - aplicação de multa, no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 2º. O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo;

II - aplicação de multa, no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 3º. A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis.

Art. 16. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Seção IV

Das Disposições Finais

Art. 17. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 18. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos arts. 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do art. 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos.

Art. 19. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.

Art. 20. No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a:

I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes;

II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas;

III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos;

IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes, inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento;

V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado.

§ 1º. A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA;

III - Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV;

IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP;

V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans;

VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento;

VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento.

§ 2º. O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal.

Art. 21. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de agosto de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de agosto de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 15676

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.676 18/12/2012 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

Projeto: Projeto de Lei Nº 434/2012 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. ([ver documento](#))[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 19/12/2012, p. 1 c. 3

LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

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

Folha 88
Proc. Nº 02-105115

Sérgio F. M. Bispo Ribeiro
RF 11441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*10.327/(6)*1973 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 10.327 22/01/1973 (**ver documento**)

Revogado(a)

Ementa: Regulamenta o artigo 2º da Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972, e dá outras providências.

Publicação: DOM 23/01/1973

Revogação: Decreto nº 11.995/1975 - Revoga este Decreto. (**ver documento**)

Legislação explicativa: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o §1º do art. 14 e altera o art. 34 da Lei nº 7.329/1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO N.º 10.327, DE 22 DE JANEIRO DE 1973

Regulamenta o artigo 2.º da Lei
n.º 7 802, de 27 de outubro de 1972,
e dá outras providências.

José Carlos de Figueiredo Ferraz, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e regulamentando o disposto no artigo 2.º, da Lei n.º 7.802, de 22 de outubro de 1972,

Decreta :

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros (por meio de taxi), no Município, quando executado sob a forma de "lotação", reger-se-á pelas disposições deste Decreto.

Art. 2.º — A execução do serviço, que dependerá de prévia autorização da Prefeitura, será facultada exclusivamente a motorista profissional de taxi, autônomo ou não, devidamente cadastrado, obedida a classificação que se vier a estabelecer, nos termos da letra "a", do artigo quarto.

Parágrafo único — O motorista, nas condições deste artigo, poderá operar, no máximo, duas linhas regulares, expedidas as autorizações correspondentes.

Art. 3.º — O serviço de lotação somente se executará com automóvel do tipo convencional, de quatro portas, para o qual exista o alvará em vigor.

Art. 4.º — O Secretário Municipal de Transportes estabelecerá, mediante portaria :

a — o critério que se deverá observar na classificação dos motoristas referidos no artigo segundo, e, se convenientes, as particularidades dos veículos, para efeito de outorga das autorizações;

b — as linhas regulares de lotação, com expressa referência das respectivas tarifas e pontos iniciais e terminais;

c — o número máximo de taxis, em cada linha;

d — eventualmente o itinerário de cada linha e o horário de funcionamento do serviço de "lotação".

Parágrafo único — Além das linhas regulares, previstas na letra "b", poderão estabelecer-se linhas extraordinárias, destinadas a atender aos que demandam praças esportivas ou logradouros especiais, notadamente em ocasião de festejos, competições e eventos comemorativos.

Art. 5.º — A validade da autorização, que é de caráter intransferível, será coincidente com a do alvará do taxi utilizado no serviço de "lotação".

Parágrafo único — A autorização será cassada sempre que configurar violação de qualquer dispositivo deste Decreto, sem prejuízo de normas complementares bem como do disposto na Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, nos termos do artigo seguinte.

Art. 6.º — Aplicam-se, ao serviço de lotação, as disposições legais relativas ao serviço de taxis no Município.

Art. 7.º — A Secretaria Municipal de Transportes resolverá os casos omissos.

Art. 8.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 22 de janeiro de 1973, 419.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **José Carlos de Figueiredo Ferraz** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Paulo Villça** — O Secretário das Finanças, **Nelson Gomes Teixeira** — O Secretário Municipal de Transportes, **Ion de Freitas**.

Publicado na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 22 de janeiro de 1973. — O Diretor, **João Alberto Guedes**.

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*11.995/(6)*1975 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 11.995 21/05/1975 (**ver documento**)
Revogado(a)
Ementa: Regulamenta o artigo 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.
Publicação: DOM 22/05/1975
Revogação: Decreto nº 42.037/2002 - Revoga este Decreto. (**ver documento**)
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Regulamenta o artigo 34, da Lei nº 7.329, de 11 de julho/69, e dá outras providências.

Olavo Egydio Setúbal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e regulamentando o disposto no artigo 34, da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, com a nova redação que lhe foi dada pelo artigo 2.º, da Lei n.º 7.802, de 27 de outubro de 1972,

DECRETA:

Artigo 1.º — O transporte individual de passageiros por meio de táxis, no Município, quando executado sob a forma de lotação, reger-se-á pelas disposições deste Decreto.

Artigo 2.º — A prestação do serviço de lotação dependerá de prévia autorização da Prefeitura e será facultada, exclusivamente, a motorista profissional de táxi autônomo, devidamente cadastrado.

Parágrafo 1.º — O motorista, nas condições deste artigo, poderá operar, somente, uma linha regular, importando sua transferência para outra linha em novo pedido de autorização, anulada automaticamente a anterior.

Parágrafo 2.º — A transferência nas condições estabelecidas no parágrafo primeiro só será permitida após 90 (noventa) dias contados da expedição da autorização anterior.

Artigo 3.º — O serviço de lotação será executado apenas com veículo de tipo convencional e de quatro portas, autorizado a funcionar mediante alvará em vigor, na categoria comum.

Artigo 4.º — O motorista interessado em executar o serviço de lotação permitido pelo artigo 34, da Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, com a nova redação que lhe foi dada pelo artigo 2.º, da Lei n.º 7.802, de 27 de outubro de 1972, deverá solicitar autorização mediante requerimento dirigido à Divisão de Operação de Táxis, instruindo o pedido com o documento geral de vistoria (DGV).

Artigo 5.º — O Secretário Municipal de Transportes estabelecerá, mediante Portaria:

- a) as linhas regulares de lotação;
- b) o itinerário básico de cada linha, atendendo às condições de tráfego das vias;
- c) as tarifas para o serviço e os pontos iniciais e terminais para as linhas regulares estabelecidas.

Parágrafo único — Além das linhas regulares, poderão ser criadas linhas extraordinárias destinadas a atender aos que demandem praças esportivas ou logradouros especiais, notadamente em ocasiões de festejos, competições e eventos comemorativos.

Artigo 6.o — A validade da autorização, que é de caráter pessoal e intransferível, coincidirá com a do alvará do táxi utilizado no serviço de lotação, podendo, contudo, ser utilizado, na respectiva linha, pelos motoristas auxiliares.

Parágrafo único — A autorização será cassada sempre que se configurar violação de qualquer dispositivo deste Decreto, sem prejuízo de normas complementares bem como do disposto na Lei n.o 7.329, de 11 de julho de 1969, nos termos do artigo seguinte.

Artigo 7.o — Aplicam-se ao serviço de lotação as disposições legais relativas ao serviço de táxis do Município.

Artigo 8.o — A autorização para prestação de serviço de lotação será expedida pela Divisão de Operação de Táxis em cartão que deverá ser colocado ao lado direito do parabrisa do veículo.

Artigo 9.o — As autorizações concedidas de conformidade com o Decreto n.o 10.327, de 22 de janeiro de 1973, continuarão válidas até 60 (sessenta) dias após a data da publicação deste Decreto.

Artigo 10 — Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, e, em especial, o Decreto n.o 10.327, de 22 de janeiro de 1973.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 21 de maio de 1975, 422.o da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Olavo Egydio Setúbal** — O Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos, **Teófilo Ribeiro de Andrade Filho** — O Secretário das Finanças, **Sérgio Silva de Freitas** — O Secretário Municipal de Transportes, **Olavo Guimarães Cupertino** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Cláudio Salvador Lembo**.

Publicado na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 21 de maio de 1975.
— O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*42.037/(6)*2002 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 42.037 23/05/2002 (**ver documento**)

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Institui, no Município de São Paulo, a categoria taxi executivo para o transporte individual de passageiros, e da outras providências.

Publicação: DOM 24/05/2002 p. 1 c. todas

Retificação: - DOM 25/05/2002 p. 2 c. 4

Revogação: Revoga o Decreto nº 11.995/1975;
Decreto nº 43.757/2003 - Revoga o art. 7º deste Decreto. (**ver documento**)

Indexação: Categoria - Taxi Executivo - Taxi Lotação
[**Retorna**]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 42.037, DE 23 DE MAIO DE 2002

Institui, no Município de São Paulo, a categoria táxi executivo para o transporte individual de passageiros e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO o disposto no artigo 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação de serviço diferenciado de táxi, para atendimento de linhas específicas, com regulamentação de exigências para seu funcionamento, padronização e fiscalização,

DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída, no serviço de transporte individual de passageiros, a categoria táxi executivo, obedecidas as condições deste decreto e mediante expressa autorização da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º - A autorização para ingressar na categoria táxi executivo será concedida ao motorista autônomo:

I - titular de Alvará de Estacionamento da categoria táxi lotação;

II - titular de Alvará de Estacionamento da categoria táxi comum, desde que, na data da publicação deste decreto, o veículo cadastrado no respectivo Alvará seja do tipo "Kombi".

§ 1º - Os prestadores de serviço na categoria táxi lotação que não obtiverem a autorização referida no "caput" deste artigo, no prazo estabelecido neste decreto, terão revogadas as autorizações concedidas nos termos do Decreto nº 11.995, de 21 de maio de 1975, retornando os respectivos Alvarás de Estacionamento à categoria táxi comum.

§ 2º - Na hipótese do parágrafo anterior, os prestadores de serviço cujos veículos inscritos no Alvará não forem aprovados para a prestação de serviço de táxi na categoria comum deverão efetuar sua troca, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data da revogação da autorização para táxi lotação.

Art. 3º - Para a obtenção da autorização, devem ser apresentados os seguintes documentos:

I - inscrição no Cadastro Municipal de Condutores - Condutox em validade;

II - Alvará de Estacionamento em validade;

III - Certificado de Registro de Veículo - CRV e Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV nas condições especificadas no artigo 7º deste decreto.

Art. 4º - A autorização para a prestação de serviço na categoria táxi executivo é pessoal e intransferível, passando à categoria táxi comum no caso de transferência de titularidade do Alvará de Estacionamento.

Art. 5º - A validade da autorização de que trata este decreto coincidirá com a validade do Alvará de Estacionamento, devendo ser renovada nos termos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores.

Art. 6º - A autorização poderá ser, no interesse público, revogada a qualquer tempo, sem que disso decorra qualquer direito oponível à Administração Pública.

Art. 7º - Além das exigências previstas para a categoria táxi pela Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e pelas demais normas regulamentadoras, os veículos utilizados no serviço de táxi executivo deverão ser de modelo previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, bem como atender aos seguintes requisitos:

I - ser dotado de 12 (doze) a 16 (dezesseis) lugares, com comprovação pela inscrição no Certificado de Registro de Veículo - CRV;

II - utilizar como combustível óleo diesel, gás natural veicular - GNV ou outro combustível previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;

III - ser dotado de ar condicionado em perfeitas condições de funcionamento;

IV - ser dotado de, no mínimo, 3 (três) portas, sendo uma delas exclusiva para o embarque

e desembarque de passageiros.

