



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 141/2015 DE 09/04/2015

Promovente:

Ver. MARCOS BELIZÁRIO (PV)

Ementa:

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.
(REF. A EQUIPAMENTOS MÍNIMOS PARA OS VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE PÚBLICO).

Observações:

DELIBERAÇÃO

Arquivado em 02/01/2017

Chefe de Seção

UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP.33
RF: 11215



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do anexo
do proc. nº 01-141 de 2015
KARDELL ANDRADE
Assistente Parlamentar
RF 104.094

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015

PL
141/2015

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)

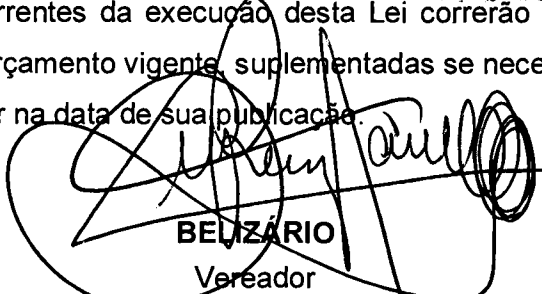
- a) aparelhos de ar condicionado;*
- b) bancos ergonômicos revestidos e acolchoados;;*
- c) câmbio automático ou automatizado;*
- d) direção hidráulica ou eletro assistida;*
- e) portas independentes de entrada e saída."*

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


BELIZÁRIO
Vereador

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

15 ABR 2015

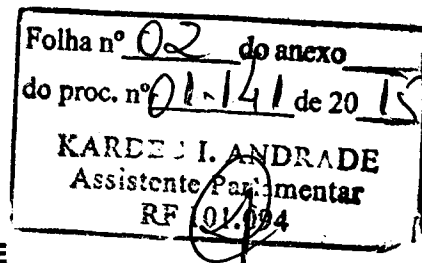
SGP. 42

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
02 a _____ e folha de informação
sob nº 03. 16.04.15
Ass: _____

Kerdec Izidorio de Andrade
Assistente Parlamentar
SMP-02



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



JUSTIFICATIVA

A presente iniciativa trata de instituir equipamentos mínimos para os veículos utilizados no transporte público coletivo e individual, como os ônibus, vans e micro-ônibus assim como taxis.

Visa, portanto, a preservar o bem-estar dos passageiros, prevenindo desde doenças como desgaste excessivo.

Ora, é cediço que os veículos de transporte coletivo circulam com excesso de lotação, chegando a conduzir o dobro de pessoas que sua capacidade permitiria.

Essa lotação torna as condições da viagem insalubres para os passageiros, trazendo stress e desgaste físico desnecessário.

A adoção de equipamentos de conforto, hoje em dia considerados básicos para qualquer veículo, ajudam a mitigar esses efeitos, essenciais principalmente em razão do longo tempo de permanência dos passageiros nos veículos, notórios na cidade de São Paulo.

Com efeito, uma viagem do centro de São Paulo à periferia da cidade pode levar facilmente mais de três horas em decorrência do tráfego intenso e da precariedade das vias.

Assim, a presente propositura tem por objetivo a melhora das condições de vida e das viagens quotidianas do público que se utiliza habitualmente do transporte público coletivo paulistano.

Destarte, por objetivar a melhoria da população e o interesse público geral, espero contar com o voto favorável dos nobres Pares à presente propositura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01-141 de 2015., 16.04.15 (a)

Kardec Izidoro de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP-22

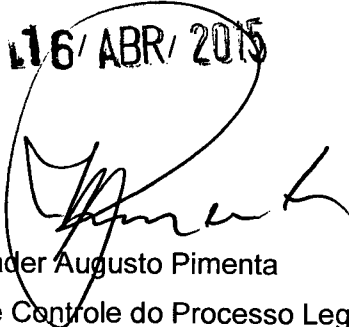
LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: 15 ABR 2015 <u>Const. Just. e Leg. Participativa</u> <u>Pol. Urb. e Metrop. e M. Ambiente</u> <u>Transp. e Transp. AT. Econ. Tur.</u> <u>Lazer e Ocio e Menina</u> <u>Saúde, Pol. Social, Trab. e Mu-</u> <u>lher</u> <u>Fin. e Oramento</u>  PRESIDENTE

EDIR SALES

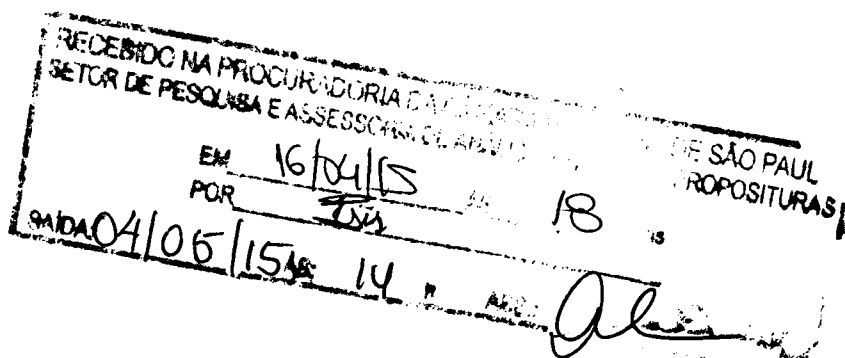
À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

16/ ABR/ 2015


Jader Augusto Pimenta

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



EDIC 01133

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 041 86 S.F. 04105 15
al
Alessandra Leão
Técnico Administrativo
RF 11.138



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 04
Proc. Nº 01-141/15
Alessandra Labaki
RF. 11.136

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 141/15

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 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 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; regulamentada pelo Decreto nº 30.437/91;
- 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 42.037, de 23 de maio de 2002, que institui no Município de São Paulo a categoria táxi executivo para o transporte individual de passageiros, e dá outras providências; alterado pelo Decreto nº 43.757/03;
- 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;
- PL 306/10, que dispõe sobre a instalação de micro câmeras de vigilância em táxis na Cidade de São Paulo;
- **PL 234/13**, que acrescenta as alíneas "g" e "h" e cria o parágrafo único ao art. 15 da Lei nº 7.329/69, e dá outras providências; (ar condicionado e câmeras de segurança)
- PL 379/13, que dispõe sobre a autorização e regulamentação de veiculação de publicidade nos táxis da Cidade de São Paulo;
- 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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. Nº 01-141/15
al
Alessandra Labaki
RF. 11.136