Art. 8º - Compete à Secretaria Municipal de Transportes estabelecer, por ato normativo próprio:

I - a localização e as características físicas dos pontos iniciais e finais das linhas;

II - as linhas e os itinerários a serem obedecidos pelos operadores do serviço, bem como a respectiva escala de prestação de serviços;

III - a identificação visual dos veículos que prestarão o serviço.

Art. 9º - As tarifas serão determinadas considerando-se os valores auferidos pelo taxímetro na modalidade táxi comum e reajustados na mesma proporção, nos termos do Anexo Único deste decreto.

Art. 10 - Os operadores do serviço deverão manter afixado, em seus veículos, o valor da tarifa permitida, ficando vedada a cobrança de valor distinto, sob pena de revogação da autorização.

Art. 11 - Os operadores do serviço deverão viabilizar o embarque e desembarque de passageiros a qualquer momento durante o trajeto, desde que em local permitido pela legislação de trânsito, sendo sempre devida a tarifa integral.

Art. 12 - Para a concessão da autorização de que trata este decreto, exigir-se-á aprovação em vistoria específica, destinada a verificar a adequação do veículo às condições estabelecidas no artigo 7º.

Art. 13 - Os titulares de Alvarás de Estacionamento interessados na prestação de serviço de táxi executivo deverão se adequar às exigências deste decreto no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

Art. 14 - Serão aplicadas, no que couber, as disposições previstas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e nas demais normas regulamentadoras da atividade de táxi, bem como as penalidades estatuídas na Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 15 - As despesas com a execução do presente decreto correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário.

Art. 16 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto nº 11.995, de 21 de maio de 1975.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de maio de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

HELENA KERR DO AMARAL, Secretária Municipal de Gestão Pública

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de maio de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Retificação da publicação do dia 24 de maio de 2002

DECRETO Nº 42.037, DE 23 DE MAIO DE 2002

No Secretariado - Leia-se como segue e não como constou:

.....

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria.....

**ANEXO ÚNICO A QUE SE REFERE O ARTIGO 9º DO
DECRETO Nº 42.037, DE 23 DE MAIO DE 2002**

ANEXO

TÁXI - EXECUTIVO	
TARIFA MÉDIA (R\$) / PASSAGEIRO	3,00
FÓRMULA UTILIZADA :	
$T = (B + Km * Tk^2 * lh) / n$	
Legenda :	T = Tarifa por Passageiro B = Bandeirada Km = Percurso Médio da Linha (ida e volta) = 12,0 Tk² = Tarifa Quilométrica na bandeira 2 lh = Incidência horária = 1,304 n = Número Médio Passageiros Transportados = 10
Obs. : base na tarifa do TAXI COMUM conforme Decreto nº 41.432 (29/11/01)	

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Folha

Proc. Nº

01

-105

/115

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*43.757/(6)*2003 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 43.757 10/09/2003 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Fixa novo valor para o serviço de taxi executivo no Município de São Paulo, revoga o art. 7º do Decreto nº 42.037, de 23 de maio de 2002, e da outras providências.

Publicação: DOM 11/09/2003 p. 3 c. 1-2

Indexação: Reajustamento - Tarifas - Taxi Executivo

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 43.757, DE 10 DE SETEMBRO DE 2003

Fixa novo valor para o serviço de táxi executivo no Município de São Paulo, revoga o artigo 7º do Decreto nº 42.037, de 23 de maio de 2002, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
DECRETA:

Art. 1º. A tarifa para o serviço de táxi executivo, instituído pelo Decreto nº 42.037, de 23 de maio de 2002, fica estabelecida em R\$ 2,00 (dois reais), por passageiro, na conformidade do Anexo Único integrante deste decreto, passando a vigorar a partir das 00h00 min de 16 de setembro de 2003.

Art. 2º. Além do atendimento às exigências previstas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e nas demais normas regulamentares, o veículo utilizado no serviço de táxi executivo deverá ter seu modelo previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Quando o permissionário do serviço a que se refere o "caput" deste artigo efetuar a troca do veículo, seu Al-

vará de Estacionamento será automaticamente incluído na cate-

goria comum, deixando de operar o serviço de táxi executivo.
Art. 3º. Fica revogado o artigo 7º do Decreto nº 42.037, de 23 de maio de 2002.

Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de setembro de 2003, 450ª da Fundação de São Paulo

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de setembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha 94
Proc. Nº 07-105118
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 21.11.03

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO Nº 43.757, DE 10 DE SETEMBRO DE 2003

TÁXI - EXECUTIVO

TARIFA MÉDIA (R\$) / PASSAGEIRO	2,00
---------------------------------	------

FÓRMULA UTILIZADA:

$$T = (B + Km * Tk^2 * lh) / n$$

Legenda:

T = Tarifa por Passageiro

B = Bandeirada

Km = Percurso Médio da Linha (ida e volta) = 15,81

Tk² = Tarifa Quilométrica na bandeira 2

lh = Incidência horária = 1,304

n = Número Médio Passageiros Transportados = 19

Obs.: base na tarifa do TÁXI COMUM, conforme Decreto nº 41.432 (29/11/01)

Folha 98
Proc. Nº 01-103/15

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP-9)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*11.518/(6)*1974 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 11.518 14/11/1974 (**ver documento**)

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências.

Publicação: DOM 15/11/1974

Retificação: - DOM 20/11/1974

Revogação: Decreto nº 15.837/1979 - Revoga o § 1º do art. 4º deste Decreto. (**ver documento**)

Alterações: - Altera a letra "d" do inciso I e o § 2º do art. 4º; as letras "b" e "c" e o § 1º do art. 7º; o art. 8º; as letras "b" e "c" do art. 11; todos deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "d" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "a" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera o § 2º do art. 5º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso I do art. 4º deste Decreto.; (**ver documento**)

- Altera a letra "c" do inciso II do art. 4º deste Decreto. (**ver documento**)

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Classifica os veículos de aluguel providos de taxímetro, destinados ao transporte individual de passageiros no Município, nas categorias Serviço de Luxo, Serviço Especial e Serviço Comum, e dá outras providências.

M. Bispo Ribeiro

RF 11.441

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

CONSIDERANDO o disposto no artigo 1º, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO, também, que o artigo 31, da mencionada Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, estabelece que, para o estacionamento de determinados pontos privativos, poderão ser fixadas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos; e

CONSIDERANDO, finalmente, os estudos já elaborados pela Secretaria Municipal de Transportes que recomendam a conveniência de estratificar o serviço de táxis no Município, com o objetivo de aprimorá-lo em termos de atendimento, com segurança e conforto;

Decreta:

Art. 1º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetros, será classificado nas categorias seguintes:

- a) Serviço Luxo;
- b) Serviço especial; e
- c) Serviço comum.

Art. 2º — As categorias, de que trata o artigo anterior, terão tarifas específicas para cada tipo de serviço, a serem estabelecidas por ato do Prefeito.

Art. 3º — A autorização para servir na categoria luxo obedecerá aos seguintes requisitos:

I — QUANTO AO VEÍCULO:

a) ser de modelo aprovado por portaria do Secretário Municipal de Transportes, com, no máximo 5 (cinco) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;

b) ter 4 (quatro) portas;

c) ter caixa luminosa, com a palavra "TÁXI", de modelo aprovado, afixado na capota do veículo, permanentemente ou através de cintas metálicas;

d) ser dotado de taxímetro totalizador;

e) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito funcionamento; e

f) apresentar outras características especiais que forem oportunamente estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

III — QUANTO AO MOTORISTA:

a) estar inscrito no Cadastro Municipal de condutores de Táxis;

b) não ter sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos 4 (quatro) anos;

c) ter um mínimo de 2 (dois) anos de exercício profissional como motorista de táxi na cidade de São Paulo;

d) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pela Prefeitura;

e) usar, em atividade, uniforme a ser definido em portaria do Secretário Municipal de Transportes; e

f) atender a outras exigências que forem estipuladas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

Art. 4º — A autorização para servir na categoria especial obedecerá aos seguintes requisitos:

I — QUANTO AO VEÍCULO:

a) ser de modelo aprovado por portaria do Secretário Municipal de Transportes e fabricado no ano em curso;

b) ter 4 (quatro) portas;

c) ter caixa luminosa, com a palavra "TÁXI", conforme modelo aprovado, afixada na capota do veículo, permanentemente;

d) ser dotado de taxímetro totalizador e, no caso de empresa ou cooperativa de autônomo, também de tacógrafo;

e) estar equipado com aparelho de rádio comunicação com Central de Rádio, no prazo e nos termos a serem especificados em portaria do Secretário Municipal de Transportes; e

f) apresentar outras características especiais que forem estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

II — QUANTO AO MOTORISTA:

a) estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

b) não ter sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos 4 (quatro) anos;

Proc. Nº 91-1051/8
Emissão: 15.11.1983
Assinatura: F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

c) ter um mínimo de 2 (dois) anos de exercício profissional, como motorista de táxi em São Paulo;

d) possuir Certificado de Conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado pela Prefeitura;

e) usar, em atividade, uniforme a ser caracterizado em portaria do Secretário Município de Transportes; e

f) atender a outras exigências que forem estabelecidas em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

§ 1º — Para os atuais permissionários que atenderem aos demais requisitos, admitir-se-ão, em caráter excepcional, veículos fabricados a partir de 1974, inclusive, desde que em bom estado de conservação, constatado através de vistoria especial.

§ 2º — Somente será renovada a autorização para servir na categoria especial aos veículos em bom estado de conservação e, no máximo, com 3 (três) anos de fabricação, incluindo o ano em curso.

Art. 5º — Os veículos das categorias luxo e especial terão seus locais privativos de estacionamento fixados em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

§ 1º — O local de estacionamento de táxis da categoria luxo destina-se exclusivamente ao estacionamento dos veículos para eles designado no respectivo alvará.

§ 2º — O local de estacionamento de táxis da categoria especial destina-se à utilização por qualquer veículo da categoria, com observância do número de vagas fixadas.

Art. 6º — Conceder-se-á autorização, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, para o serviço luxo somente a motoristas profissionais autônomos, que atenderem às disposições deste Decreto, obedecida a seguinte ordem de preferência:

a) aos atuais titulares de alvarás de estacionamento de pontos transformados em locais de estacionamento privativos para veículos da categoria luxo;

b) aos inscritos no Livro Especial, a que se refere o artigo 4º, do Decreto 10.740, de 20 de novembro de 1973, em ordem rigorosamente cronológica.