- PL 128/15, que dispõe sobre a regulamentação de câmeras de segurança no serviço de transporte individual de passageiros (Táxi) no Município de São Paulo, 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 categorias de Táxi Luxo, Táxi Especial e Táxi Comum no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- 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;
- Portaria SMT nº 154, de 31 de julho de 2003, que aprova as características de veículos, especificadas nos "Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos", elaborado/mantido atualizado pela engenharia/inspeção veicular da SPTrans;
- **Portaria SMT nº 9**, de 22 de janeiro de 2015, que obriga todos os veículos vinculados ao transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo a ser dotados de equipamentos de ar condicionado;
- PL 374/13, que institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências;
- **PL 407/13**, que obriga as concessionárias dos serviços públicos de transporte coletivo do Município de São Paulo a utilizar sistema de ar refrigerado em, no mínimo, 80% (oitenta por cento) da frota, e dá outras providências;
- **PL 195/14**, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionários ou permissionários, instalem em seus carros, aparelhos de ar condicionado, sistema wi-fi, e dá outras providências;
- PL 270/14, que cria o serviço de Ônibus Executivo de Transporte Urbano Coletivo, e dá outras providências;
- **PL 28/15**, que dispõe sobre a instalação de equipamentos de ar condicionado nos veículos de transporte de passageiros, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- **PL 52/15**, que dispõe sobre a obrigatoriedade da inclusão de sistema de ar condicionado nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A pesquisa legislativa constatou a tramitação dos PLs 234/13, 28/15 e 52/15 que de forma semelhante à presente proposta tratam da instalação obrigatória de aparelhos de ar condicionado em táxis e ônibus. No entanto, o PL 234/13 é de sessão legislativa



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

diversa e todos os projetos possuem uma abrangência diversa, razão pela qual não se aplica a restrição do art. 212, inciso IV do Regimento Interno da Câmara, 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. 03.

São Paulo, 30 de abril de 2015.


Marcela Falbo 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 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

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

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI7.329/1969 [Todos os campos]
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.
- Publicação: DOM 15/07/1969
- Retificação: - DOM 16/07/1969
- 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 compl.: - 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: - Altera o art. 34 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera o art. 24 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera o art. 17 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; (**ver documento**)
- Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; (**ver documento**)
- Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; (**ver documento**)
- Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; (**ver documento**)
- Altera o art. 25 desta Lei.; (**ver documento**)
- Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. (**ver documento**)
- Indexação: Táxi - Normas - Transporte - Veículos/Capítulo VI/ - UT - Autorização - Pessoa jurídica - Pessoa física - Motorista de táxi - Cadastro Municipal de Condutores - Permissão de uso - Alvará de Estacionamento/Capítulo VII/ - Empresa - Atestado de bons antecedentes/art. 5º, III/ - Licenciamento - Profissional autônomo - Invalidez - Registro - Credenciamento - Renovação/art. 10; art. 22; art. 56; art. 58; art. 67/ - Falecimento - Vistoria - Rádio táxi/art. 13/ - Padronização/art. 14/ - Cartão de identificação do condutor - Estacionamento/Capítulo VIII/ - Transferência/art. 20; art. 68/ - Caducidade/art. 24; art. 55/ - Permissionário - Substituição/art. 25; art. 58/ - Obrigações/Capítulo X/ - Taxas/Capítulo XI/ - Penalidade/Capítulo XII/ - Secretaria Municipal de Transportes - Plantão/art. 49 e art. 50/ - Curso Especial de Treinamento e Orientação para Motorista de Táxi/art. 51/ - Sucessão/art. 65, par. único/

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

III — Do motorista profissional autônomo

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

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

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

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

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

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

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

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

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

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

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

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

§ 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-offício" — isento;

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

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuldas 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 Riodi Yassuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Boarin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos Joel Nelli.

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

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

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

Folha 20
Proc. N.º 01-101/15
Alessandra Labaki
RF. 11.136

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.3)

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 Villaza** — 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**

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."

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.

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 explicativa: Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviços de 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**.

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

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 pessionários 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 8.433, 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, 433º 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

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

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

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

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

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

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 providências.
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 vigorar com a seguinte redação:

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

- I - 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 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 veículo não devidamente ligado.

XXVI) Utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido.

XXVII) Usar indevidamente as mãos para mufá-las impedindo a perfeita visualização.

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

XXIX) Transitar com veículo em más condições de segurança.

XXX) Transitar com placa deslacrada.

XXXI) Danificar propositadamente veículos de terceiros.

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

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

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

XXXV) Praticar atos de agitação ou belbúrdia.

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 fraudulentas.

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".

III - "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 representante, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

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

c) um representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

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

Art. 2º - Além das penalidades específicas no artigo 41, item I, fica instituída a "Avaliação de Desempenho do Condutor", através da atribuição de pontos às infrações cometidas pelos 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.

§ 49 - Attingido 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.

§ 50 - Attingido 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. 39 - 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. 49 - 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. 50 - As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no GRUPO A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 41 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 69 - A Prefeitura poderá, a qualquer tempo, cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, o Alvará de Estacionamento e o Termo de Permissão sem qualquer direito de indenização ao per missionário, 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 mecânicos que interferiram 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. 70 - A Prefeitura poderá reter, re mover 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.

§ 19 - 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.

§ 20 - 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.

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

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

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

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

Art. 90 - 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:

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

à quando:

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 com servação;

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

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
explicativa: estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Indexação: Apreensão de veículos - Estadia - Preço - Remoção de veículos - 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

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 alinea 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 - Taxí - 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.

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

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 providências.
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 veículos de aluguel a taxímetro. (**ver documento**)
Indexação: Alvara /art. 1º/ - Permissionário /art. 1º/ - Substituição /art. 1º/ - Veículos - 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)

Folha 45
Proc. Nº 01-74115
Ol
Alessandra Labaki
RF. 11.136

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

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

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

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

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.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

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

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*30.437/(6)*1991 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 30.437 29/10/1991 (**ver documento**)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, e das outras providências.

Publicação: DOM 30/10/1991 p. 2 c. 2

Legislação Lei nº 11.086/1991 - Estabelece normas para execução de serviços de explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro. (**ver documento**)

Notas complement.: - Decreto nº 31.421/1992 - Estende a categoria comum-rádio as disposições contidas neste Decreto.
- Decreto nº 31.823/1992 - Altera o art. 2º do Decreto nº 31.421/92, que estende a categoria comum-rádio as disposições contidas neste Decreto.

Alterações: - Altera o art. 2º deste Decreto. (**ver documento**)

Indexação: Adesivo - Cartão de identificação do condutor /art. 4º/ - Identificação - Licenciamento - Padronização - Taxi - Motorista de taxi

[**Retorna**]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Regulamenta a Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, que 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, e na conformidade do disposto no artigo 8º, da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991,

D E C R E T A :

Art. 1º - O transporte individual de passageiros em veículos de aluguel - (táxi) - , categoria comum, deverá ser uniformizado com as seguintes características especiais de identificação:

I - Cor padronizada branca;

II - Adesivo com identificação de comunicação visual característica do serviço de táxi do Município, cujo local de afixação, especificações de cores, tamanho e fornecimento serão estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 2º - A partir de 1º de janeiro de 1992, ocorrendo pedido de substituição do veículo registrado no Alvará de Estacionamento, o novo veículo a ser registrado deverá, obrigatoriamente, apresentar as características do artigo 1º deste decreto.

Art. 3º - Os permissionários que não substituírem seus veículos, conforme disposto no artigo anterior, deverão, obrigatoriamente, apresentá-los padronizados quando da renovação do Alvará de Estacionamento em 1996;

Art. 4º - Os veículos destinados a aluguel-táxi deverão apresentar em seu interior e em local visível, a ser determinado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, cartão de identificação do condutor, que além de sua fotografia, conterá:

I - Nome do condutor e número de sua inscrição no cadastro municipal de condutores de táxis;

II - Marca do veículo e número de placa;

III - Razão social e nome fantasia da empresa, bem como número de seu termo de permissão para veículos de frota;

IV - Nome e endereço do proprietário do veículo nos casos de preposto autorizado;

V - Número do telefone para reclamações: 194.

Art. 5º - A partir de 1º de janeiro de 1992, os permissionários que desejarem poderão adequar-se à unificação, bastando, para tanto, cumprir as normas fixadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 6º - Será de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação, o prazo para que a Secretaria Municipal de Transportes - SMT implemente, mediante portaria, as providências necessárias ao cumprimento deste decreto.

Art. 7º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 8º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de outubro 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

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de outubro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 32.224 , DE 14 DE SETEMBRO DE 1992

Dá nova redação ao artigo 2º do Decreto nº 30.437, de 29 de outubro de 1991, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e na conformidade do disposto na Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991,

CONSIDERANDO a solicitação formulada pelo nobre Vereador Henrique Pacheco, que merece acolhida,

D E C R E T A :

Art. 1º - O artigo 2º do Decreto nº 30.437, de 29 de outubro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º - Ocorrendo pedido de substituição, por veículo zero quilômetro, de veículo registrado no Alvará de Estacionamento, o novo veículo a ser registrado deverá, obrigatoriamente, apresentar as características do artigo 1º deste decreto."

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de setembro de 1992, 439ª 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

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de setembro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

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

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.

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 n.º 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.

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;
- 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;

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.

§ 1.º — 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.

§ 2.º — 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. 5.º — Os veículos das categorias luxo e especial terão seus locais privativos de estacionamento fixados em portaria do Secretário Municipal de Transportes.

§ 1.º — O local de estacionamento de táxis da categoria luxo destina-se exclusivamente ao estacionamento dos veículos para eles designado no respectivo alvará.

§ 2.º — 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. 6.º — 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 4.º, do Decreto 10.740, de 20 de novembro de 1973, em ordem rigorosamente cronológica.

Art. 7.º — 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

§ 1.º — 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.

§ 2.º — Concedida a autorização, a interessada deverá requerer alvará de estacionamento para cada veículo de sua frota.

Art. 8.º — Serão igualmente canceladas as autorizações concedidas a empresas ou a cooperativas de autônomos que não derem fiel cumprimento ao disposto no artigo 7.º, 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. 9.º — 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 55
Proc. Nº 01.191/15
Alessandra Labaki
11.136

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, 421º 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**.

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

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 SUPPLY, 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)	

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 categoria 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

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)

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 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 22 de setembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

PUBLICADO DOC 25/06/2010, PÁG. 102

PROJETO DE LEI 01-0306/2010 do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

“Dispõe sobre a instalação de micro câmeras de vigilância em táxis na cidade de São Paulo”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Os Táxis, inclusive os que atuam em regime de frotas devidamente cadastrados e regularizados na Prefeitura do Município de São Paulo, ficam autorizados a instalar mini câmeras de vigilância no interior de seu veículo – táxi.

Art. 2º Os taxistas, inclusive os que trabalham em frota, ficam autorizados a veicular publicidade através de luminoso sobre o teto, bem como no interior, de cada táxi, recebendo recursos para custear a instalação e manutenção da micro câmera de vigilância através de contrato particular firmado com empresas que disponibilizam esse tipo de publicidade.

Art. 3º O equipamento de segurança micro câmera será instalado e mantido por empresas especializadas sem ônus para a Municipalidade.

Art. 4º A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal no prazo de 120 dias a partir da promulgação desta lei.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 24/04/2013, PÁG 101

PROJETO DE LEI 01-00234/2013 do Vereador Marquito (PTB)

"Acrescenta as alíneas "g" e "h" e cria o Paragrafo Único ao art. 15 da Lei 7329/69 e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. O art. 15 da lei nº 7329/69, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.15. (...)

g) ar condicionado independente da categoria do taxi

h) câmeras de segurança para filmar quem adentra no veículo

Parágrafo Único. No caso das filmagens de segurança, o titular do veículo, ou quem lhe represente, se responsabilizará pelo uso das imagens, respeitado a Lei Municipal nº 13.541/03.

Art. 2º. Os veículos não providos dos itens obrigatórios, nos termos do artigo anterior, poderão realizar as conformações no prazo de 1 (um) ano.

Art.3º. O executivo regulamentará a presente lei em 60 dias.

Art. 4º. As despesas decorrentes da presente lei correrão por conta das dotações orçamentarias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação ficando revogadas todas as disposições em contrário.

Sala das Sessões às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 30/05/2013, PÁG 121

PROJETO DE LEI 01-00379/2013 do Vereador Dalton Silvano (PV)

“Dispõe sobre a autorização e regulamentação de veiculação de publicidade nos táxis da cidade de São Paulo”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

ARTIGO 1º - Fica autorizada a veiculação de publicidade nos táxis credenciados na cidade de São Paulo.