Art. 7º — Conceder-se-á autorização, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, para o serviço especial, somente a empresas regularmente constituídas e a cooperativas integradas por motoristas autônomos, que atenderem às seguintes condições:

a) que se dediquem exclusivamente ao transporte de passageiros;

b) que sejam proprietárias de, no mínimo, 100 (cem) veículos devidamente equipados, enquadrados na categoria especial;

c) que tenham capital social integralizado não inferior ao valor correspondente a 4.000 (quatro mil) salários mínimos vigentes no Município de São Paulo;

d) que disponham de área particular de estacionamento não inferior a 2.000 m² (dois mil metros quadrados), com escritório, oficina e área coberta mínima de 800 m² (oitocentos metros quadrados);

e) que estejam inscritos no Cadastro Fiscal do Município; e

f) que os sócios das empresas e os diretores das cooperativas não tenham sofrido condenação por crime doloso nem, tão pouco, por crime culposo, neste caso por 3 (três) ou mais vezes, nos últimos 4 (quatro) anos

§ 1º -- As empresas deverão atualizar seu capital social, anualmente e na proporção de 40 (quarenta) salários mínimos vigentes na região por veículos de sua frota, em 31 de dezembro do ano anterior.

§ 2º -- Concedida a autorização, a interessada deverá requerer alvará de estacionamento para cada veículo de sua frota.

Art. 8º -- Serão igualmente canceladas as autorizações concedidas a empresas ou a cooperativas de autônomos que não derem fiel cumprimento ao disposto no artigo 7º, deste Decreto, e, especialmente, se seus veículos não estiverem em operação, se seu capital social não for devidamente atualizado, se a área particular de estacionamento não for utilizada nos próprios fins da sociedade e se tiverem alvarás caducos.

Art. 9º -- A liquidação de empresa ou de cooperativa de autônomos ou a cessação definitiva de suas atividades importará na caducidade da autorização outorgada, sendo-lhes, porém, permitida a transferência de seus alvarás, desde que acompanhados dos respectivos veículos e com observância do mais que a lei prescreve.

Art. 10 -- Fica facultado às empresas e às cooperativas, de que trata este Decreto, o direito ao aumento do número de veículos de sua propriedade, a critério da Secretaria Municipal de Transportes, sempre que a medida consulte o interesse público e a interessada preencha todas as condições estabelecidas.

Art. 11 -- A transferência de alvarás da categoria especial será permitida nos seguintes casos:

a) ocorrendo fusão ou incorporação de empresas ou cooperativas de autônomos;

b) de empresa para empresa ou de cooperativa para cooperativa, desde que a alienante mantenha o número de 100 (cem) veículos;

Folha 101
101
101
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RE 11441

c) de empresa para cooperativa de autônomo ou vice-versa, desde que a alienante mantenha o número de 100 (cem) veículos.

Art. 12 -- Serão canceladas as autorizações das categorias luxo e especial sempre que se configurar reincidência, pelas empresas e pelas cooperativas de condutores autônomos, nas penalidades previstas na legislação em vigor ou descumprimento de qualquer dos dispositivos deste Decreto, ficando-lhes, porém, facultado o direito de pleitear alvará de estacionamento da categoria comum.

Art. 13 -- A expedição de autorização para servir nas categorias luxo e especial far-se-á por etapas sucessivas e nos termos de portaria do Secretário Municipal de Transportes, fixando seus limites máximos de veículos admissíveis no sistema de transportes do Município.

Parágrafo Único -- Os alvarás iniciais para as categorias luxo e especial expedir-se-ão com total observância do disposto neste Decreto bem como na legislação vigente.

Art. 14 -- Todos os atuais veículos providos de taxímetro para transporte individual de passageiros em funcionamento e com alvará em vigor são classificados na categoria comum até a expedição, se for o caso, de autorização para servir na categoria luxo ou especial.

Parágrafo Único -- A autorização para servir na categoria comum, quer com relação ao veículo, quer com referência ao motorista, atenderá ao estabelecido na legislação vigente.

Art. 15 -- Os veículos das categorias luxo e especial não poderão ser utilizados no serviço de lotação.

Art. 16 -- Os táxis de categoria luxo não são obrigados a transportar passageiros no retorno, a não ser para o seu respectivo ponto de estacionamento.

Parágrafo Único -- O Departamento de Transportes Públicos (DTP) fornecerá a cada táxi da categoria luxo um cartaz com os dizeres "Retorno ao Ponto".

Art. 17 -- Nos casos omissos, aplicar-se-á, subsidiariamente e no que couber, a legislação relativa ao transporte individual de passageiros em veículos de aluguel.

Art. 18 -- Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 14 de novembro de 1974, 421^o da fundação de São Paulo. -- O Prefeito, **Miguel Colasuonno** -- O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Theóphilo Arthur de Siqueira Cavalcanti Filho** -- O Secretário das Finanças, **Vicente de Paula Oliveira** -- O Secretário Municipal de Transportes, **Mário Alves de Melo** -- O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Luiz Mendonça de Freitas**.

Publicado na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 14 de novembro de 1974. -- O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*25.076/(6)*1987 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 25.076 26/11/1987 (**ver documento**)

Revogado(a)

Ementa: Disciplina, no sistema de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, a categoria ambulância-taxi, - "Ambu-taxi" - , e dá outras providências.

Publicação: DOM 27/11/1987 p. 1 c. 1

Revogação: Decreto nº 28.738/1990 - Revoga este Decreto. (**ver documento**)

Indexação: Ambulância táxi

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 25.076, DE 26 DE Novembro DE 1.987

Disciplina, no sistema de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, a categoria ambulância-táxi, - "Ambu-táxi" -, e dá outras providências.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e CONSIDERANDO o disposto no artigo 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1.969;

CONSIDERANDO que, na cidade de São Paulo, o serviço de resgate de pacientes ou vítimas de acidentes deixa muito a desejar, em razão, notadamente, do reduzido número de veículos a ele afetos;

CONSIDERANDO que, por questões de natureza econômica, a maior parte da população não tem condições de utilizar os serviços prestados pelas ambulâncias mantidas por entidades privadas;

CONSIDERANDO, ainda, a existência de ponderado número de pacientes que precisam de ambulância simplesmente para movimentação de um para outro local, sem necessidade de assistência ou cautelas médicas no percurso,

D E C R E T A :

Art. 1º - O transporte individual de passageiros poderá contar com o serviço de ambulância-táxi, "Ambu-táxi", prestado por veículos de aluguel a taxímetro, nos termos deste decreto.

Art. 2º - O serviço de que trata o artigo anterior destina-se, exclusivamente, a transporte de doentes ou inválidos cujas remoções dispensem assistência ou cautelas médicas no percurso, e será prestado por ambulâncias providas de taxímetro.

Art. 3º - A autorização para servir na categoria ambulância-táxi será prévia e expressa e, uma vez concedida pela Prefeitura, deverá constar do Alvará de Estacionamento.

Art. 4º - A Secretaria Municipal de Transportes cumprirá a fiscalização do serviço de que cuida este decreto, cabendo-lhe, ainda, ouvida a Secretaria de Higiene e Saúde, a edição de ato que firme os requisitos e as condições para exploração do referido serviço.

Art. 5º - Ao serviço ambulância-táxi aplicar-se-á subsidiariamente, e no que couber, a legislação relativa ao transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 6º - Os casos omissos serão resolvidos pelo Secretário Municipal de Transportes.

Art. 7º - Este decreto entrará em vigor na data de sua aplicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de Novembro de 1.987, 434º da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

FERNANDO MAURO PIRES ROCHA FILHO, Secretário de Higiene e Saúde

CEL. FRANCISCO ANTONIO COUTINHO E SILVA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de Novembro de 1.987.

FRANCISCO BATISTA, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 28.738, DE 6 DE Junho DE 1990

Revoga o Decreto nº 25.076, de 26 de novembro de 1987, que disciplina a categoria ambulância-táxi, "Ambu-táxi".

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A :

Art. 1º - Fica revogado, em todos os seus termos, o Decreto nº 25.076, de 26 de novembro de 1987, que disciplina, no sistema de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, a categoria ambulância-táxi, "Ambu-táxi".

Art. 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de Junho de 1990, 4379 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

WALTER PIVA RODRIGUES, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

CARLOS ALBERTO PLETZ NEDER, Secretário Municipal da Saúde

ADHEMAR GIANINI, Secretário Municipal de Transportes

LADISLAS DOWBOR, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de Junho de 1990.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha 105
Proc. Nº 07-105/15
3) Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF-11441

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*43.834/(6)*2003 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 43.834 22/09/2003 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Taxi, o serviço comum-radio.

Publicação: DOM 23/09/2003 p. 1 c. 1-3

Revogação: Revoga o Decreto nº 35.947/1996.; (**ver documento**)

Revoga o Decreto nº 40.927/2001.; (**ver documento**)

Revoga o Decreto nº 42.208/2002. (**ver documento**)

Alterações: - Acrescenta inciso III ao art. 2º deste Decreto. (**ver documento**)

Indexação: Alvara de estacionamento - Associações - Cooperativa - Credenciamento - Frota de taxi - Motorista de taxi - Radio Taxi - Taxi

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 43.834, DE 22 DE SETEMBRO DE 2003

Disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi, o serviço comum-rádio.

)MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO o disposto no artigo 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO a necessidade de oferecer à população usuária do serviço de táxi um sistema mais moderno e dinâmico, de forma a garantir maior segurança e conforto,

D E C R E T A:

Art. 1º. O Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi poderá contar com o serviço comum-rádio, prestado por táxi dessa categoria, nos termos deste decreto.

Art. 2º. A execução do serviço comum-rádio dependerá de prévia e expressa autorização da Prefeitura, que constará do Alvará de Estacionamento, e somente poderá ser executado por:

I - pessoa jurídica legalmente constituída sob forma de empresa comercial, para execução do serviço de transporte individual de passageiros por táxi, e portadora de Termo de Permissão;

II - cooperativa ou associação constituída por motoristas profissionais autônomos portadores de Alvará de Estacionamento.

Art. 3º. A empresa comercial, cooperativa ou associação que pretender explorar o serviço comum-rádio deverá, preliminarmente, promover seu credenciamento na Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante a satisfação das seguintes exigências:

I - estar em situação regular perante a mencionada Secretaria, quando se tratar de empresa detentora de Termo de Permissão;

II - dedicar-se exclusivamente à atividade de transporte individual de passageiros;

III - dispor de sede no Município de São Paulo;

IV - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;

V - dispor de licença para funcionamento de estação, ou documento equivalente, expedido pelo Ministério das Comunicações, autorizando-a a executar serviços de rádio;

VI - no caso de cooperativa ou associação, congregar, unicamente, motoristas profissionais autônomos de táxi, apresentando quadro social de, pelo menos, 40 (quarenta) membros, no ato do pedido de credenciamento, e 100 (cem) membros, após 3 (três) anos da data da expedição do respectivo Termo de Credenciamento.

Art. 4º. Para ingressar na categoria comum-rádio, a credenciada deverá requerer, para cada veículo equipado com radiotransreceptor, o pertinente registro no respectivo Alvará de Estacionamento.

Art. 5º. Além dos direitos e obrigações previstos em legislação específica, a credenciada deverá:

I - manter controle próprio das chamadas, de forma a identificar dia, local, hora, nome do requisitante e veículo que efetuou o atendimento;

II - arquivar os dados citados no inciso I deste artigo pelo período mínimo de 2 (dois) meses, colocando-os à disposição do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

III - permitir o livre acesso do Departamento de Transportes Públicos - DTP às suas dependências, o qual poderá, inclusive, efetuar rádio-escuta visando assegurar a realização das operações dentro dos padrões aceitáveis.

Art. 6º. A autorização para a prestação do serviço comum-rádio obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao motorista:

a) estar inscrito há pelo menos 1 (um) ano no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

b) usar, em atividade, traje básico, conforme portaria expedida pelo Secretário Municipal de

Transportes;

c) não possuir anotação desabonadora no Prontuário Geral do Condutor com data inferior a 2 (dois) anos e considerada grave, a critério da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

d) atender outras exigências estipuladas por ato do Secretário Municipal de Transportes;

II - quanto ao veículo:

a) ser de modelo aprovado por ato do Secretário Municipal de Transportes;

b) estar em bom estado de conservação, comprovado mediante vistoria, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP;

c) estar equipado com aparelho de radiotransceptor devidamente homologado pelo Ministério das Comunicações;

d) apresentar símbolos ou outros elementos de comunicação visual previamente aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 7º. O serviço comum-rádio poderá ter tarifa específica a ser estabelecida por ato do Poder Executivo.

Art. 8º. O Secretário Municipal de Transportes poderá fixar o limite máximo de credenciadas para a categoria comum-rádio.

Art. 9º. Os veículos destinados à prestação do serviço comum-rádio terão locais próprios de estacionamento e pontos de apoio estabelecidos em portaria do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

Parágrafo único. Fica vedada a instalação de telefones nos pontos de apoio.

Art. 10. Os veículos destinados à exploração do serviço comum-rádio não poderão ser:

I - utilizados para a prestação do serviço táxi-executivo;

II - estacionados em ponto privativo de comum-táxi.

Art. 11. O motorista prestador do serviço é obrigado a atender a usuário, na via pública, quando não estiver atendendo a chamada via rádio.

Art. 12. A falência, liquidação ou cessação definitiva das atividades da credenciada importará no cancelamento do respectivo termo, passando, automaticamente, os Alvarás de Estacionamento, para a categoria táxi comum.

Art. 13. O Termo de Credenciamento será cancelado no caso de descumprimento:

I - das obrigações nele previstas;

II - das disposições deste decreto;

III - das normas estabelecidas pelo Ministério das Comunicações;

IV - das demais normas legais aplicáveis à matéria.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no "caput" deste artigo, os Alvarás de Estacionamento passarão, automaticamente, para a categoria táxi comum, não assistindo, à permissionária, qualquer direito à indenização.

Art. 14. Ao serviço comum-rádio aplicar-se-á, subsidiariamente e no que couber, a legislação relativa ao Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi.

Art. 15. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nºs 35.947, de 13 de março de 1996, 40.927, de 31 de julho de 2001, e 42.208, de 17 de julho de 2002.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de setembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de setembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP) Folha 10X
Proc. Nº 07-105/115

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*44.205/(6)*2003 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 14.441

1/1

Título: DECRETO Nº 44.205 04/12/2003 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Acrescenta o inciso III ao artigo 2º do Decreto nº 43.834, de 22 de setembro de 2003, que disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Taxi, o serviço comum-radio.

Publicação: DOM 05/12/2003 p. 1 c. 3

Indexação: Associações - Cooperativa - Frota de taxi - Radio Taxi - Taxi

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

DECRETO Nº 44.205, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2003

Acrescenta o inciso III ao artigo 2º do Decreto nº 43.834, de 22 de setembro de 2003, que disciplina, no Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi, o serviço comum-rádio.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica acrescentado ao artigo 2º do Decreto nº 43.834, de 22 de setembro de 2003, o inciso III, com a seguinte redação:

"Art. 2º.

III - pessoa jurídica legalmente constituída sob forma de empresa comercial, para exploração do serviço de radiocomunicação para táxis."(NR)

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de dezembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de dezembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

PROJETO DE LEI 01-0221/2002, do Vereador Carlos Apolinario.

"Altera a lei n.º 7.329 de 11 de julho de 1969 que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências;

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O art. 19 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

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

a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa por outra permissionária do serviço;

b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha a quantidade mínima de veículos exigida;

c) ocorrendo a morte do motorista profissional autônomo;

d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista profissional autônomo, declarada e comprovada;

e) Quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros de motorista profissional autônomo, enquanto, pelo menos, um deles for civilmente incapaz;

f) a co-proprietário no caso de veículo pertencente a mais de um proprietário, sendo, no caso de veículo pertencente a váriosco-proprietários, será permitida a transferência de alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, sendo que ambos devem estar inscritos no cadastro Municipal de condutores de Táxis"

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

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

Art. 4º - Para a renovação de alvará de estacionamento de veículos de empresa, é dispensada a apresentação do comprovante de inscrição de motorista no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Parágrafo único - Quando solicitada pela Prefeitura, a exibição do referido comprovante será compulsória e, na sua falta, a empresa estará sujeita às cominações previstas pela Lei n.º 7329 de 11 de julho de 1969.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 15 dias, a contar de sua publicação.

Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das sessões, 26 de fevereiro de 2002. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0415/2003 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Dispõe sobre a criação da modalidade TÁXI VERDE MOVIDO A GÁS METANO, no município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo obrigado a criar a modalidade TÁXI VERDE, movido a gás metano, no município de São Paulo.

Parágrafo Único - Tais veículos, obedecerão às leis que regulam a atividade deste tipo de transporte público no município de São Paulo.

Art. 2º - Os veículos que transitarem no município, com combustível gás metano, serão identificados por possuírem em seus pára-brisas selo na cor VERDE.

Art. 3º - A tarifação desta modalidade terá um redutor de preços, a ser regulamentado pelo órgão municipal competente.

Art. 4º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 5º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 18 de Junho de 2003. Às Comissões competentes."

DOM 13/02/2004 p.107

PROJETO DE LEI 01-0059/2004 do Vereador Goulart (PMDB)

"Altera os artigos 18, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º. O artigo 18 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigor com a seguinte redação:

"Art. 18. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, relativo a veículo de sua propriedade, ou adquirido através de "leasing" ou arrendamento mercantil, nos termos da legislação federal." (NR)

Art. 2º. O artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, alterado pela Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 19. Fica permitida a transferência de Alvará de Estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual de passageiros por meio de táxi. Parágrafo único – No caso de Alvará de Estacionamento com ponto privativo, a vaga poderá acompanhar a transferência se o permissionário cedente tiver, no mínimo, 2 (dois) anos de registro no ponto." (NR)

Art. 3º. O artigo 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, alterado pela Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. Por força do disposto no artigo 19 desta lei, fica expressamente permitida a transferência da 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;

IV – de motorista profissional autônomo para motorista profissional autônomo.

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

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

§ 3º. Nas hipóteses previstas nos incisos II e III do "caput" deste artigo, o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis." (NR)

Art. 4º. O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 5º. As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em fevereiro de 2004. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0265/2009 do Vereador Ricardo Teixeira (PSDB)

"Dispõe sobre a inclusão de um segundo titular no alvará de táxi, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica permitida a inclusão de um segundo titular no alvará tendo as mesmas responsabilidades legais, e também para a condução do veículo de transporte de passageiros a taxímetro de sua propriedade.

Art. 2º. Somente poderá ser indicado como 2º titular, o condutor devidamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 3º. O responsável deverá obter junto ao órgão competente o registro de condutor, atendidas as exigências legais e regulamentares.

Art. 4º. Essa permissão será concedida pelo prazo de 1 ano, tendo como obrigação o cumprimento deste período pelos dois titulares, só podendo ser alterado após esse prazo, caso isso não aconteça será renovado pelo mesmo período automaticamente. Em caso de desistência do alvará, o titular desistente terá que arcar com os devidos custos durante o período de três meses.

Art. 5º - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 6º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0667/2009 do Vereador Abou Anni (PV)

"Acresce as alíneas "I" ao art. 37 e "d" ao art. 38 da Lei nº. 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescida alínea "I" ao art. 37 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

Art. 37.....

"I) submeter, periodicamente, os condutores a curso de reciclagem, a ser realizado no prazo da renovação do cadastro municipal de condutores de táxi, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)"

Art. 2º Fica acrescida alínea "d" ao art. 38 da Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"Art. 38.....

"d) submeter-se, periodicamente, a curso de reciclagem, a ser realizado no prazo da renovação do cadastro municipal de condutores de táxi, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)"

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 22/09/2010, PÁG. 91

PROJETO DE LEI 01-0436/2010 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PR)

"Dispõe sobre a reserva de no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas nos pontos de táxi para taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica estabelecido que, a partir do início da vigência desta lei, os sorteios de vagas de Pontos de Táxi no Município de São Paulo, deverão reservar no mínimo 2% (dois por cento) do número total de vagas a serem sorteadas para serem sorteadas exclusivamente entre taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Na hipótese de sobrar vagas destinadas a taxistas com deficiência física ou mobilidade reduzida, essas vagas poderão ser preenchidas por taxistas integrantes da lista geral, de acordo com a ordem do sorteio.

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

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00145/2011 do Vereador Salomão (PSDB)

"Regulamenta o uso de GPS aos veículos táxis equipados de Sistema de Posicionamento Global GPS por satélites no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º- Fica dispensado aos taxistas no Município de São Paulo, transportar em seus veículos o guia de ruas quando seu táxi estiver equipado com o Sistema de Posicionamento Global, (GPS).

Art. 2º- Fica dispensada a exigência do agente vistor de fiscalização da Prefeitura Municipal de São Paulo, ou empresa terceirizada para tais atividades, a exigência do guia de ruas, quando o veículo (táxi) estiver equipado com o sistema de GPS.

Art. 3º - O Sistema de Posicionamento Global (GPS) presta um serviço de informação ao taxista e passageiro mais preciso que os guias de ruas atuais utilizado há mais de 50 anos.

Art. 4º- Os veículos equipados com Sistema de Posicionamento Global (GPS), orientam o passageiro e taxista em "voz alta", por todo o percurso de ruas e avenidas por onde passa até o seu destino final.

Art. 5º - O GPS, além da prestação de serviço no município de São Paulo, orienta o taxista e passageiro quanto as principais saídas de acesso às rodovias do estado, em qualquer posicionamento da capital.

Parágrafo único - O GPS conduz o taxista e passageiro à todos os municípios do estado de São Paulo, orientando entrada e saída das rodovias aos municípios, até o destino final do passageiro.

§ 1º - O GPS informa em tom de voz pontos de interesses. Exemplo: pontos turísticos, centros comerciais, postos de gasolina, farmácias, oficinas, etc.

§ 2º- O Sistema de Posicionamento Global (GPS) também orienta o taxista e passageiro, ruas e avenidas das capitais brasileiras e municípios, desde que tenha no sistema o mapa do Brasil.

Art. 6º- O GPS assegura ao passageiro a opção do trajeto mais curto gerando mais confiança do serviço de táxi do município prestado pelos taxistas, evitando trajeto fora de sua rota. Com orientação do nome de cada rua e avenida por onde está passando.

Parágrafo único - Os guias de ruas oferecem poucas opções para o passageiro e taxista sem trazer confiança ao serviço prestado.

§ 1º- O taxista ao localizar a rua no guia, pode fazer o trajeto que lhe convém. Esta falha é corrigida pelo Sistema de Posicionamento Global (GPS), informando ao passageiro as ruas e avenidas a partir de seu embarque no táxi, até o final de seu destino.