ARTIGO 2º - A autorização prevista no Art. 1º desta Lei se estende aos táxis de frotas do município;

PARÁGRAFO 1º A regulamentação dessa atividade deverá ser feita em consonância com a Resolução nº 73, de 19 de novembro de 1.998 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran);

Artigo 3º - Este projeto estabelece que a veiculação de propaganda se dará no encosto da cabeça do banco traseiro do passageiro e do motorista, em vinil, com espaço destinado a colocação de jornais, revistas e folders promocionais;

ARTIGO - 4º - A veiculação de publicidade será autorizada também para mensagens colocadas em películas não refletidas no vidro traseiro do veículo;

PARÁGRAFO 2º - A película não poderá ser inferior a 70% do espaço disponível no vidro, observadas ainda as demais condições estabelecidas em resolução do Contran;

PARÁGRAFO 3º - A película terá transparência mínima de 50% olhando de dentro para fora do veículo, a fim de não dificultar a visão dos motoristas;

ARTIGO 5º - Ficam vedadas as veiculações de publicidade de cigarros, bebidas alcoólicas, propaganda de caráter político, motéis, exposição de menores em situações constrangedoras e casas de prostituição.

ARTIGO 6º - Caberá à Secretaria Municipal de Transportes a regulamentação desta lei no prazo máximo de 120 dias.

ARTIGO 7º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas, se necessário.

ARTIGO 8º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.”



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

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 Condutox, 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

PROJETO DE LEI 01-00128/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a regulamentação de câmeras de segurança no serviço de transporte individual de passageiros (Táxi) no Município de São Paulo, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica regulamentado para o transporte individual de passageiros providos de taxímetros (táxi) da cidade de São Paulo, o sistema de instalação de micro câmera ou câmera de aparelho celular a ser fixada no pára-brisa dianteiro do veículo, de forma que não dificultem a dirigibilidade de seu condutor.

Art. 2º - A despesa com a instalação, equipamento e monitoramento, será de responsabilidade do taxista, sem ônus para a prefeitura.

Art. 3º - Os taxistas que adotarem o sistema em seu veículo, devem fixar um selo em local visível no interior do veículo, avisando o passageiro sobre o registro de imagem e monitoramento, devendo ter no máximo, três selos por veículo, com dimensão de 10 centímetros cada, sendo um no vidro dianteiro, e um em cada vidro lateral.

Art. 4º - As imagens armazenadas serão de responsabilidade da empresa que realiza o monitoramento, e poderão ser disponibilizadas para autoridades policiais, judiciárias ou órgãos públicos, de acordo com a necessidade.

Art. 5º - A instalação de câmeras, não será obrigatória, ficando a cargo do taxista sua utilização.

Art. 6º - O sistema de acionamento, de registro de imagem, ao passageiro que adentrar ao veículo, pode ser por dispositivo, instalado no interior do veículo ou automatizado ao taxímetro. O aparelho ao ser ligado, acionará o sistema da câmera, pelo tempo programado, para captar as imagens do passageiro que estiver ocupando o veículo.

Art. 7º - O sistema também poderá ser utilizado no transporte escolar, para o acompanhamento dos pais aos seus filhos que contrataram o serviço de transporte escolar.

Art. 8º - A empresa responsável por armazenar as imagens em seu servidor, será obrigada a manter os registros por um prazo máximo de 60 dias. Em caso de necessidade, as imagens poderão ser fornecidas aos pais dos alunos, taxistas, órgãos públicos, autoridades policiais ou judiciais.

Art. 9º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas, se necessárias.

Art. 10 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 11 - 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 08/04/2015, p. 105

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

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 - Condutox 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 meeira, 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.

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))

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 complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestao do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programacao televisiva e exploracao publicitaria na parte interna dos veiculos 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.

[[Back](#)]

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

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

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

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

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
 - II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
 - III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
 - IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.
- Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 154 Ano: 2003 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 154 Ano: 2003 Secretaria: SMT

Publicação
31/7/2003, Folha 27

Ementa:

APROVA AS CARACTERISTICAS DE VEICULOS, ESPECIFICADAS NOS "MANUAIS DOS PADROES TECNICOS DE VEICULOS", ELABORADO/MANTIDO ATUALIZADO PELA ENGENHARIA/INSPCAO VEICULAR DA SPTRANS.

[Ver texto integral](#)[Voltar](#)

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 154 Ano: 2003 Secretaria: SMT****Voltar****Imprimir****PORTARIA 154/03 - SMT**

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO os termos da Lei Municipal nº 13.241 de 12/12/2001, que dispõe sobre a regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 42.736 de 19/12/02, regulamentador do diploma legal mencionado;

CONSIDERANDO que esta Pasta é responsável pela inclusão / exclusão e definição das especificações técnicas de veículos;

CONSIDERANDO a necessidade de normatizar e padronizar as características técnicas dos veículos a serem utilizados para operação nos Subsistemas Local e Estrutural;

CONSIDERANDO a necessidade de compatibilizar as exigências do fator humano com as características do ambiente urbano e do sistema viário; e

CONSIDERANDO os constantes avanços da engenharia veicular e a necessidade de dispor aos usuários, ônibus e equipamentos modernos, dotados de tecnologia avançada, como forma de garantir o máximo conforto e segurança.

R E S O L V E :

1 - Aprovar as características técnicas básicas de veículos, especificadas nos "Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos", elaborado e mantido atualizado pela Área de Engenharia e Inspeção Veicular da SPTrans.

2 - Caracterizar tecnicamente os veículos "novos" denominados como "Microbus e Minibus", "Básico", "Padron", "Articulado", "Padron e Articulado Low Entry", "Veículo Leve sobre Pneus (VLP)" e "Van Sistema ATENDE".

3 - Prever no projeto do veículo requisitos especiais de confiabilidade, segurança, conforto, mobilidade e proteção ambiental, visando sempre a otimização da operação e praticidade de manutenção, ficando reservada à SPTrans a avaliação final e conseqüente aprovação.

4 - A Área de Engenharia e Inspeção Veicular da SPTrans deverá avaliar os projetos de carroceria e/ou chassi, com o objetivo de constatar a conformidade em relação às especificações exigidas, emitindo no caso de aprovação, o respectivo "Termo de Conformidade", que deverá ser divulgado aos concessionários e permissionários.

5 - A Área de Engenharia e Inspeção Veicular da SPTrans também deverá avaliar os veículos "protótipos" ou "cabeças-de-série", com o objetivo de ratificar o cumprimento das especificações técnicas estabelecidas nos "Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos" inclusive com a realização de ensaios quando necessários.

6 - Na impossibilidade técnica de realização dos referidos ensaios, o fabricante do veículo estará sujeito a apresentar, quando solicitado pela SPTrans, laudos comprobatórios emitidos por Institutos e/ou Laboratórios idôneos.