Art. 7º- Torna-se obrigatório ao serviço de táxi no município do São Paulo o uso do Sistema de Posicionamento Global (GPS), em um período de 5 (cinco anos), em substituição os guias de ruas atuais.

Art. 8º- Os que não portarem o guia ou (GPS) em seu táxi, estarão sujeitos às penalidades previstas na Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, alterada pela Lei 10.308.

Art. 9º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 10º- As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 16/08/2012, PÁG 66

PROJETO DE LEI 01-00348/2012 do Vereador Dalton Silvano (PV)

"Dispõe sobre a contratação de taxistas por empresas de frota, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º As pessoas jurídicas que prestem serviço de táxi sob a forma de frota deverão contratar seus taxistas com registro na Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS e assegurar-lhes a aplicação da legislação trabalhista e previdenciária.

Art. 2º A contratação de que trata o caput do art. 1º desta Lei em descordo com a legislação, sujeitará os infratores às penalidades aplicáveis.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

PUBLICADO DOC 23/05/2013, PÁG 115

PROJETO DE LEI 01-00332/2013 do Vereador Coronel Telhada (PSDB)

"Altera o art. 20 e § 3º da Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969, com redação dada pela Lei 7.953/1973, acrescentando a alínea "d" e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º Insira-se a alínea "d" ao art. 20 da Lei no 7329/69, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20

d) ao segundo motorista, desde que credenciado há mais de três anos perante o mesmo titular e possuidor de licença específica expedida pela Secretaria Municipal dos Transportes." (NR)

Art. 2º O parágrafo terceiro do Art. 20 da Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969, passa vigorar com a seguinte redação:

"§ 3º nas hipóteses previstas nas letras "c" e "d", o alvará somente poderá ser transferido para o motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal dos Condutores de Taxis." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00474/2013 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe, sobre a reserva e destinação de 10% dos alvarás de estacionamentos quando do sorteio pelo município, a aqueles taxistas que comprovarem maior tempo na profissão e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica reservado e destinado nos sorteios de alvarás de estacionamentos promovidos pelo município, o percentual de 10% aos taxistas que comprovarem maior tempo em exercício.

Art. 2º Poderão pleitear sua inclusão a cota, aqueles que preenchidos os requisitos legais, que ainda não foram contemplados.

Art. 3º Para comprovação de exercício da profissão poderá o participante apresentar além do CONDUTAXI, atestados e certidões pertinentes para este fim.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 90 (noventa) dias, em especial no tocante aos aspectos procedimentais e de formalização.

Art. 5º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 28 de julho de 2013. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00484/2013 do Vereador Calvo (PMDB)

Autores atualizados por requerimento:

Ver. LAÉRCIO BENKO (PHS)

"Dispõe sobre a autorização para o Poder Executivo na criação do Programa SP - CARONA SOLIDÁRIA', nas condições que especifica e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a criação, no âmbito do Município de São Paulo, a instituição do Programa 'SP - CARONA SOLIDÁRIA' que consiste no estímulo à ocupação dos veículos automotores com capacidade ociosa de passageiros, veículos que se deslocam da periferia para outras zonas ou para a região central do Município, com o objetivo de reduzir o congestionamento de veículos nas vias públicas, contribuindo sobremaneira para mobilidade urbana e fomentando um meio ambiente municipal mais equilibrado.

Art. 2º O Executivo, por meio do órgão público responsável pelo transporte e pelo trânsito, poderá, em regime de parceria pública e privada, incentivar a criação de:

I - banco de dados a ser disponibilizado na Internet com as informações dos usuários deste programa, de modo a oferecer informações e cadastros - nomes, endereços, telefones, veículos, rotas, horários identificando os veículos e os usuários a participar do programa, com o fim de divulgar e garantir a segurança desse sistema de mobilidade e solidariedade urbanas;

II - documentos de identificação e adesão e o regulamento do programa.

Art. 3º Esse programa deverá ser implantado em cooperação com as entidades de defesa dos transportes e as organizações não governamentais - ONGs - com o objetivo de divulgar e promover esta cultura do transporte solidário.

Art. 4º O Executivo buscará articular parcerias público-privadas, com o propósito de assegurar o apoio e o patrocínio para a implantação desse programa.

Art. 5º Os veículos que aderirem ao Programa 'SP - CARONA SOLIDÁRIA' terá preferência de acesso na área central do Município.

Art. 6º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º O Executivo regulamentará esta Lei, no que for necessário.

Art. 8º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 24 de julho de 2013. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00770/2013 dos Vereadores Ricardo Young (PPS) e Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi - Compartilhado no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica o Poder Executivo obrigado a criar o Sistema de Taxi - Compartilhado no município de São Paulo como forma alternativa de utilização do taxi comum, cujo objetivo é usar um novo modo de tarifação compartilhada com outros passageiros em rotas a serem pré - definidas.

Art. 2º Os atuais detentores de alvará de taxi poderão prestar transporte de passageiros consistente em taxi compartilhado para, no mínimo, dois passageiros e no máximo a capacidade constante do registro do veículo e obedecidas as seguintes características:

I - a utilização do veículo com tarifa individual e previamente definida, em rotas estabelecidas pelo Poder Público

II - emprego de veículos de passeio utilizados como taxi regularmente autorizados

III - cadastro prévio dos taxis para atuar neste sistema

Parágrafo único. A adesão dos taxistas ao Sistema Taxi - Compartilhado será feita de forma voluntária e através de cadastro prévio dos motoristas que preferencialmente já atuem na região. Este cadastro deverá ser feito pela Secretaria Municipal de Transportes. Os motoristas que adotarem o sistema de Taxi-Compartilhado poderão igualmente atuar no sistema tradicional, respeitadas as regras estabelecidas.

Art. 4º São princípios do sistema de taxi compartilhado

I - a otimização, a racionalização e a eficiência do modal de transporte através do fomento à melhor utilização da capacidade de transporte dos veículos

II - priorização da coletivização dos veículos de transporte em detrimento de seu uso individual

Art. 5º As linhas criadas para circular em no Sistema Táxi - Compartilhado deverão operar de segunda à sábado, das 6h às 24 horas, salvo nos locais e regiões em que a demanda justificar outros dias e horários.

Art. 6º A rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá ter como ponto de partida as estações de Metrô, de trens da CPTM, terminais de ônibus e ferroviários e demais polos geradores de viagens (centros comerciais, shopping centers e outros) e, como destino final, bairros numa distância máxima de 10 quilômetros.

Art. 7º O taxi que adotar o Sistema de Taxi - Compartilhado deverá apresentar identificação visual luminosa específica e complementar daquela rota, para a visualização externa do passageiro, com indicação de quantidade de lugares disponíveis.

Parágrafo único. No interior dos taxis que compuserem a frota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá estar afixado o mapa / roteiro esquemático da rota, com as divisões dos trechos e a tabela com os respectivos valores - (matriz tarifária a ser definida). O veículo deverá oferecer ainda cópia impressa a ser disponibilizada para eventuais consultas dos passageiros. Estas mesmas informações deverão ser afixadas nos pontos iniciais e finais das rotas de Taxi - Compartilhado.

Art. 8º - Para garantir a viabilidade do sistema e o barateamento das tarifas para usuários, a rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá:

I - Utilizar caminhos alternativos aos das linhas de ônibus visando aumentar a velocidade média no percurso, de forma a atrair também os usuários do automóvel;

II - Ter informações permanentes sobre a forma de operação e tarifação junto aos pontos iniciais e finais das rotas do Sistema de Taxi - Compartilhado;

III - Os veículos do sistema de Táxi-Compartilhado devem operar com o taxímetro desligado e poderão realizar paradas ao longo da rota para o embarque e desembarque de passageiros;

IV - O veículo pertencente ao sistema de Táxi-Compartilhado poderá partir de um dos pontos extremos da rota com no mínimo 2 passageiros até o máximo de 4 ocupantes, podendo realizar embarques complementares ao longo da rota;

V - A metodologia e a forma de tarifação deverão ser idênticas para os dois sentidos de circulação, ponto inicial/ponto final e ponto final/ponto inicial, respeitando apenas pequenas alterações nas vias, em função do sentido de circulação;

VI - O Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Transportes, deverá fomentar a utilização do Sistema de Taxi-Compartilhado através de campanhas educativas e informativas sobre o sistema e suas vantagens em todos os veículos de comunicação como rádio, TV, internet e outros.

Art. 9º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário

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

Art. 11 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Requerimento RDS 13-2211/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 06/11/2013, PÁG 288

PROJETO DE LEI 01-00770/2013 do Vereador Ricardo Young (PPS)

"Dispõe sobre a criação do Sistema de Táxi - Compartilhado no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica o Poder Executivo obrigado a criar o Sistema de Taxi - Compartilhado no município de São Paulo como forma alternativa de utilização do taxi comum, cujo objetivo é usar um novo modo de tarifação compartilhada com outros passageiros em rotas a serem pré - definidas.

Art. 2º Os atuais detentores de alvará de taxi poderão prestar transporte de passageiros consistente em taxi compartilhado para, no mínimo, dois passageiros e no máximo a capacidade constante do registro do veículo e obedecidas as seguintes características:

I - a utilização do veículo com tarifa individual e previamente definida, em rotas estabelecidas pelo Poder Público

II - emprego de veículos de passeio utilizados como taxi regularmente autorizados

III - cadastro prévio dos taxis para atuar neste sistema

Parágrafo único. A adesão dos taxistas ao Sistema Taxi - Compartilhado será feita de forma voluntária e através de cadastro prévio dos motoristas que preferencialmente já atuem na região. Este cadastro deverá ser feito pela Secretaria Municipal de Transportes. Os motoristas que adotarem o sistema de Taxi-Compartilhado poderão igualmente atuar no sistema tradicional, respeitadas as regras estabelecidas.

Art. 4º São princípios do sistema de taxi compartilhado

I - a otimização, a racionalização e a eficiência do modal de transporte através do fomento à melhor utilização da capacidade de transporte dos veículos

II - priorização da coletivização dos veículos de transporte em detrimento de seu uso individual

Art. 5º As linhas criadas para circularem no Sistema Táxi - Compartilhado deverão operar de segunda à sábado, das 6h às 24 horas, salvo nos locais e regiões em que a demanda justificar outros dias e horários.

Art. 6º A rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá ter como ponto de partida as estações de Metrô, de trens da CPTM, terminais de ônibus e ferroviários e demais

polos geradores de viagens (centros comerciais, shopping centers e outros) e, como destino final, bairros numa distância máxima de 10 quilômetros.

Art. 7º O taxi que adotar o Sistema de Taxi - Compartilhado deverá apresentar identificação visual luminosa específica e complementar daquela rota, para a visualização externa do passageiro, com indicação de quantidade de lugares disponíveis.

Parágrafo único. No interior dos taxis que compuserem a frota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá estar afixado o mapa / roteiro esquemático da rota, com as divisões dos trechos e a tabela com os respectivos valores - (matriz tarifaria a ser definida). O veículo deverá oferecer ainda cópia impressa a ser disponibilizada para eventuais consultas dos passageiros. Estas mesmas informações deverão ser afixadas nos pontos iniciais e finais das rotas de Taxi - Compartilhado.