7 - Submeter todos os veículos "novos" ou "usados", decorrentes de aumento ou renovação de frota, à vistoria técnica da SPTrans, com base nas legislações específicas à época de fabricação destes veículos.

8 - Caberá à SPTrans, conjuntamente com as Empresas Montadoras e Encarroçadoras, buscar o desenvolvimento de novas tecnologias que visem proporcionar conforto, segurança e principalmente, facilidade de acessibilidade dos usuários aos veículos.

9 - A cada desenvolvimento consolidado, a SPTrans procederá a alteração do manual, efetuando a divulgação às empresas envolvidas dentro de uma periodicidade que a torne exequível.

10 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Portarias nºs 147/98-SMT.GAB e 153/96-SMT.GAB.

[Voltar](#)[Imprimir](#)

Pesquisa de Legislação MunicipalTipo: **PORTARIA** ▼Número: **9** Ano: **2015** Secretaria: **SMT** ▼**Enviar****Limpar**

Foram encontradas 3 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 9 Ano: 2015 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

9/1/2015, Folha 34

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.

[Ver texto integral](#)**2. PORTARIA Nº: 9 Ano: 2015 Secretaria: SMT Departamento: DTP**

Publicação

20/1/2015, Folha 18

Ementa:

TRANSFERE E DIMINUI O ESPACO DO PONTO LIVRE (C.L.P. 24.00.506), PARA ESTACIONAMENTO DE TAXI COMUM RADIO. REVOGA P 298/14(SMT/DTP).

[Ver texto integral](#)**3. PORTARIA Nº: 9 Ano: 2015 Secretaria: SMT**

Publicação

22/1/2015, Folha 13

Ementa:

TODOS O VEICULOS VINCULADOS AO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NO MUNICIPIO DE SAO PAULO, DEVERAO ESTAR DOTADOS EQUIPAMENTOS DE AR CONDICIONADO.

[Ver texto integral](#)**Voltar**

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 9 Ano: 2015 Secretaria: SMT**[Voltar](#)[Imprimir](#)**PORTARIA 9/15 - SMT**

JOSÉ EVALDO GONÇALO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES SUBSTITUTO, usando das atribuições que são conferidas por lei e;

CONSIDERANDO que compete a esta Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o transporte coletivo de passageiros no âmbito deste Município;

CONSIDERANDO que esta Secretaria Municipal de Transportes – SMT está comprometida no propósito de garantir aos cidadãos condições dignas de locomoção, proporcionando maior conforto e segurança aos usuários nos veículos vinculados à prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo;

R E S O L V E:

Art. 1º. Todos os veículos vinculados aos serviços de transporte coletivo de passageiros no âmbito deste Município deverão estar dotados de equipamentos de ar condicionado.

Art. 2º. Caberá a São Paulo Transporte S.A, na qualidade de gerenciadora exclusiva do sistema de transporte público de passageiros, estabelecer critérios e prazos de maneira a viabilizar o devido atendimento da determinação contida no artigo primeiro desta Portaria.

Art. 3º. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

[Voltar](#)[Imprimir](#)

PUBLICADO DOC 29/05/2013, PÁG 133

PROJETO DE LEI 01-00374/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"INSTITUI O PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou microônibus deverão contar com os seguintes itens:

I- suspensão a ar;

II- ar condicionado;

III- circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;

IV- bancos acolchoados;

V- monitores de televisão;

VI- motor elétrico, híbrido ou por combustão à etanol;

VII- câmbio automático;

VIII- direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Art. 2º - A implantação dos itens mencionados no artigo 1º da presente lei deverá ser realizada em todos os veículos, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso.

Art. 3º - O descumprimento no tocante a modernização da frota, com as especificações dos itens constantes desta lei, pelas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo, acarretará multa mensal de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), corrigida pelo índice da inflação IPC/FIPE, até sua adequação a presente legislação.

Art. 4º - Esta lei deverá ser regulamentada pelo Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 5º - As despesas decorrentes com a execução 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, em às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00407/2013 do Vereador David Soares (PSD)

"A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

FICAM AS CONCESSIONÁRIAS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO A UTILIZAREM SISTEMA DE AR REFRIGERADO EM, NO MÍNIMO, 80% (OITENTA POR CENTO) DA FROTA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º - Ficam as concessionárias de transporte público coletivo de passageiros a equiparem, no mínimo, 80% (oitenta por cento) de sua frota de veículos com sistema de ar refrigerado que contenha regulador de temperatura.

Art. 2º - Os veículos equipados com ar refrigerado serão distribuídos nas linhas de maior distância e nas com maior número de passageiros, esteja o veículo com ou sem catraca ou roleta e independente da categoria ou nomenclatura que seja dada à linha.

Art. 3º - As concessionárias terão prazo de 6 (seis) meses, a contar da publicação desta Lei, para se adequarem à mesma.

Art. 4º - O descumprimento ao que dispõe a presente Lei acarretará à empresa infratora multa no valor de 3.000 (três mil) UFIR's por cada atuação, aplicada pelo Poder concedente.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 07/05/2014, PÁG 100

PROJETO DE LEI Nº 01-00195/2014 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionários ou permissionárias, instalem em seus carros, aparelhos de ar condicionado, sistema wi-fi, e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Ficam obrigadas as empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivo urbano de passageiros do Município de São Paulo a instalação em seus carros, aparelhos de ar condicionado e Sistema wi-fi.

Art. 2º. A obrigatoriedade a que se refere este artigo só será concedida no caso de ser mantido o preço das passagens cobradas anteriormente ao melhoramento.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 06/06/2014, PÁG 108

PROJETO DE LEI 01-00270/2014 do Vereador Marcos Belizário (PV)

"Cria o serviço de Ônibus Executivo no Sistema de Transporte Urbano Coletivo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o serviço de Ônibus Executivo, que integrará o Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo.

Art. 2º Esse serviço possui as seguintes características:

I - operação com Micro-ônibus, dotados de uma única porta, usada como entrada e saída concomitantemente;

II - os passageiros viajarão sentados, não sendo permitidos passageiros em pé durante a viagem;

III - os veículos deverão ser dotados de assento reclinável e ar-condicionado;

IV - tarifa superior, a ser estabelecida pelo Poder Público;

V - forma de remuneração do Operador calculada por assento disponibilizado.

Art. 3º O Poder Público poderá determinar limite de veículos para operarem nesse serviço de acordo com o percentual do total de veículos em operação na mesma linha, nos termos da letra "a", inc. II do art. 2º da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 4º O serviço de Ônibus Executivo poderá funcionar em horários limitados, estabelecidos em regulamentação.