Art. 8º - Para garantir a viabilidade do sistema e o barateamento das tarifas para usuários, a rota do Sistema Taxi - Compartilhado deverá:

I - Utilizar caminhos alternativos aos das linhas de ônibus visando aumentar a velocidade média no percurso, de forma a atrair também os usuários do automóvel;

II - Ter informações permanentes sobre a forma de operação e tarifação junto aos pontos iniciais e finais das rotas do Sistema de Taxi - Compartilhado;

III - Os veículos do sistema de Táxi-Compartilhado devem operar com o taxímetro desligado e poderão realizar paradas ao longo da rota para o embarque e desembarque de passageiros;

IV - O veículo pertencente ao sistema de Táxi-Compartilhado poderá partir de um dos pontos extremos da rota com no mínimo 2 passageiros até o máximo de 4 ocupantes, podendo realizar embarques complementares ao longo da rota;

V - A metodologia e a forma de tarifação deverão ser idênticas para os dois sentidos de circulação, ponto inicial/ponto final e ponto final/ponto inicial, respeitando apenas pequenas alterações nas vias, em função do sentido de circulação;

VI - O Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Transportes, deverá fomentar a utilização do Sistema de Taxi-Compartilhado através de campanhas educativas e informativas sobre o sistema e suas vantagens em todos os veículos de comunicação como rádio, TV, internet e outros.

Art. 9º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário

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

Art. 11 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00805/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre a criação do serviço de ambulância; atividade de transporte adequado e imediato de saúde no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º O serviço de transporte imediato de pacientes poderá ser efetuado por veículos adaptados para ambulância tipo A, conforme os termos do Decreto Federal nº 7.708 de 02 de abril de 2012, sob a forma de aluguel por taxímetro, e poderá ser exercido em conformidade com o disposto na presente Lei.

Art. 2º A Prefeitura, através do órgão competente, efetuará o cadastro dos veículos e a liberação destes para prestarem o serviço de transporte imediato, através da concessão de alvará. Parágrafo único. O órgão responsável para emitir o alvará deverá efetuar a fiscalização, controle e a avaliação do serviço, bem como a cassação, se o caso.

Art. 3º A tarifa do ambulância será definida pela Prefeitura Municipal de São Paulo, seguindo os reajustes fixados aos táxis convencionais, e deverão adotar as seguintes características, a saber:

- I - veículos de porte médio, no mínimo, adaptado para ambulância que acomode confortável e seguramente o paciente durante o traslado;
- II - instalação de rádio de longo alcance, maca e aparelho de oxigênio em condições satisfatórias de uso e devida manutenção;
- III - atendimento indiscriminado às chamadas prestando a assistência necessária;
- IV - dispositivo de sirene perfeitamente audível no trânsito, de forma a demonstrar a emergência.

Art. 4º Regulamento elaborado pelo Poder Executivo disciplinará o funcionamento, a tripulação mínima, as condições de avaliação, as penalidades, a cassação de alvará de funcionamento e os pré-requisitos subjetivos para o credenciamento dos interessados na prestação dos serviços, respeitado os seguintes princípios:

- I - o serviço deverá ser prestado de forma ininterrupta, podendo haver escala de plantão e revezamento;
- II - os ambulâncias aguardarão os chamados estacionados em pontos estratégicos, determinados pelo Poder Público com o objetivo de atender a demanda e otimizar os recursos;
- III - o serviço deverá ser pago ao fim do transporte, pelo paciente ou por acompanhante responsável, mediante fornecimento do respectivo comprovante de pagamento.

Art. 5º Aplicam-se aos motoristas da atividade regidos por esta Lei, no que couber, a legislação trabalhista, civil e previdenciária.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 123
Proc. Nº 07 - 105115
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

Artigo 3º - Na hipótese de desrespeito a essa lei fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos às sanções previstas na Lei 15.676/2012, que em seu artigo prevê a imposição de multa no valor de R\$ R\$1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Artigo 4º - Demais regulamentações complementares, para o fiel cumprimento desta lei, serão editadas por Decreto do Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Artigo 5º - As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 23 de Julho de 2014. Às Comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/08/2014, p. 109

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 124
Proc. Nº 01-105 MS
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00521/2014 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Dispõe sobre "Institui data base para atualização de tarifas dos serviços de Táxis no Município de São Paulo e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica instituído no Município de São Paulo, como data base para a atualização anual das tarifas dos serviços de táxis, o dia 01 de maio de cada ano.

Parágrafo único - Em havendo fatos supervenientes e relevantes justificadores, a atualização das tarifas dos serviços de táxis poderá ser feita em períodos inferiores à anualidade estabelecida no caput deste artigo.

Art. 2º Fica autorizada a cobrança da tarifa referente à bandeira 02 (dois) em todas as corridas realizadas no mês de dezembro de cada ano, independente do horário da realização da corrida.

Art. 3º O Poder Executivo atualizará as tarifas dos serviços de táxis através de Decreto.

Art. 4º As despesas dotações orçamentárias decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 04/12/2014, p. 86

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 125
Proc. Nº 01-105/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00056/2015 do Vereador Laércio Benko (PHS)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

I- Cópia e original ou cópia autenticada da documentação de constituição da pessoa jurídica proprietária, acompanhada de eventuais alterações, devidamente registrada nos órgãos competentes;

II- Prova de inscrição da empresa no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas;

III- Cópia e original ou cópia autenticada de comprovante de endereço em nome da pessoa jurídica proprietária, podendo ser: contas de água, luz, telefonia fixa ou gás, ou ainda contrato de aluguel de imóvel, com firmas reconhecidas em cartório;

IV- Cópia e original ou cópia autenticada do Certificado de Registro de Marca, em validade, relativo ao software a ser autorizado, emitido pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial - INPI em nome da pessoa jurídica proprietária;

V- Laudo técnico emitido por laboratório de engenharia de software vinculado a qualquer instituição de ensino superior, com atuação autorizada pelo Ministério da Educação, atestando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas;

VI- Termo de declaração da pessoa jurídica proprietária, com o timbre respectivo e firmas reconhecidas em cartório, informando que o aplicativo a ser credenciado é original e não permite ao usuário a edição da localização informada de seu veículo, em divergência com suas reais coordenadas geográficas, sob pena de responsabilização da pessoa jurídica proprietária nos termos da legislação aplicável.

VII- Prova de quitação de taxa de credenciamento da pessoa jurídica proprietária, no valor de 5.000 UFESP (cinco mil Unidades Fiscais de São Paulo).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9º As receitas decorrentes do recolhimento das taxas previstas no artigo 3º, inciso VII e artigo 4º, bem como aquela referente às multas previstas nos artigos 6º e 7º comporão as receitas do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito e deverão ser exclusivamente destinadas às gestão, aquisição, manutenção, aprimoramento e melhoria e equipamentos, instalação, materiais, sistemas e pessoal pertinentes ao setor da Prefeitura de São Paulo com atribuições de expedição de autorizações, controle cadastral, inspeção veicular e atendimento ao público envolvido na gestão do serviço de táxi.

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

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

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

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/02/2015, p. 76

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Forma 128
Proc. Nº 01-1051-15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00079/2015 do Vereador Abou Anni (PV)

"Altera e acresce dispositivos na Lei nº. 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. O § 2º do artigo 10 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, a qual estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiras em veículos de aluguel a taxímetro, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10.

"§ 2º. Para a renovação ou revalidação, serão exigidos os requisitos previstos no artigo 9º desta lei, devendo o interessado comprovar a conclusão de curso de atualização ministrado ou reconhecido pela Prefeitura do Município de São Paulo. (NR)"

Art. 2º. Os artigos 37 e 38 da Lei nº 7.329, de 1969, passam a vigorar acrescidos, respectivamente das alíneas "l" e "d", com a seguinte redação:

"Art. 37.

"l) submeter periodicamente os condutores a curso de atualização, a ser realizado no prazo da renovação do Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)."

"Art. 38

"d) submeter-se, periodicamente, a curso de atualização, a ser realizado no prazo da renovação do Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sob pena de revogação ou não renovação do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento. (NR)"

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/03/2015, p. 85

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 128
Proc. Nº 011.105/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00102/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro, (taxista) no município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizado no município de São Paulo o reconhecimento e a legalização da profissão do Trabalhador em Transporte Público Individual Remunerado de Passageiros, por meio de taxímetro (taxista), regulamentado pela Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 2º - Os veículos destinados para esta atividade, previsto na lei federal 12.468, deve ter capacidade máxima de até 7 (sete) lugares para passageiros, conforme CRVL (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo), estar equipado de taxímetro devidamente legalizado na categoria aluguel, por meio de portarias da Secretária Municipal de Transportes, ou Departamento de Transportes Público DTP, ou outros que venham a ser criados.

§1º - A homologação dos veículos, para o serviço do Transporte Individual de Passageiro "taxi" com a capacidade de lugares assegurada pela lei federal e outros, deverá ser feita através da portaria do Departamento de Transportes Públicos (DTP) ou Secretaria Municipal dos Transportes.

§2º - Ficam autorizados para o serviço de táxi, o modelo "teto solar", desde que venha de fábrica.

§3º - Os veículos homologados devem ser destinados às categorias: Comum, Comum Rádio, Especial e Categoria Luxo, conforme critério do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 3º - Os veículos, com a capacidade de transportar até sete passageiros, taxímetro, deve ser dotado de bandeira 2 e 3 (dois e três).

Art. 4º - Fica autorizado o uso da bandeira 3 em qualquer horário, nos veículos com capacidade de atendimento até 7 (sete) passageiros, quando transportado, (4) quatro passageiros ou mais.

§1º - No período noturno após 20 horas, até as seis da manhã com a mesma capacidade de passageiros, previsto no caput 4º deste artigo, fica autorizado o uso de bandeira 2 e 3.

Art. 5º - Os veículos com capacidade de até cinco passageiros, quando transportar acima de (3) (três), fica autorizado o uso da bandeira 2 (dois), em qualquer horário. Com aviso no veículo ao passageiro.

Art. 6º - Fica autorizado, o uso de bandeira 2 (dois) nos finais de ano, do 1º dia do mês de dezembro de cada ano até o último dia do mês, em qualquer horário, como compensação de décimo terceiro da categoria.

Art. 7º - O reajuste de tarifa será uma vez por ano, tendo como data base o mês de janeiro, com índices acima da inflação, levando em conta os preços dos combustíveis, gastos operacional do veículo, despesas familiar do taxista, manutenção do veículo e outros encargos.

Art. 8º - Fica autorizado nas dependências do departamento de Transportes público, DTP, um posto fixo, do Instituto de Pesos e Medidas IPEM, para aferição de taxímetro em trocas de veículos e mudanças de tarifas.

Art. 9º - Os custos com equipamentos serão por conta do IPEM, iniciativa privada, ou adoção.

§1º - Nas trocas de veículos, ao ser aferido o taxímetro, deve ser encaminhado a vistoria do DTP, para a finalização dos documentos.

Art. 10- Quando autorizado o reajuste de tarifa, as tabelas podem ser confeccionadas pela prefeitura, sindicato, empresas frotas de táxi, associações e cooperativas em atendimento a seus associados. Seguindo os padrões da prefeitura.

§1º As tabelas quando confeccionada pela prefeitura será distribuída gratuita para todas as categorias, comum "comum -radio-táxi", especial e categoria luxo.

Art. 11- Confeccionada pelo sindicato, associações, cooperativas empresas frotas de táxis. O custo do par de tabela ao taxista, não ligado ao quadro associativo da entidade, será de duas bandeiradas.

§1º - Aos infratores que desrespeitar a lei, a prefeitura, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, aplica multa na pessoa jurídica ao valor equivalente a 300 bandeiradas vigente.

Art. 12- As viagens para outros municípios, a uma distância de até 50 quilômetros, quando não houver retorno do mesmo passageiro, fica autorizado cobrar 50% a mais do valor da corrida, marcado no taxímetro, ou sobre tabela autorizada pelo prefeito.

§1º- Acima desta quilometragem, fica livre a negociação entre taxista e usuário.

§2º- Pagamento de pedágio, nas rodovias, será por conta do passageiro.

Art. 13- A Secretária Municipal de Transportes por meio do Departamento de Transportes Público (DTP) deve baixar portaria, autorizando selo adesivo, para orientação ao passageiro, a ser fixado no vidro traseiro do lado esquerdo, orientando, sobre o acréscimo adicional, para fora do município previsto no caput do artigo 12º.

Art. 14º- Os adesivos podem ser confeccionados pela prefeitura, entidade de classe, Associações, Cooperativas, Empresas e Sindicato, com distribuição gratuita a todos os taxistas: Táxi Comum, Comum Rádio-Táxi, Rádio-Táxi Especial e Luxo.

§1ª-. No selo deve constar o número do Decreto Municipal que autorizou a tarifa e o Brasão da Prefeitura.

Art. 15- Fica proibido táxi de outro município prestar serviço no município de São Paulo, por meio de central de rádio-táxi, ou aplicativos.

§ 1º- É expressamente proibido a Central de Rádio-Táxi do município de São Paulo cadastrar carro de outro município.

Art. 16- Aos infratores, cooperativa, associações, empresa frota de táxis e empresas que preste serviço por meio de aplicativos aplicam-se multa de R\$ 50.000,00, no CNPJ por cada infração comprovada e bloqueio do CCM (Cadastro do Contribuinte Municipal) do infrator. Além de multa de R\$ 5.000,00 por veículo e apreensão.

§ 1º- Aos condutores infratores, pessoa física aplicam-se as penalidades, prevista na lei 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação de alteração, da lei 10.308, de 22 de abril de 1987.

§2º - Aos infratores reincidentes, aplicam-se multa em dobro na pessoa jurídica e pessoa física.

§3º- Os recursos previstos desta lei serão destinados à melhoria do atendimento, no setor de Transportes Individual de Passageiros, tecnologia ao fornecimento de documentos, e outros, que façam parte. Uma comissão de vereadores com o número mínimo de 3 (três) e, no máximo quatro (4), acompanhará arrecadação e destino dos recursos.

Art. 17 - Nenhuma empresa de aplicativo de procedência nacional ou estrangeira pode prestar serviço remunerado no município de São Paulo, fazendo uso de carro particular, por menor que seja a cobrança, entre os passageiros, ou a prática de carona com divisão de valores.

§ 1º- Aos infratores, pessoa jurídica ou física aplicam-se as penalidades previstas no caput do artigo 16.

§2º-A correção dos valores estabelecida nesta lei será com base nos índices de inflação.

Art. 18- Fica autorizado o atendimento ao passageiro, quando o veículo "táxi" se deslocar de seu município de origem, comprovado, através de voucher, declaração da empresa e outros meios que comprovem que o passageiro seja residente no município de origem, de onde se deslocou o veículo.

Art. 19- Para o cumprimento desta lei, a fiscalização ficará a cargo da Secretaria Municipal dos Transportes, Departamento de Transportes Público (DTP), em parceria com a Guarda Civil Metropolitana e Polícia Militar.

Art. 20 - Fica assegurado ao taxista do município, de São Paulo, o atendimento ao passageiro, por meio de central de rádio, associações, cooperativa, empresa frotas de táxis, por sistema de internet, GPRS, acoplado ao taxímetro e aplicativo ou PDA, desde que sua base seja no município de São Paulo e suas atividades, dirigida e comprovado ao Transporte Público Individual de Passageiros.

§1º- O taxímetro, acoplado em GPRS deverá ter aprovação do INMETRO e ser aferido anualmente pelo IPEM (Instituto de Pesos e Medidas de São Paulo).

Art. 21 - A atividade de "taxista" só será exercida por profissionais habilitados, com Condutax, CNH, Carteira Nacional de Habilitação, nas categorias B,C, D ou E, com exercício de atividade remunerada.

Art. 22 - Fica autorizado ao condutor titular do alvará de estacionamento, colocar um segundo condutor, quando tiver cumprindo penalidade, sobre pontuação em sua CNH que impeça a renovação, problema de saúde, ou visão que impeça ao trabalho, ou cumprindo penalidade criminal, sem o direito a liberdade.

Art. 23- Fica autorizada a renovação do alvará com o CONDUTAX, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, que esteja cumprindo penalidade, desde que seu CONDUTAX esteja em validade ou até quando pendurar a penalidade do titular, ou vice-versa, cabendo a ele toda a responsabilidade, sobre multas e outras penalidades, previstas no Código Nacional de Trânsito Brasileiro CTB e fiscalização do Departamento de Transportes Público.

Parágrafo Único: No caso de impedimento, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, a família do titular de autorização pode indicar outro.

Art. 24 - Fica assegurado, ao poder público, na renovação do alvará, expedido pelo órgão autorizatório, exigir a Certidão de Regularidade do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), comprovado através da última guia de recolhimento.

Parágrafo Único Os aposentados que continuarem na atividade, ficam isentos da exigência.

Art. 25 - Só será reconhecido pelo município, condutor autônomo, taxista auxiliar, taxista locatário, de pessoa física ou jurídica.

Art. 26 - Fica assegurado ao Departamento de Transportes Público (DTP), ou outro, que venha a ser criado, o reconhecimento de contrato entre as partes, de taxista titular de autorização, autônomo, auxiliar, ou locatário, que assegure seus direitos e responsabilidade por meios de contrato.

Art. 27- O condutor, deve atender o cliente com polidez e presteza, trajar-se adequadamente, manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene e manter em dia a documentação pessoal e do veículo, sendo proibido o taxista estar usando bermuda, camisa regata, boné, chinelo.

§1º- Aos infratores que desobedecerem o regulamento , aplicar-se-ão as penalidades previstas na Lei 7.329, com as alterações e introduções da Lei 10.308.

§2º- Os casos omissos, não previstos nesta lei, serão resolvidos, por decisão do Secretário Municipal de Transportes (SMT) ou diretor do Departamento de Transportes Público (DTP), ou pessoa por eles indicada.

Art. 28 - A autorização (alvará), por ser documento público, não poderá ser objeto de penhora ou leilão, mesmo que seja assegurado em contrato entre as partes como garantia de pagamento, do bem automóvel ou outros. Não deverá ser aceite pelo poder público, bloqueio mesmo que seja por decisão da justiça.

Art. 29 - Não é competência do poder Público Municipal, opinar, decidir, punir, julgar ou obrigar indenização, que reze em contrato ou qualquer divergência entre as partes.

Art. 30º - Fica suspensa a renovação da autorização, até que sejam cumpridos os pagamentos das taxas públicas, com cobrança de multas por atraso, conforme exigências, na Lei 7.329, até o prazo de caducidade da autorização.

Art. 31 - As Associações de rádio-táxi, Empresas, Sindicato, Cooperativas prestadoras de serviços com vínculo de representação na categoria, ficam asseguradas contratar professores de línguas estrangeiras, "inglês" e "Espanhol", ou firmarem convênios com escolas, para ministrar curso a seus associados, empregados, contratados ou parte interessada em suas dependências.

Parágrafo único - É dever do poder público, zelar e exigir o bom atendimento pelo taxista, ao usuário deste meio de transporte. Aplicam-se as penalidades, previstas em lei no que couber, aos infratores.

Art. 32 - Fica assegurado às JARIS (Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito), da Prefeitura do município de São Paulo, setor de Departamento de Transportes Público, ter no mínimo um ou mais representante de cada entidade, Associação, Cooperativa, Empresa e Sindicato, fazendo parte de cada JARI, para análise dos recursos de infração de trânsito, apresentados por entidades, individual, ou por terceiros.

§1º- As partes interessadas devem acompanhar o edital, da CET Companhia de Engenharia de Trânsito e solicitar o credenciamento de seus representantes.

§2º- Punição de qualquer natureza, deve contar com um ou mais representantes de Associações, Cooperativas, Empresas ou sindicato em defesa de seus associados ou não.

§3º- A defesa em reunião será assegurada, também, àqueles que não façam parte de quadro social de nenhuma associação, cooperativas empresas frotas de táxis.

Art. 33 - O representante de entidade, indicado pelo presidente deve ter no mínimo dois anos ativos na praça, sujeito aos testes de conhecimento, conforme exigência do edital da prefeitura ou da CET ou outro nome que venha a ser criado.

Parágrafo Único - A renovação dos participantes fica a cargo da diretoria de cada entidade, por meio de ofício dirigido ao setor, em conjunto com administração pública.

Art. 34. Ao taxista de qualquer categoria que fale Espanhol, Inglês ou outras línguas, fica assegurado que coloque em seu táxi, um selo adesivo com as bandeiras do Brasil e dos países das línguas faladas pelo taxista, em local de fácil visualização do passageiro.

Parágrafo Único - Os selos serão confeccionados pelos próprios taxistas ou entidades de classe, tendo sempre o Brasão da prefeitura da cidade de São Paulo.

Art. 35- A Categoria "Táxi Luxo" deve atender os hóspedes dos hotéis e flats cinco estrelas, com tarifa diferenciada, da categoria comum, conforme determinação do prefeito.

Art. 36- Do total geral da frota de táxi em circulação no município, 6% será destinada à categoria luxo. Ocorrendo demanda de usuário, fica a cargo do executivo municipal autorizar o aumento da quantidade.

Art. 37- Os veículos para a categoria disposta no art. 35 devem ser de luxo, podendo ser nas cores preta, ou azul ou prata, e devem estar equipados com máquinas de cartão de crédito e taxímetro. Os vidros laterais com películas escuras em até 100%, dianteiro 25%, e traseiro 28% de escurecimento.

Art. 38 - A categoria "Luxo" pode se organizar em cooperativa e associação para representar seus associados, junto às empresas, hotéis, flats, poder público e judiciário. Com ponto de apoio categoria luxo, criado pelo Departamento de Transportes Público, autorizando a qualquer carro desta categoria a parar.

Parágrafo Único - Todos os condutores desta categoria são obrigados a falarem as línguas Espanhol e Inglês, ter em, seus carros orientação ao usuário por vídeo GPS, sobre os pontos turísticos e eventos realizados na cidade.

Art. 39- As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementadas se necessárias.