Art. 5º As despesas para a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00028/2015 da Vereadora Sandra Tadeu (DEM)

"Dispõe sobre a instalação de equipamentos de ar condicionado nos veículos de transporte coletivo de passageiros, no âmbito do Município de São e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Todos os veículos vinculados aos serviços de transporte coletivo de passageiros no âmbito do Município de São Paulo deverão ter equipamentos de ar condicionado.

Art. 2º A disponibilização deste equipamento será obrigatória em todos os veículos adquiridos após a vigência desta Lei, os veículos adquiridos antes da vigência desta lei que não se adequarem nas condições ora estipuladas terão prazo de quatro anos, a contar da publicação desta lei.

Parágrafo único. As empresas concessionárias e permissionárias de transporte coletivo de passageiros, que não se adequarem dentro do prazo estabelecido pela lei, terá o recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente lei, no que couber no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º 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 05/02/2015, p. 78

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

PROJETO DE LEI 01-00052/2015 do Vereador Jair Tatto (PT)

""Dispõe sobre a obrigatoriedade da inclusão de sistema de ar condicionada nos veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos no município de São Paulo e dá outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos no Município de São Paulo deverão ser equipados com aparelhos de ar condicionado em funcionamento.

Parágrafo Único: As empresas de transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos deverão expor dentro dos veículos selos de revisão do aparelho de ar condicionado, contendo informações sobre sua manutenção, incluindo sua periodicidade.

Art. 2º As empresas de transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos terão o prazo máximo de até 12 meses, a contar da publicação desta Lei, para adequarem sua frota às exigências previstas no art. 1º.

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará a empresa infratora:

I - recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência;

II - multa diária de 2 vezes o salário mínimo por veículo ou vagão;

III - proibição de participar de licitação para prestação de serviço de transporte coletivo.

Art. 4º Todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros sobre pneus e sobre trilhos devem ser dotados de sistema de ar condicionado que assegure a renovação do volume de ar interno, pelo menos vinte vezes por hora.

§1º Nos veículos, o aparelho de ar condicionado deve ser responsável pela renovação do ar.

§2º A renovação do ar deve efetuar-se uniformemente pelo interior do veículo, mesmo que as portas e janelas estejam fechadas e o veículo parado.

§3º Nos casos de quebra do ar condicionado, deve ser garantida a renovação do ar no interior do veículo, mediante utilização de outros sistemas que igualmente garantam a renovação do ar.

§4º Os veículos equipados com sistema de ar-condicionado devem garantir uma temperatura interna máxima de 22°C.

§5º Quando a temperatura externa for superior a 30°C, o sistema deve garantir que a diferença entre as temperaturas externa e interna seja de 8°C no mínimo.

§6º A taxa de renovação do ar mínima deve ser de 8m³ por pessoa por hora, sendo recomendável 13 m³ por pessoa por hora, conforme a tabela 4 da ABNT NBR 6401:1980.

Art. 5º A limpeza do sistema de ar condicionado e a trocados filtros deve ser realizada com periodicidade de no máximo 12 meses.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 10 de Fevereiro de 2015. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/02/2015, p. 75

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 04/05/15 às 15h19
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

À Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

George Aato
Paralelata,

Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 06/05/2015

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º do artigo 4º do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 06/05/2015 AS 14 h
POR Wander
SAÍDA 13/5/15 AS: 9 h ASS: Al

Segue 11 juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 81a 04 Em 27/05/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 87 do Proc.
Nº 1-141 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

PAR
894/2015

PI0141-15

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0141/15.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Belizário, que visa acrescentar alínea "g" ao artigo 15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 – que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel provido de taxímetro e ainda alterar a redação do inciso V do artigo 9º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

A propositura reúne condições para prosseguir em tramitação na forma do Substitutivo ao final sugerido, conforme será demonstrado.

A propositura visa alterar a Lei nº 7.329/69 que regulamenta o transporte individual de passageiros em veículos providos de taxímetro para inserir em seu artigo 15, que dispõe sobre as características dos veículos, a exigência de que eles sejam providos de equipamento ar condicionado original de fábrica.

Neste aspecto o projeto reúne condições para prosseguir em tramitação e encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, Prefeito e aos Cidadãos, considerando que o tema nela versado não trata de assunto expressamente reservado à iniciativa do Poder Executivo.

Cabe inicialmente a análise acerca da natureza jurídica do serviço prestado por meio de táxis.

Nos termos do artigo 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, 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"* (destacamos).

RELCOM

926/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 8891a do Proc.

Nº 1-141 de 20 15

Paulo Victor Freire Ribeiro

RF 11.335 - SGP.12

Depreende-se, de imediato, que se trata de “serviço de interesse público”, não de “serviço público”. O serviço público é aquele cuja prestação é típica e obrigatória pelo Poder Público, ainda que este possa realizá-lo de modo indireto e delegado. Já o serviço de interesse público seria aquele prestado tipicamente e prioritariamente pelo particular, como atividade econômica privada e dentro do “princípio da livre iniciativa”, positivado pelo artigo 170 da Constituição Federal, serviço que, no entanto, por sua importância para a vida social, deve receber regramento estatal.

Assim, em tese, o Legislativo encontra-se legitimado a dispor sobre regras genéricas e abstratas sobre o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, excetuadas as disposições que versem sobre outros bens jurídicos envolvidos na atividade, cuja disciplina encontra-se circunscrita à iniciativa legislativa privativa do Executivo.

Vale dizer, ademais, que o Município também detém competência para reger as atividades econômicas desenvolvidas em seu território, nos termos do artigo 160 da Lei Orgânica, *in verbis*.

“Art. 160. O Poder Municipal disciplinará as atividades econômicas desenvolvidas em seu território, cabendo-lhe, quanto aos estabelecimentos comerciais, industriais, de serviços e similares, dentre outras, as seguintes atribuições:

(....)

II – fixar horários e **condições** de funcionamento;

III – fiscalizar as suas atividades de maneira a garantir que não se tornem prejudiciais ao meio ambiente e ao **bem-estar da população**;

IV – estabelecer penalidades e aplicá-las aos infratores;” (destacamos).

O Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 55, autorizou expressamente os Municípios, com base no interesse local que a matéria apresenta, a atuarem no campo de defesa do consumidor, assim dispondo:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 8992 al do Proc.
Nº 1-141 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

"Art. 55 A União, os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente e nas suas respectivas áreas de atuação administrativa, baixarão normas relativas à produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços.

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os **Municípios** fiscalizarão e controlarão a produção, industrialização, distribuição, a publicidade de produtos e serviços e o mercado de consumo, **no interesse da preservação da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem-estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias**" (destacamos).

Portanto, com vistas à defesa da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem estar do consumidor, pode o Município regradar e controlar a atividade econômica exercida em seu território.

O projeto encontra fundamento, ainda, no Poder de Polícia do Município, poder inerente à Administração Municipal para restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade, cuja definição nos é dada pelo artigo 78 do Código Tributário Nacional:

"Art. 78. Considera-se poder de polícia a atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos". (grifo nosso)

Segundo ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, "pelo poder de polícia o Estado, mediante lei, condiciona, limita, o exercício da liberdade e da propriedade dos administrados, a fim de compatibilizá-las com o bem-estar social. Daí que a Administração fica incumbida de desenvolver certa atividade destinada a assegurar que a atuação dos particulares se



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha n° 2093 al do Proc.
N° 1-141 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

mantenha consoante com as exigências legais, o que pressupõe a prática de atos, ora preventivos, ora fiscalizadores e ora repressivos" (*in Curso de Direito Administrativo*, Ed. Malheiros, 5ª ed., pág. 353).

Vê-se que o projeto, ao exigir que os táxis sejam providos de ar condicionado, está em sintonia com o ordenamento jurídico vigente, em especial com o artigo 160 da Lei Orgânica Municipal, bem como com o artigo 55 do Código de Defesa do Consumidor, além de amparar-se no poder de polícia municipal.

No entanto, a mesma ordem de raciocínio não se aplica para as alterações propostas à Lei nº 13.241/01 que regulamenta o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros.

Isso porque, ao criar obrigação a ser observada na operação do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, a propositura caracteriza-se como ato concreto de administração, perdendo a abstração e generalidade de que se devem revestir os mandamentos legais.

Cabe observar ainda que, nos termos dos artigos 37, § 2º, IV e 70, XIV, ambos da Lei Orgânica do Município, a iniciativa de projeto de lei que disponha sobre organização administrativa, bem como sobre a estrutura, a organização e o funcionamento da administração municipal competem exclusivamente ao Sr. Prefeito.

Ainda a corroborar a competência privativa do Executivo relativamente à matéria veiculada no presente projeto, tem-se o artigo 172 da Lei Orgânica do Município, dispondo de forma expressa incumbir à Prefeitura a gestão do sistema de transporte público municipal, o que compreende a sua regulamentação. O artigo 175 da citada lei, por sua vez, reza que as normas relativas às características dos veículos serão objeto da regulamentação, consoante inciso VII.

Note-se que o transporte coletivo público de passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme preceitua o artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e pode ser feito diretamente pela Prefeitura ou por terceiros, mediante o regime de concessão ou permissão, nos termos do já citado artigo 172 de nossa Lei Orgânica.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 9194al do Proc.
Nº 1-141 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

Também para esta matéria tem o Prefeito iniciativa privativa para o projeto de lei, nos termos do art. 69, IX da Lei Orgânica do Município que prevê a iniciativa legislativa privativa para o projeto de lei que disponha sobre o regime de concessão ou permissão de serviços públicos. Com efeito, se nossa Lei Orgânica restringe a iniciativa legislativa com relação à lei genérica que disponha sobre o regime geral de concessão ou permissão de serviços públicos, certo é que tal restrição se entende com ainda mais propriedade à propositura que especificamente tratar de determinada concessão ou permissão.

Em definição, concessão é contrato administrativo por meio do qual a Administração delega ao particular a gestão e a execução, por sua conta e risco, de uma atividade definida como serviço público.

Segundo o doutrinador Hely Lopes Meirelles *"sendo a concessão um contrato administrativo de colaboração como é, fica sujeita a todas as imposições da Administração para os ajustes dessa natureza, especialmente à autorização por lei, à regulamentação por decreto e à escolha do concessionário em concorrência"* (Licitação e Contrato Administrativo, 11ª Ed., Malheiros Editores, 1996, pág. 270 – grifo nosso).

Vê-se, portanto que, neste aspecto, o pretendido pela propositura é matéria de iniciativa legislativa privativa do Executivo, na qualidade de poder concedente da prestação do serviço público.

Neste sentido, novamente mencionamos as lições de Hely Lopes Meirelles:

"Entende-se sempre reservado ao concedente o poder de regulamentar e controlar a atuação do concessionário, desde a organização da empresa até sua situação econômica e financeira, seus lucros, o modo e a técnica da execução dos serviços, bem como fixar as tarifas em limites razoáveis e eqüitativos para a empresa e para os usuários.

...

Toda concessão, portanto, fica submetida a duas categorias de cláusulas: as de natureza regulamentar e as de ordem contratual. As primeiras disciplinam o modo e a forma de prestação de serviço; as segundas fixam as condições de remuneração



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 92 do Proc. 95 al

Nº 1.141 de 20 15

Paulo Victor Freire Ribeiro

RF 11.335 - SGP.12

do concessionário; por isso, aquelas são denominadas leis do serviço, e estas, cláusulas econômicas ou financeiras...

Consideram-se cláusulas regulamentares ou de serviço todas aquelas estabelecidas em lei, regulamento ou no próprio contrato visando à prestação do serviço adequado.

...

O poder de regulamentar as concessões é inerente e indisponível do concedente. Cabe ao Executivo aprovar o regulamento do serviço e determinar a fiscalização de sua execução, pela forma conveniente." (Licitação e Contrato Administrativo, 11ª Ed., Malheiros Editores, 1996, págs. 272/275, grifos nossos)

No caso do Município de São Paulo, a norma que atualmente regulamenta o serviço de transporte coletivo de passageiros é a Lei Municipal n. 13.242/01, fruto da conversão do Projeto de Lei n. 539/2001, de autoria do Poder Executivo.

Referida lei lista em seu art. 9º (vide fl. 13v.) as obrigações dos operadores, tais como adequação e atualização da frota, garantia de segurança e manutenção de pessoal devidamente capacitado e habilitado. Tal circunstância evidencia a necessidade de observância da iniciativa privativa do Prefeito para a matéria.