Art. 40 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 41 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 17 de março de 2015. As Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/03/2015, p. 106

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 132
Proc. Nº 01-105/13
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
DF 11/14

PROJETO DE LEI 01-00141/2015 do Vereador Marcos Belizário (PV)

"Acresce a alínea "g" ao art. 15 da Lei nº 7329, de 11 de julho de 1969, e altera o inc. V do art. 9º da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica inserida a alínea "g" no art. 15 da Lei nº 7329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"Art.15. (...)

g) equipamento de ar condicionado original de fábrica."

Art. 2º O inc. V do art. 9º da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º (...)

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, e que tenham os seguintes equipamentos, sem prejuízo de outros previstos nas normas regulamentares ou gerais pertinentes: (NR)

- a) aparelhos de ar condicionado;
- b) bancos ergonômicos revestidos e acolchoados;;
- c) câmbio automático ou automatizado;
- d) direção hidráulica ou eletro assistida;
- e) portas independentes de entrada e saída."

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações próprias consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 87

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha

Proc. N°

133
07-1051/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00150/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Altera o "caput" do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do 3º, acrescenta art.3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2.012, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art.1º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo e o condutor estejam autorizados para esse fim pelos órgãos competentes.(NR)"

Art. 2º O art.2º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do dispositivo no art. 1º desta lei, o condutor infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), bem como com a apreensão do veículo e demais sanções cabíveis. (NR)."

Art.3º O parágrafo único do art.3º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único: O prazo para caracterizar reincidência é de 5 (cinco) anos, contados da data da infração anterior.(NR)"

Art. 4º Altera a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º vigentes, e acrescenta art. 3º que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.3º Os estabelecimentos comerciais, hotéis, flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shopping centers, churrascarias, hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza estão proibidos de autorizar a permanência ou acesso de veículos de transporte individual de passageiro não autorizado a suas dependências, na ocorrência de descumprimento do disposto desta lei, por parte de estabelecimentos comerciais, estes arcarão com a multa de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)."

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões, Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 91

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 134
Proc. Nº 01-10515
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00154/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Altera os arts. 9º, 19 e 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, para criar as categorias de Taxi Luxo, Taxi Especial e Taxi Comum no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A presente Lei dispõe sobre o serviço autorizado de taxi na Cidade de São Paulo, cria serviço de Taxi Luxo, Taxi Especial e Taxi Comum.

Art. 2º Ficam criados os arts. 1º - A, 1º - B, 1º - C e 1º - D, na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 com a seguinte redação :

Art. 1º-A O transporte individual de passageiros, no Município de São Paulo, em veículos de aluguel providos de taxímetros, será classificado nas categorias seguintes:

- I - Serviço Luxo;
- II - Serviço Especial;
- III - Serviço Comum.

Art. 1º-B As categorias de trata o artigo anterior terão tarifas específicas para cada tipo de serviço, a serem estabelecidas pelo órgão competente de controle.

Art. 1º-C A autorização para servir na Categoria Comum obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao veículo:

- a) ser de modelo com idade igual ou inferior a 7 (sete) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;
- b) ter 4 (quatro) portas;
- c) ter caixa luminosa, com a palavra "TAXI", no modelo estabelecido em regulamento, afixada na capota do veículo;
- d) ser dotado de taxímetro totalizador.

II - quanto ao motorista:

- a) preencher os requisitos exigidos no art. 10 desta Lei;
- b) estar inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX;
- c) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pelo Município ou escolas autorizadas pelo Departamento de Transporte Público (DTP);
- d) atender a outras exigências que forem estabelecidas em regulamento pelo Poder Público Municipal."

Art. 1º-D A autorização para servir na Categoria Luxo e na Categoria Especial obedecerá aos seguintes requisitos:

I - quanto ao veículo:

e) ser de modelo com idade igual ou inferior a 5 (cinco) anos de fabricação, incluindo o ano em curso e estar em bom estado de conservação, comprovado através de vistoria especial;

f) ter 4 (quatro) portas;

g) ter caixa luminosa, com a palavra "TAXI", no modelo estabelecido em regulamento, afixada na capota do veículo;

h) ser dotado de taxímetro totalizador;

i) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito estado de funcionamento;
e

j) para a Categoria Especial, estar equipado com aparelho de rádio comunicação com Central de Rádio, no prazo e nos termos a serem especificados em portaria de regulamento estabelecido pelo Poder Público Municipal;

k) outras características especiais que forem oportunamente estabelecidas em regulamento.

II - quanto ao motorista:

e) preencher os requisitos exigidos no art. 10 desta Lei;

f) estar inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX;

g) possuir Certificado de Conclusão de Curso Especial de Treinamento e Orientação ministrado pelo Município ou escolas autorizadas pelo Departamento de Transporte Público (DTP);

h) atender a outras exigências que forem estabelecidas em regulamento pelo Poder Público Municipal."

Art. 3º O taxista que possuir Cadastro Municipal de Condutores de Táxis - Condutax válido, poderá conduzir veículo de qualquer categoria, luxo, especial e comum, independente do tempo de registro como taxista.

Art. 4º O art. 9º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º Para ser inscrito no Cadastro de Condutores de Taxi - CONDUTAX, o interessado deverá preencher os seguintes requisitos:

I - possuir habilitação para conduzir veículo na categoria profissional;

II - apresentar atestado de sanidade válido;

III - apresentar comprovante de residência na cidade de São Paulo;

IV - não possuir antecedentes criminais, comprovado por Certidão de Distribuição Criminal válida;

V- ser inscrito como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário. (NR)

§ 1º O interessado terá sua inscrição no Cadastro de Condutores de Taxi negada se da Certidão de Distribuição Criminal constar condenação com trânsito em julgado de decisão que aplique pena privativa de liberdade.

§ 2º A inscrição no Cadastro de Condutores de Taxi não poderá ser negada em caso de condenação penal transitada em julgado por crimes de ofensa à honra, por violência doméstica e familiar contra a mulher previstos na Lei 11.340, de 07 de agosto de 2006, por crimes ambientais, ou com penas restritivas de direito."

Art. 5º O artigo 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação, e acrescido dos §§ 1º a 5º:

"Art. 19. Fica assegurada a transferência da autorização de estacionamento, de transporte individual de passageiros (taxi) para pessoa física ou jurídica que satisfaça as exigências legais e regulamentares para executar o serviço de taxi no Município de São Paulo nas categorias 'taxi comum', 'rádio-taxi comum', 'taxi especial' e 'taxi luxo'. (NR)

§ 1º A autorização de estacionamento ou alvará somente poderá ser transferido após o transcurso do prazo de 5 (cinco) anos contados da última transferência ou emissão original, salvo em caso de morte ou invalidez de seu titular.

§ 2º A transferência se dará no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados do dia seguinte ao do protocolo do pedido, mediante o recolhimento prévio de taxa de um salário mínimo.

§ 3º Não será permitida a transferência por procuração pública, salvo nos casos de invalidez.

§ 4º O Poder Público não estabelecerá outras exigências ou condições para a transferência da autorização de estacionamento ou alvará que não as previstas nesta Lei.

§ 5º Em caso de óbito do segundo condutor, preposto ou coproprietário de alvará, comprovado mediante a apresentação do respectivo Atestado de Óbito, o seu nome será desvinculado da autorização de estacionamento e do alvará no Cadastro de Condutores de Taxi- CONDUTAX.

§ 6º Em caso de falecimento do titular é garantida a transferência de Alvará do serviço de taxi comum, taxi especial ou taxi luxo para o sucessor ou meeiro, ou a quem indicar mediante a transferência de titularidade do respectivo veículo."

Art. 6º O caput do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 20. É garantido ao interessado, pessoa de direito natural ou pessoa jurídica, a transferência do alvará: (NR)"

Art. 7º O § 1º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º Aquele que adquirir a propriedade do veículo, autorização de estacionamento ou alvará deverá preencher as exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra "e". (NR)"

Art. 8º O § 2º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo é assegurado o direito de registrar condutor, ou preposto para dirigir o veículo, no prazo de 60 (sessenta) dias, podendo o Diretor do Departamento de Transportes Públicos conceder prazo suplementar mediante justificativa. (NR)"

Art. 9º O § 3º do art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Art. 10. Ficam criados os §§ 4º, 5º e 6º no art. 20 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º No caso de morte do titular, a transferência do Alvará se dará mediante ordem judicial, a apresentação do formal de partilha ou da escritura pública de inventário expedida pelo competente cartório, desde que esse deles conste e que o inventariante tenha poderes específicos para realizar a transferência da autorização do alvará para si ou para quem indicar."

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 12. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13. Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Sala das sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 92

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 30/04/15 às 13h25
RF 11.197
20
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Eduardo Suma

Para relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

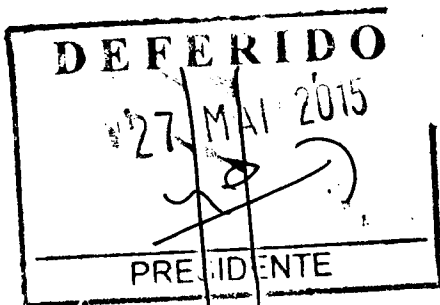
Em 30/04/15

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º artigo 11 do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE DOCUMENTAÇÃO
EM 30/04/15 às 17:40
POR Em
SAÍDA: 15/5/15 AS: 9 h ASS: Al

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE DOCUMENTAÇÃO
EM 02/06/15 às 19 h
POR Convers
SAÍDA: AS: h ASS:

Segue 1 juntado 1 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 1 sob folha(s)
nº 136 Em 03/06/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

31º GV - Vereador Salomão Pereira

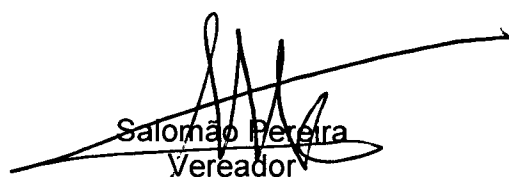
Folha nº 136 do Prog.
Nº 01-105 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

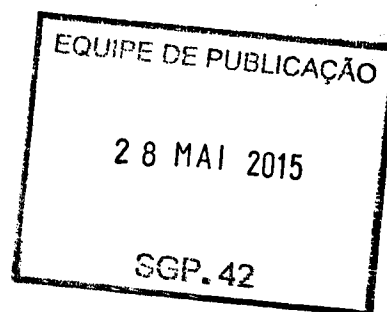
RDS
731/2015

REQUERIMENTO

Requeiro, conforme artigo 274 do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, a retirada, para melhor análise, do Projeto de Lei nº 105/2015, de minha autoria.

CNPJ - 06.940.610/0001-91 - 26/05/2015 - 18:28 - 008641 - 1/2


Salomão Pereira
Vereador



SEM EFEITO
A Comissão de:

A Comissão de:
JUST
28/05/15
[Signature]
Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em **03/06/15** às **15h**

[Signature]
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO

São Paulo, **03/06/15**

[Signature]
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

*Segue) intda, mta deta, lb. sob
n. 137, em 10/06/2015.*

[Signature]
René G Barreto
690711 55 11.069
René G Barreto



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 137
do processo 01-105 de 2015 10/06/2015

René Gonçalves Barreto
RF 11069

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 137 fls.
Arquivado em 10/06/2015
O Funcionário

René Gonçalves Barreto
RF 11069