Por fim, corroborando o quanto até aqui exposto, transcreve-se abaixo segmento de duas decisões do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo em sede de Ação Direta de Inconstitucionalidade acerca do tema:

ADIN nº 148.342-0/00

"Impõe-se o decreto de integral procedência do pedido. Deveras, a lei em comento padece de vício de iniciativa, haja vista que, longe de tratar de matéria de interesse local, em verdade diz com o gerenciamento da prestação de serviços públicos no Município, in casu o da prestação do serviço de transporte coletivo, de competência do Poder Executivo, que em contrapartida detém iniciativa exclusiva para propor as leis que venham a dispor sobre a organização e a execução daqueles".



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 9396 do Proc.
Nº 1-141 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

ADIN nº 36.183-0

"Norma específica atinente à execução de serviço de transporte público - Invasão da esfera de competência do Executivo Municipal - Criação, ademais, de despesa sem indicação de recursos para cobri-la - Infração aos artigos 50, e 25, ambos da Constituição Estadual. Inconstitucionalidade decretada."

Desta forma, neste aspecto, o projeto viola o princípio da Independência e Harmonia entre os Poderes, consagrado pelos artigos 2º da Constituição Federal, 5º da Constituição Estadual e 6º da Lei Orgânica Municipal, razão pela qual se impõe o Substitutivo ao final sugerido.

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**, na forma do seguinte Substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 141/15.

Acresce alínea "g" ao artigo 15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A** :

Art. 1º Fica inserida alínea "g" no artigo 15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, alterado pela Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992, com a seguinte redação:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 9497al do Proc.

Nº 1-147 de 20 15

Paulo Victor Freire Ribeiro

RF 11.335 - SGP.17

"Art. 15 (...)

g) equipamento de ar condicionado original de fábrica". (NR)

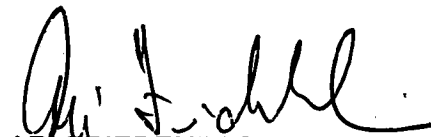
Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

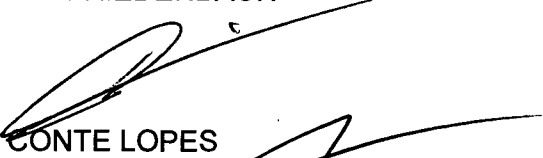
Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 27/05/15.

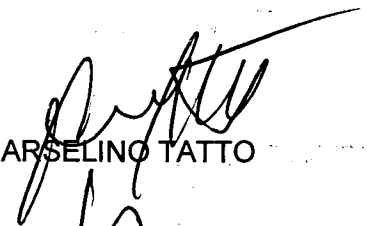

ALFREDINHO


ARI FRIEDENBACH


CONTE LOPES

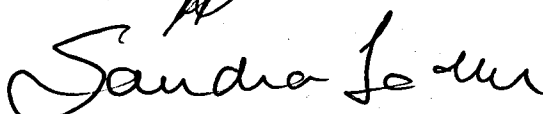

EDUARDO TUMA


MARCOS BELIZARIO


ARSELINO TATTO


DAVID SOARES


X GEORGE HATO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 28/05/12

Pág. 82 Col. 2

Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Comissão de URB

Em 29/05/12
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

29 MAIO 2015

Secretário

RF

Aparecido Ferrelra
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

DALTON SILVA

Para: Política Urbana

Sala da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.

Em

Presente

Obs: o prazo para manifestação é de 6 dias, nos termos do § 3º,
artigo 63 do R.I.

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 03/01/2017

Nome Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. RF. 101.204 - SGP-12

SGP-12

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Processo encerrado 99 folhas.

Arquivado em 2/1/17

Lucas Marcel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

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

documento(s) rubricado(s) sob

nº 95-11/04/2017

sob nº 95-11/04/2017

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº -95- do

Processo 01-141 de 2015, 11/04/2017.

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Senhor Supervisor,

O processo foi arquivado de acordo com o art. 275 do Regimento Interno.

Porém, verificamos a necessidade de correção das seguintes ocorrências:

Envolvida(s)	Folha(s)	Ocorrência
Procuradoria	Entre -5- e -6-	Folha não numerada. Na regularização observar o Manual de Processos 6.3, 6.4 e 6.5.
	Entre -54- e -55-	Folha não numerada. Na regularização observar o Manual de Processos 6.3, 6.4 e 6.5.
	Entre -69- e -70-	Folha não numerada. Na regularização observar o Manual de Processos 6.3, 6.4 e 6.5.

São Paulo, 11/04/2017.

CIRO S. P. MONTAUT
Técnico Administrativo – RF 11.329

À Unidade de Expediente da Procuradoria
Senhora Supervisora,

Encaminhamos o(s) volume(s) do processo para regularização, conforme Ato 1124/2010 e de acordo com o apontado no formulário retro, sendo que qualquer dúvida poderá ser dirimida com a Equipe de Arquivo Geral.

Após, se necessário, encaminhar o processo às demais unidades indicadas para correção.

Feito isso, tramitar o processo à SGP. 33 para arquivamento.

São Paulo, 11/04/2017

Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 99, 100 S. 13/04/17

Alexandra Labaki
Técnico Administrativo
RF 11.138



Ref. Processo nº141/2015

TERMO DE REGULARIZAÇÃO

A numeração das folhas do processo em epigrafe foi corrigida da fl 06 a fl 98 em 13/04/2017.

Alessandra Labaki
Supervisora da Unidade de Expediente
Procuradoria da CMSP
RF 11.136



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº ..

141

de 20..

15

13/4/17

(a)

À SGP-33

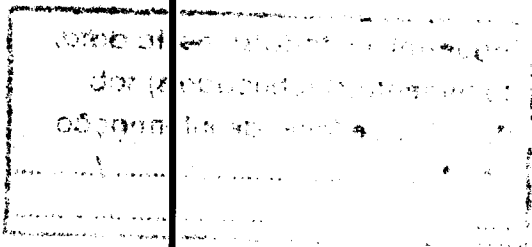
Senhor Supervisor,

Adotadas as devidas providências, encaminhamos o presente processo.

São Paulo, 13 de abril de 2017.

ALESSANDRA LABAKI

Supervisora da Unidade de Expediente da Procuradoria
RF 11.136



PLATAFORMA HAYAR DE OBRAS
de 13/04/2017
2017/04

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº..... e folha de informação
sob nº -101- 17, 04, 2017
.....

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 101[~]
do processo **01-141** de **2015** 17/04/2017

Ciro Sol Pavan Montaut
RF 11329

Obs.: Processo arquivado nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em **11/04/2017**
Arquivado novamente em **17/04/2017**
Com 101 fls.
O Funcionário

Ciro Sol Pavan Montaut
RF 11329